CAMERA DEI DEPUTATI

N.160

ATTO DEL GOVERNO
SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Aggiornamento 2018-2019 dello schema di contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (160)

(articolo 1, commi 1 e 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

Trasmesso alla Presidenza il 5 febbraio 2020

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

AGGIORNAMENTO 2018/2019
CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021
PARTE INVESTIMENTI

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

AGGIORNAMENTO 2018/2019

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017 – 2021

PARTE INVESTIMENTI

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, E DEI TRASPORTI

E

LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.,

in persona dell'amministratore delegato *pro-tempore*

PREMESSO che

A. in data 8 agosto 2017, il CIPE con la delibera n° 66, ha espresso parere positivo, con raccomandazioni, sul Contratto di Programma 2017-2021 – parte investimenti;

B. in data 16 ottobre 2017 è stato emanato il Decreto Legge n. 148 c.d. *"Decreto Fiscale 2017"* recante *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili"* convertito con Legge 4 dicembre 2017 n. 172 che ha disposto quanto segue:

- art.15 comma 1: *"è autorizzata la spesa di 420 milioni di euro per l'anno 2017 per il finanziamento del contratto di programma – parte investimenti 2017 – 2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria Italiana Spa";*

- art.15 comma 1-bis: all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 (recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.,), sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1, le parole: *"e i relativi eventuali aggiornamenti"* sono soppresse; b) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "*2 -bis. Per gli eventuali aggiornamenti ai contratti di cui al comma 1 che non comportino modifiche sostanziali e siano sostanzialmente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmette una informativa al Parlamento. Nel caso di modifiche sostanziali si procede, invece, nei modi e nei termini di cui ai commi 1 e 2. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma di cui al comma 1, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento";*

- art.15 comma 1-ter: all'articolo 1 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 7 è sostituito dal seguente: *"7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, definisce la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. In sede di prima applicazione, tale strategia è definita nel Documento di economia e finanza, nell'Allegato concernente fabbisogni e progetti di infrastrutture, sino all'approvazione del primo documento pluriennale di pianificazione di cui all'articolo 201 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, che definisce, tra l'altro, la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria".*

- art.13 bis comma 2: *"Entro trenta giorni dalla data dell'affidamento di cui al comma 4, la Società Autobrennero Spa provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla predetta data nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, che sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, senza alcuna compensazione a carico del subentrante. Le ulteriori quote annuali da accantonare*

ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le modalità di cui al periodo precedente entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa";

C. in data 22 dicembre 2017 con delibera n.98, il CIPE ha approvato il I Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di circa 2.092,5 milioni di euro;

D. in data 27 dicembre 2017, è stata emanata la Legge n° 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020" (c.d. Legge di Bilancio 2018) che ha disposto quanto segue:

- **art.1 comma 1072:** *"il fondo da ripartire di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 è stato rifinanziato per 800,00 milioni di euro per l'anno 2018, 1.615,00 milioni di euro per l'anno 2019, 2.180,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023, 2.480,00 milioni di euro per l'anno 2024 e 2.500,00 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2033, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle economie e finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato";*
- **art.1 comma 1138:** *"è prorogato fino al 31 dicembre 2020 il termine previsto dall'articolo 1, comma 1, primo periodo, del decreto-legge n. 133 del 2014, con il quale l'Amministratore Delegato di R.F.I. S.p.A. è nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo";*
- **art.1 comma 1166:** *"è stata autorizzata variazione alle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa di cui alla Legge n. 232 del 2016, art. 1, comma 140, lettera a) con una rimodulazione in diminuzione di 10,00 mln di euro nel 2022 e 2024 ed in aumento di 20,00 milioni di euro nel 2028".*

E. in data 19 febbraio 2018, con nota n.2710, l'Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020" ha preso atto dell'esito positivo delle valutazioni svolte dal "Gruppo di valutazione" ed ha approvato l'elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma 2014-2020;

F. in data 28 febbraio 2018 con delibera n.12, il CIPE ha approvato il II Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di 104,50 milioni di euro;

G. in data 28 febbraio 2018 con delibera n.26, il CIPE ha ridefinito i termini della programmazione del del Fondo, in particolare ha esteso all'anno 2025, il limite temporale dell'articolazione finanziaria delle programmazioni del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 in luogo del precedente limite riferito all'anno 2023. Per le medesime programmazioni viene altresì stabilito al 31 dicembre 2021 il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, in luogo del 31 dicembre 2019 già stabilito dalle precedenti delibere n. 25 e n. 26 del 2016;

H. in data 6 agosto 2018 è stato emanato il Decreto Ministeriale di Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 destinato al trasporto rapido di massa, destinando circa 23,00 milioni di euro a RFI per realizzazione dell'intervento: "Sistema Ferroviario Metropolitano – tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico";

I. in data 23 ottobre 2018 è stato emanato il Decreto Legge n. 119 c.d. *"Decreto Fiscale 2018"* recante *"Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria"* convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136 con il quale è stata autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2018, in particolare l'articolo 21, comma 2 stabilisce che *"E' autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del*

contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa";

J. in data 30 dicembre 2018, è stata emanata la Legge n° 145 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021"* (c.d. Legge di Bilancio 2019) che, all'art.1, ha disposto quanto segue:
   - commi 95-96-98, istituzione, nello stato di previsione del MEF (cap.7557), di un apposito Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, con una dotazione complessiva di 43,6 mld di euro, articolata in 740 milioni di euro per l'anno 2019, 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, 3.250 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 3.300 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033. L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm), su proposta del Ministro delle economie e finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, da adottarsi entro il 31 gennaio 2019. I decreti di cui al periodo precedente individuano i criteri e le modalità per l'eventuale revoca degli stanziamenti, anche pluriennali, non utilizzati entro diciotto mesi dalla loro assegnazione e la loro diversa destinazione nell'ambito delle finalità previste dai commi da 95 a 106;
   - comma 128, *"al fine di garantire i lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Biella-Novara, è riconosciuto un contributo straordinario alla regione Piemonte di importo pari a 5 milioni di euro per l'anno 2019"*;
   - comma 599, all'articolo 7 bis del DL 243/2016 (c.d. decreto per il riequilibrio territoriale) sono stati inseriti due nuovi commi che dispongono che i contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, siano predisposti destinando agli interventi nel territorio composto dalle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (34%); il CdP-I 2017-2021 è soggetto alle attività di verifica e monitoraggio di cui al DPCM attuativo del 7 agosto 2017;
   - comma 749, *«In sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale»;*

K. rispettivamente in data 20 dicembre 2018 e 28 gennaio 2019, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture hanno sottoscritto il Contratto di Programma 2017 - 2021, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 9 maggio 2019, Reg. 1, Fog. 1078, dopo i previsti pareri della VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e della IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati rispettivamente nelle sedute del 24/10/2018 e del 25/10/2018;

L. in data 2 febbraio 2019 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.28 il Dpcm 28 novembre 2018 concernente il riparto del Fondo di cui all'art.1 comma 1072, della Legge 27 dicembre 2017, n.205 (Legge di Bilancio 2018) assegnando circa 13,2 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui 5,9 mld di euro quale quota destinata a RFI per investimenti di mantenimento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

M. in data 6 marzo 2019, con nota n.4078, l'Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020" ha preso atto dell'esito positivo delle valutazioni svolte dal "Gruppo di valutazione" ed ha approvato l'elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma 2014-2020;

N. in data 3 aprile 2019 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 79 la Delibera CIPE n. 82 del 28 novembre 2018 con la quale è stato approvato il nuovo regolamento del CIPE in modifica alla precedente delibera n.62/2012;

O. in data 17 giugno 2019 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 140 la legge n. 55/2019 di conversione del Decreto Legge n. 32/2019 (D.L. "Sblocca cantieri") il quale dispone all'art.4 comma 12-septies che *"al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa e' definito in 6.853,23 milioni di euro ed e' interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione e' recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. E' autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse gia' assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. 12-octies. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomina, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, in deroga alla procedura vigente».*

P. in data 3 luglio 2019 il Gestore ha trasmesso al MIT, al MEF ed al DIPE, il DVPPI (Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti) in cui vengono valutati gli investimenti non ancora dotati di finanziamento, con esplicitazione di razionali, criteri e metodi per individuarne le priorità;

CONSIDERATO che

Q. l'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte investimenti presenta modifiche sostanziali, ai sensi dell'art.15 comma 1bis della Legge 4 dicembre 2017 n. 172, pertanto si procederà secondo l'iter approvativo di cui ai commi 1 e 2 della legge 238/93;

R. il presente aggiornamento contrattuale è stato predisposto tenendo opportunamente conto dei pareri resi dai vari soggetti competenti nel corso dell'iter approvativo del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021, tra cui:

- le osservazioni del CIPE contenute nella Delibera del 7 agosto 2017 n.66, oltre le raccomandazioni formulate dalla Corte dei Conti, in occasione della registrazione della medesima deliberazione;
- le osservazioni dell'Autorità di Regolazione e Trasporti contenute nel parere n.11 del 30 novembre 2017;
- le condizioni ed osservazioni delle competenti Commissioni Parlamentari contenute nei pareri rilasciati rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre 2018 (n.5 condizioni e n. 58 osservazioni);

S. sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti nella Tabella A limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B, sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento;

T. il Contratto, ai sensi dell'art. 3 comma 2 e 3 stabilisce che *"2. a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto stesso. 3. In conseguenza di disposizioni normative o delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto"*, e che occorre, quindi, procedere all'aggiornamento 2018/2019 del medesimo Contratto, per tenere conto delle modificazioni alle risorse finanziarie intervenute dalla sottoscrizione dell'atto originario, che sono costituite da:

- ✓ una variazione in diminuzione per un importo complessivo pari a circa **503,31 milioni di euro**, ripartita come di seguito specificato:
  - **-225,00 milioni di euro** di cui 180 mln di euro quale definanziamento disposto ai sensi della c.d. Legge di Bilancio 2019 sul capitolo di bilancio MIT 7563 Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure per le annualità 2019-2030 e 45 mln di euro quale azzeramento del credito maturato vs il MIT, per le quote stanziate nelle annualità 2016-2018 come comunicato con nota MIT n.1303 del 26 febbraio 2019, in quanto non utilizzabili per l'avvio di alcuna fase funzionale dell'intervento;
  - **-72,00 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Fondo Sviluppo e coesione 2014-2020 (Cabina di Regia) richiesto dalle Regioni Puglia e Veneto;
  - **-9,56 milioni di euro** di riduzione di risorse assegnate dal Decreto Legge Sblocca Italia (DL 133/2014) ai seguenti interventi:
    - *-8,10 milioni di euro per il "Potenziamento Pistoia – Lucca – Viareggio" (cap. MIT 7564), di cui 3,10 milioni di euro per effetto del Decreto MIT/MEF n.426 del 13/9/2017 e 5,00 per effetto della Legge di Bilancio 2019;*
    - *-1,03 milioni di euro per Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza, 2° lotto funzionale, (cap. MIT 7516) per effetto del Decreto MIT/MEF n.426 del 13/9/2017;*
    - *-0,43 milioni di euro per il "Programma di soppressione passaggi a livello", cap. MIT 7549 per effetto del decreto MEF di variazione DMT n. 146189/2017.*
  - **-17,25 milioni di euro** di riduzione di risorse UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto programmato;
  - **-38,58 milioni di euro** a seguito riprogrammazione risorse a carico dei fondi PON-FESR (2007-2013 e 2014-2020) e PAC 2007-2013;
  - **-118,33 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da modifiche a quanto previsto nei Patti Sud (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020);
  - **-22,58 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con EE.LL. anche a seguito della rendicontazione finale e della conclusione degli interventi ammessi a valere sul Programma Operativo Regionale Lombardia 2007-2013 e Programma Operativo Regionale Lazio 2007-2013.
- ✓ una variazione in aumento per un importo pari complessivamente a circa **15.863,21 milioni di euro**, così ripartiti:
  - **7.263,74 milioni di euro** quale quota del Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, istituito nello stato di previsione del MEF (cap.7557) dall'art.1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019, con una dotazione complessiva di 43,6 mld di euro, articolata in 740 milioni di euro per l'anno

2019, 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, 3.250 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 3.300 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033. L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm), su proposta del Ministro delle economie e finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, da adottarsi entro il 31 gennaio 2019. La contrattualizzazione di tale risorse è condizionata al perfezionamento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di ripartizione del Fondo. Eventuali variazioni del finanziamento destinato al presente Contratto di programma a valere sul predetto Fondo, rispetto alle previsioni contrattuali, comporteranno l'aggiornamento delle tabelle del Contratto e dovranno essere recepite nel primo aggiornamento utile del contratto medesimo;

- **5.900,00 milioni di euro** quale quota del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese istituito ai sensi dell'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 e rifinanziato, nello stato di previsione del MEF, ai sensi dell'art.1 comma 1072 della legge di Bilancio 2018 per complessivi 36.115 milioni per il periodo 2018-2033. Le predette risorse sono state ripartite, come già previsto nella legge istitutiva del Fondo (L. n. 232/2016 "Legge di Bilancio 2017") – con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 novembre 2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 02 febbraio 2019. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota 670 del 01/02/2019, ha comunicato che per RFI le risorse assegnate a valere del suddetto Fondo ammontano a 5.900,00 milioni di euro;
- **2.197,00 milioni di euro** a valere del I e II addendum al "Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020" di cui alla premesse C e F;
- **26,53 milioni di euro** quale ridestinazione al CdP-Investimenti di quota parte delle risorse, a valere del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2, trasferite al CdP-Servizi 2016-2021 con l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 per un importo pari a 21,40 mln di euro e con il CdP-I 2017-2021 per un importo di 7,14 mln di euro a copertura del fabbisogno derivante dal definanziamento operato dalla Delibera CIPE n. 36 del 2016. Tale ridestinazione è stata effettuata per effetto del sopravvenuto finanziamento a valere del Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) di pari importo per interventi contrattualizzati all'interno del CdP-S 2016-2021;
- **23,00 milioni di euro** per la realizzazione dell'intervento: "Sistema Ferroviario Metropolitano – tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico" ai sensi del Decreto Ministeriale del 6 agosto 2018, di Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232;
- **2,50 milioni di euro** a valere del "Fondo per le infrastrutture portuali" finanziato con le risorse del "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese", ex art. 1 comma 140 della Legge di Bilancio 2017 è ripartito ai sensi del Decreto Ministeriale n.71 del 28 febbraio 2018, per la realizzazione dell'intervento di ultimo miglio ferroviario, relativo al Porto di Livorno "Realizzazione dello scavalco ferroviario della linea ferroviaria costiera";
- **28,62 milioni di euro** a valere del "Fondo per le Infrastrutture ferroviarie e stradali" di cui 0,04 mln di euro relativi al progetto "Linea AV/AC Treviglio-Brescia" e 28,57 mln relativi al progetto "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi". Tali maggiori risorse sono emerse a seguito di approfondimenti contabili con il MIT e saranno reimpiegate nei rispettivi interventi;
- **6,36 milioni di euro** di risorse a valere del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020";

- **36,72 milioni di euro** di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020, call 2016;
- **378,75 milioni di euro** di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli di Intesa con Enti Locali, aggiornamento "Patti Sud", autofinanziamento ed altro.

✓ una **variazione a saldo zero** così articolata:

- **420,00 milioni di euro** recati dal Decreto Legge 148/2017 per l'anno 2017 (c.d Decreto Fiscale 2017) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2018 dalla Legge n° 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020" (c.d. Legge di Bilancio 2018) sul capitolo MEF 7122/pg2;
- **600,00 milioni di euro** recati dal Decreto Legge 119/2018 per l'anno 2018 (c.d Decreto Fiscale 2018) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2019 dalla Legge n° 145 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (c.d. Legge di Bilancio 2019);
- **795,90 milioni di euro**, di risorse già contrattualizzate e rimodulate a favore di interventi improcrastinabili.

U. In data 11 luglio 2019, a conclusione della prima fase dell'iter istruttorio e prima della discussione in CIPE, il MIT ha udito le Regioni in merito al contenuto dello schema di aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti che è stato reso disponibile alle stesse in data 4 luglio u.s.;

V. il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti nel corso della seduta del 24/07/2019;

W. il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, così come previsto dall'art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, con nota del xx xx xxxx, ha informato sul contenuto dello schema di Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte investimenti l'Organismo di Regolazione;

X. il Gestore dell'infrastruttura, così come previsto dal citato art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, in data xx xx xxxx, ha informato i richiedenti sul contenuto del presente aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti;

Y. la IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti rispettivamente in data xx xx xxxx e xx xx xxxx;

Z. il Gestore, entro un mese dall'approvazione del presente aggiornamento 2018/2019 del Contratto, provvederà a pubblicarlo sul proprio sito istituzionale

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

Art. 1

Modificazioni delle Tabelle, delle Tavole e degli Allegati del Contratto di Programma –parte investimenti 2017- 2021

1. Le Tabelle e le Tavole contrattualizzate tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nel Contratto di Programma 2017-2021, sottoscritto in data xx xx xxxx, sono modificate, ai sensi dell'art. 3 del Contratto, secondo quanto riportato nelle Tabelle e nelle Tavole del presente aggiornamento.

2. La Relazione informativa allegata al presente Aggiornamento ne costituisce parte integrante ed integra e aggiorna la precedente Relazione informativa allegata al Contratto 2017-2021.

Art. 2

Aggiornamento dell'articolato del Contratto di Programma –parte investimenti 2017- 2021

1. Le lettere *d)*, *m)* e *q)* dell'art.2 *("Definizioni")* comma 1, sono modificate come segue:

d) Dossier ex ante: è il documento che viene elaborato per quei progetti e programmi che non erano presenti nel precedente contratto/aggiornamento contrattuale o che registrano variazioni di costo superiori al 10% o su specifica richiesta del MIT che, sottoposti alla fase di valutazione del DVPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), hanno un grado di priorità che li rende elegibili a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare. Il documento è finalizzato all'istruttoria del Contratto di Programma e dei suoi aggiornamenti ed è opportunamente strutturato nei contenuti con la descrizione del perimetro di intervento, dei tempi, dei costi e degli obiettivi perseguiti ed eventualmente integrato, su richiesta dei ministeri competenti, da ulteriori analisi in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento;

m) Progetto di Fattibilità tecnico-economica: è il documento che elabora gli elementi progettuali di dettaglio secondo quanto previsto dal D.Lgs.vo. n. 50/2016 (art.23 comma 5) e ss.mm.ii.;

q) Studio di pre-fattibilità a cura del proponente: è il documento istruttorio, finalizzato a supportare una nuova proposta di investimento per il potenziamento o lo sviluppo infrastrutturale, che una volta concluso verrà inviato al MIT per le valutazioni di competenza. Qualora la proposta d'investimento venga valutata positivamente verrà sottoposta alla fase di valutazione del DVPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), per l'elegibilità a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare e la documentazione disponibile verrà inserita nell'istruttoria nei successivi aggiornamenti contrattuali.

- è altresi aggiunta dopo la lettera *r)* la seguente:

s) DVPPI: Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti è lo strumento di valutazione riferito a tutti gli investimenti ricompresi nel portafoglio del contratto che manifestano fabbisogni finanziari, che evidenzia la metodologia con cui sono individuati:

-i progetti di investimento che presentano caratteristiche di maturità e con ritorni tecnico-prestazionali

- il livello di cantierabilità dei programmi di investimento da cui deriva il dimensionamento del fabbisogno finanziario

i quali possono essere considerati elegibili in termini di priorità di finanziamento per la contrattualizzazione nel CdP-I .

2. L'art.4 "Obblighi del Gestore" comma 1 lettera d) viene modificato come segue:

Il Gestore, in considerazione degli obblighi che gli derivano dalla concessione e fermo il rispetto del loro adempimento, è obbligato in particolare a:
d) inviare al Ministero entro il mese di settembre di ciascun anno, per il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

(i) il DVPPI aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità;

(ii) le schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti/programmi.

3. L'art.5 "Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti" viene modificato come segue:

- il comma 1, capoverso n.1 viene così modificato:

- *risorse attualmente a valere sul capitolo 7122, Piano Gestionale 2 (PG2), del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore*

e riportate al rigo 9.2 della Tavola 2 che vengono erogate in ragione di 12 rate di pari importo, fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;

- *risorse attualmente a valere sul capitolo 7122, tutti gli altri Piani Gestionali (PG) immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate ai righi 9.1, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 e 9.8 della Tavola 2 che vengono erogate in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo, fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;*

- il comma 1, capoverso n.9 viene così modificato:

- *risorse del decreto Legge 133/2014 (cd Sblocca Italia) attualmente a valere sui capitoli 7516, 7549, 7528 e 7564 del MIT righi 18, 19, 20 e 23 della Tavola 2, subordinate all'emanazione degli appositi Decreti MEF di concerto con il MIT che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società;*

- il comma 1, capoverso n.11, di seguito riportato per memoria, viene espunto a seguito del definanziamento operato dalla Legge di Bilancio 2019:

- *"risorse attualmente a valere sul capitolo 7563 del MIT riportate al rigo 21 della Tavola 2, per la tratta Andora Finale Ligure che vengono erogate dal MIT a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo. L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico sviluppato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per le pubbliche amministrazioni ai sensi del D.lgs. n. 229/2011 (MOP) supportato, laddove necessario, da certificazioni della società";*

A seguito delle modifiche operate l'art.5 è da intendersi aggiornato coerentemente alla nuova numerazione delle righe riportate nella Tavola 2 "Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa Tabelle A e B" del presente aggiornamento.

4. L'art. 8 "Indicatori di performance" viene così modificato:

- dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti commi:

comma 2bis: *"RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito dai programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una nuova metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.8: "Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti"). Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti due indicatori rappresentativi di ogni singolo programma oggetto di valutazione:*

- *I milestone,* funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;

- *I produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato:

che vengono sintetizzati in un unico indicatore calcolato per ogni singolo elemento del paniere monitorato attraverso la seguente formula:

$$\mathbf{Ip_i = (0{,}4 * I_{milestone} + 0{,}6 * I_{prod})}$$

Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30 rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (Ip_i) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura della penale	misura dello scostamento
1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento	30% < scostamento ≤ 50%
2% produzione annua obiettivo del programma di investimento	Scostamento > 50%

comma 2ter: *"RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito da progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti, gli obiettivi di performance dell' anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una nuova metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.8: Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti"). Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di Progetto nominato, con apposita comunicazione organizzativa, dall'Amministratore Delegato della Società. Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali":*

misura della penale	misura dello scostamento
0,2% valore delle opere da progettare	30% < scostamento ≤ 50%
0,3% valore delle opere da progettare	Scostamento > 50%

- dopo il comma 6 è aggiunto il comma 7:

comma 7*: "il sistema di irrogazioni delle penali di cui ai commi 2bis e 2ter produce i suoi effetti sul portafoglio delle opere in corso del vigente CdP-I e sui nuovi inserimenti dei singoli aggiornamenti annuali a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione della delibera CIPE di approvazione dell'aggiornamento del CdP-I presso la Corte dei Conti".*

Roma,

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratore Delegato

Ing. Maurizio Gentile

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Il Direttore Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Dott. Enrico Maria Pujia

Siglato digitalmente

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratore Delegato
Ing. Maurizio Gentile

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Il Direttore Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Dott. Enrico Maria Pujia

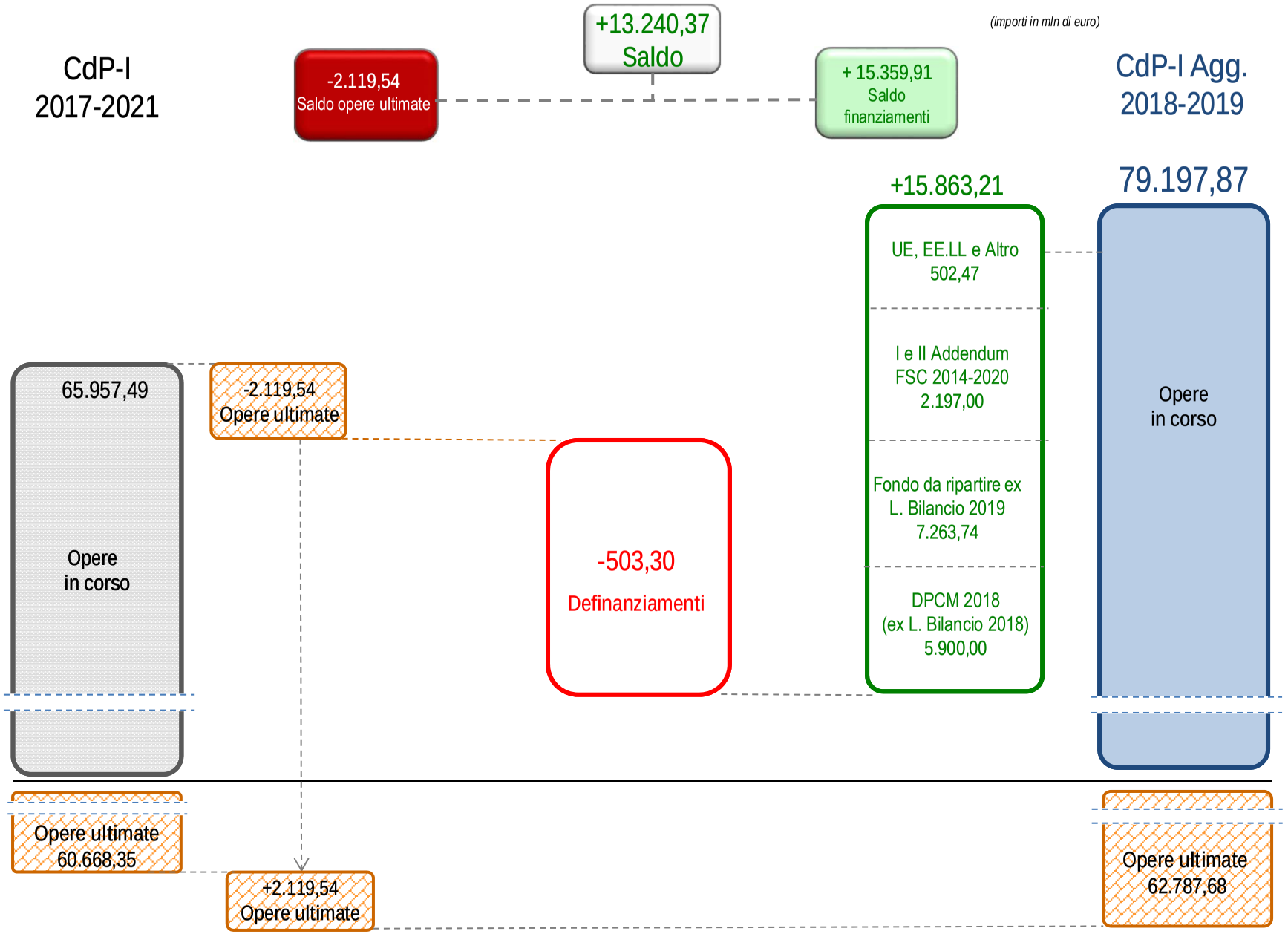
- TAVOLE DI SINTESI -

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021

Figura 1 – Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (Sezione 1)

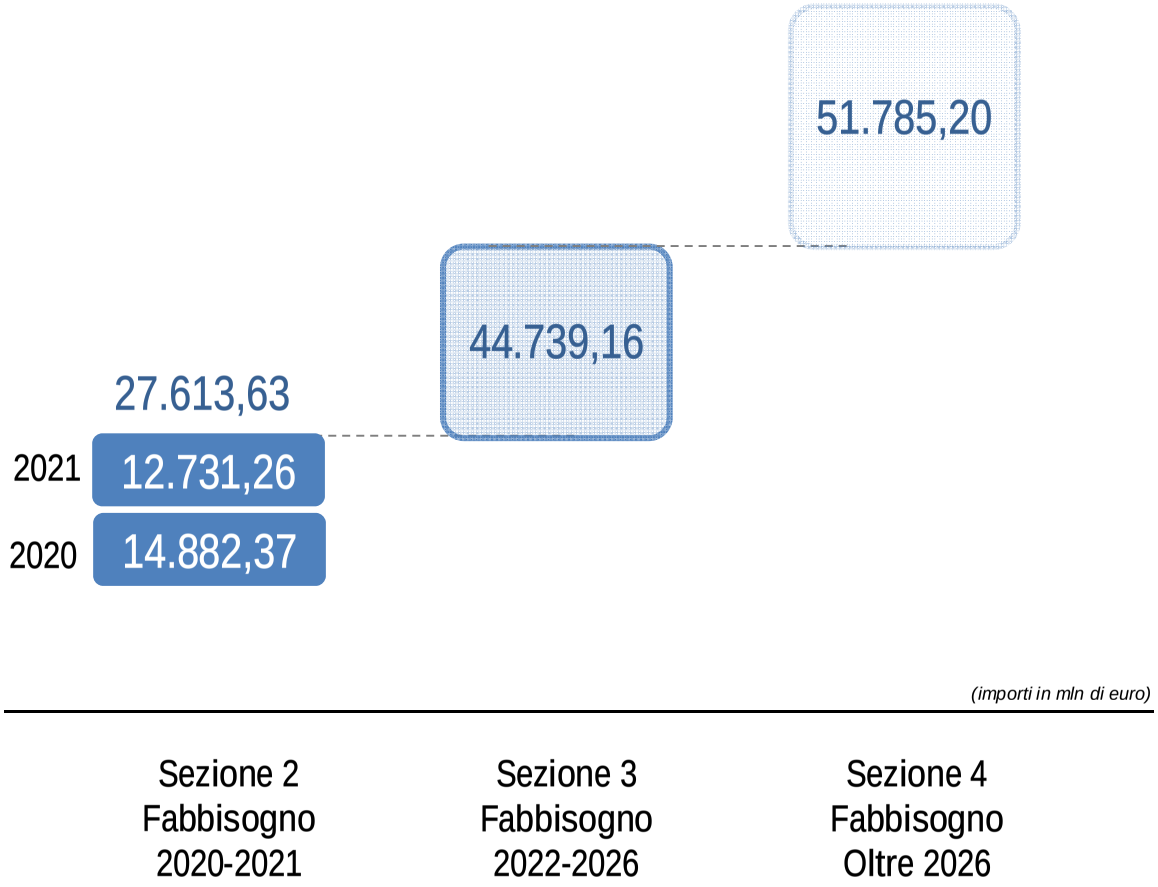
(importi in mln di euro)



Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018/2019 CdP-I 2017-2021

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



Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

TAVOLA 1: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

Stato attuativo-finanziario	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026> 2026 *
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	23.520,71	186.025,87	52.964,39	-461,53	14.469,52	-169,97	66.802,41	51.073,09	5.100,42	2.179,11	3.989,52	4.460,28		11.938,82	12.076,26	43.423,16	51.785,20
a *Programmi pluriennali di interventi*	11.380,50	75.187,31	19.858,08	-22,24	7.261,03	-46,95	27.049,92	24.341,30	603,81	528,28	572,72	1.003,80		4.602,58	4.794,96	22.672,76	16.067,09
b *Interventi in esecuzione*	11.792,19	31.894,75	29.396,78	-147,05	2.129,02	-41,97	31.336,78	21.451,12	2.240,40	1.552,07	2.768,12	3.325,07		543,00	14,97		
c *Interventi prioritari*	278,57	22.349,36	3.523,46	-284,91	4.936,92	-82,29	8.093,19	5.070,45	2.156,20	97,96	643,72	124,86		6.291,99	6.524,51	1.439,67	
d *Interventi in progettazione*	42,63	23.962,45	152,24	-6,12	139,55		285,67	175,77	100,00	0,80	2,55	6,55		491,25	741,83	17.475,70	4.968,00
e *Interventi in programma*	26,82	32.632,01	33,82	-1,21	3,00	1,25	36,86	34,45			2,41			10,00		1.835,04	30.750,11
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	2.982,24	17.310,00	10.894,33	-9,68	1.392,04	118,77	12.395,46	9.563,50	146,90	1.718,41	914,16	52,48		2.943,54	655,00	1.316,00	
TOTALE	26.502,95	203.335,87	63.858,71	-471,21	15.861,56	-51,20	79.197,87	60.636,58	5.247,32	3.897,53	4.903,68	4.512,76	0,00	14.882,37	12.731,26	44.739,16	51.785,20
C OPERE ULTIMATE	62.126,58	62.787,88	62.767,12	-32,09	1,65	51,20	62.787,88	57.725,35	253,40	830,12	917,08	3.061,94					
TOTALE GENERALE (TAB. A+B+C)	88.629,53	266.123,75	126.625,84	-503,30	15.863,21	0,00	141.985,75	118.361,93	5.500,72	4.727,64	5.820,76	7.574,70	0,00	14.882,37	12.731,26	44.739,16	51.785,20
					15.359,91									27.613,63			

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000189/TN

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

Tabella	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
			Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
			CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019				Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
				Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni											
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	23.520,71	186.025,87	52.964,39	-461,53	14.469,52	-169,97	66.802,41	51.073,09	5.100,42	2.179,11	3.989,52	4.460,28		11.938,82	12.076,26	43.423,16	51.785,20
01 *Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge*	5.272,46	39.132,34	8.733,54	-2,29	2.478,98	19,33	11.229,57	10.589,66	14,80	150,51	147,15	327,44		1.670,00	1.793,00	8.372,68	16.067,09
02 *Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*	1.864,70	11.171,63	2.827,20	-0,90	1.720,03	25,45	4.571,77	4.267,94	104,50	6,00	127,19	66,14		954,00	971,41	4.674,45	
03 *Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	48,73	323,71	54,71		114,00		168,71	133,71				35,00		60,00	60,00	35,00	
04 *Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	1.217,72	16.834,00	3.546,45	-134,62	1.109,49	72,14	4.593,46	2.508,90	900,51	228,58	165,52	789,94		1.198,00	812,60	5.215,00	5.014,93
05 *Programmi città metropolitane*	4.958,24	20.018,59	8.079,15	-0,84	1.480,90	-16,17	9.543,06	7.081,53	391,30	274,61	991,96	803,66		2.274,95	1.679,86	6.321,11	199,61
06 *Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	91,73	1.440,54	476,06	-0,29	181,68	1,31	658,75	487,52	55,00	2,50	50,50	63,24		190,00	75,78	431,01	85,00
07 *Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	14,74	3.323,30	534,75	-0,55	60,00	0,48	594,68	528,06	60,80		3,45	2,37		376,40		1.152,23	1.200,00
08 *Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	8.521,67	91.095,47	26.004,93	-322,03	7.324,43	-251,21	32.756,13	24.850,16	3.573,50	1.516,91	2.445,54	370,02		5.215,47	6.683,61	17.221,69	29.218,57
09 *Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli*	1.530,71	2.686,29	2.707,60			-21,31	2.686,29	625,60			58,22	2.002,47					
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	2.982,24	17.310,00	10.894,33	-9,68	1.392,04	118,77	12.395,46	9.563,50	146,90	1.718,41	914,16	52,48		2.943,54	655,00	1.316,00	
TOTALE	26.502,95	203.335,87	63.858,71	-471,21	15.861,56	-51,20	79.197,87	60.636,58	5.247,32	3.897,53	4.903,68	4.512,76	0,00	14.882,37	12.731,26	44.739,16	51.785,20
C OPERE ULTIMATE	62.126,58	62.787,88	62.767,12	-32,09	1,65	51,20	62.787,88	57.725,35	253,40	830,12	917,08	3.061,94					
TOTALE GENERALE (TAB. A+B+C)	88.629,53	266.123,75	126.625,84	-503,30	15.863,21	0,00	141.985,75	118.361,93	5.500,72	4.727,64	5.820,76	7.574,70	0,00	14.882,37	12.731,26	44.739,16	51.785,20
					15.359,91									27.613,63			

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

Contratto di Programma, parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018/2019

TAVOLA 2 - PROSPETTO DI SINTESI DELLE FONTI E DEGLI IMPIEGHI DI CASSA TABELLE A e B

mln €

riga	IMPIEGHI	2017	2018	2019	2020	2021
1	RETE CONVENZIONALE/ALTA CAPACITA'	2.883	3.191	2.597	2.811	2.981
2	RETE AV/AC TO-MI-NA	189	116	97	103	117
3	TOTALE TAB. A - SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO	3.071	3.306	2.694	2.914	3.098
4	TOTALE TAB.B: "LOTTI COSTRUTTIVI" (QUOTA FINANZIATA)	527	667	780	925	1.127
5	TOTALE IMPIEGHI CdP-I	3.598	3.973	3.474	3.839	4.225

riga	*Capp.*	FONTI	2017	2018	2019	2020	2021
6		RISORSE DA STATO (7+14)	2.109	2.582	2.046	4.691	4.595
7		MEF (8+11+12+13)	*1.579*	*2.420*	*1.439*	*4.232*	*4.157*
8		A legislazione vigente (9+10)	1.491	2.390	1.099	3.922	3.698
9	7122	Contributi in conto impianti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	*1.490*	*2.388*	*1.098*	*3.922*	*3.698*
9-1	*Pg1*	*Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*	*103*	*145*	*123*	*193*	*120*
9-2	*Pg2*	*Fondo Opere: rifinaziamento art.1 comma 84, LF 266/05*	*1.121*	*1.881*	*785*	*3.210*	*2.852*
9-3	*Pg4*	*Infrastruttura nazionale ferroviaria (Dl 43/2013)*	*170*	*120*	*120*	*120*	*120*
9-4	*Pg6*	*Tratta Cancello - Frasso Telesino*	*-*	*-*	*-*	*-*	*75*
9-5	*Pg7*	*Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari*	*-*	*203*	*55*	*320*	*320*
9-6	*Pg8*	*Adeguamento tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce*	*95*	*39*	*6*	*15*	*-*
9-7	*Pg9*	*Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Ferrandina - Matera La Martella"*	*-*	*-*	*1*	*10*	*42*
9-8	*Pg10*	*Fondo ex art.1 comma 1072 della Legge di Bilancio 2018 (DPCM 2018)*	*-*	*-*	*-*	*30*	*55*
9-9	*Pg y*	*Fondo ex art.1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019*	*-*	*-*	*7*	*23*	*114*
10	7123	Contributi per la realizzazione di opere specifiche	*2*	*2*	*2*	*-*	*-*
11	7493	Riduzione tasso cofinanziamento nazionale	*-*	*-*	*39*	*97*	*84*
12	8000	Fondo Sviluppo e Coesione	88	30	231	53	100
13	8000	Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	-	-	70	161	275
14		MIT (15+16+17+18+19+20+21+22+23)	529	163	607	458	438
15	7060	Legge Obiettivo	100	92	206	114	89
16	7515	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC Treviglio-Brescia	109	24	19	38	65
17	7518	Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC 3^ Valico dei Giovi	134	47	57	93	130
18	7516	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia	-	-	-	12	55
19	7528	DL Sblocca Italia Tunnel di Base del Brennero	-	-	90	119	56
20	7549	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia, Soppr. Passaggi a livello	-	-	48	8	4
21	7540	Decreto Legge 69/2013 - Legge stabilità 2014 -Interventi di miglioramento rete ferroviaria	186	-	53	27	27
22	1274	Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)	-	-	-	2	4
23	7564	DL Sblocca Italia Pistoia - Lucca Viareggio	-	-	134	43	8
24	7258/2	Fondo per le Infrastrutture portuali	-	-	-	3	-
25		RISORSE UE (25+26)	434	268	359	300	265
26		RISORSE PON- FESR	388	167	262	150	143
27		RISORSE TEN-T (subordinati al reperimento della corrispondente quota nazionale)	46	101	96	150	122
28		RISORSE DA EE.LL. e ALTRO (28+29)	550	197	225	233	257
29		RISORSE da altre Fonti (altre operazioni finanziarie, Terzi)	361	82	128	130	140
30		RISORSE da altre fonti finanziarie AV/AC	189	116	97	103	117
31		TOTALE FONTI CdP-I (6+24+27)	3.093	3.047	2.629	5.224	5.117
		Differenza FONTI-IMPIEGHI	*(505)*	*(926)*	*(845)*	*1.384*	*892*
		Avanzo/(disavanzo) di cassa cumulato	*(505)*	*(1.431)*	*(2.276)*	*(892)*	*0*

	OPERAZIONE BANCARIA PER ATTUALIZZAZIONE CONTRIBUTI QUINDICENNALI (L.F. 2007, art. 1 comma 964 e 975)	2017	2018	2019	2020	2021
32	Impieghi per rimborso finanz. attivato con attualizz. contrib. quindicennali: Rete Tradizionale	100	100	100	100	100
33	Impieghi per rimborso finanz. attivato con attualizz. contrib. quindicennali: AV/AC TO-MI-NA	500	500	500	500	400
34	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi relativi alla Rete Tradizionale	100	100	100	100	100
35	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi per il Sistema AV/AC TO-MI-NA	500	500	500	500	400

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

- TABELLE -

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 0020/0000099/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019 Riduzioni	CdP-I agg. 2018-2019 Incrementi	CdP-I agg. 2018-2019 Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A1004A	Sicurezza in galleria	INV+PF	64,10		6.000,00	305,97		100,37	-30,00	376,34	376,34						80,00	100,00	400,00	5.043,66
A1004B	Risanamento acustico	INV+PF	223,98		8.300,00	442,15		180,00	-4,87	617,28	605,69				11,59		170,00	190,00	1.000,00	6.322,72
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	INV+PF	294,21		2.600,06	325,13		434,24	118,64	878,01	812,16	5,00	43,60		17,24		220,00	255,00	1.247,06	*
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	INV+PF	69,36		300,00	120,00		40,00	-32,88	127,12	127,12						20,00	20,00	132,88	*
A1004E	Sicurezza armamento	INV+PF	1.196,01		4.848,58	1.180,00		703,50	165,08	2.048,58	2.043,58				5,00		400,00	400,00	2.000,00	*
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	INV+PF	0,87		333,50	15,00		30,00		45,00	45,00						40,00	40,00	208,50	*
A1005	Soppressione passaggi a livello	INV+PF	77,16		7.857,75	1.911,97	-0,43	230,69	-75,20	2.067,04	1.639,05	9,80	83,57	54,01	280,61		140,00	150,00	800,00	4.700,71
comprende interventi finanziati dal Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 nei comunid di Rosora e Villanova sull'Arda																				
A1006	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	INV	5,95		126,00	66,00		60,00		126,00	126,00									
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	INV	88,14		99,66	100,00	-0,34			99,66	90,00				9,66					
A1013A	Idrogeologia	INV+PF	438,47		2.000,00	606,65		240,02	-8,93	837,74	796,67			37,73	3,34		180,00	200,00	782,26	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 0020/0000199/TIN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale Sezione 1 Opere in corso finanziate CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
A1003B	Sismica		INV+PF		34,82	1.000,00	149,50		80,00		229,50	229,50						100,00	130,00	540,50	*
A1004	Piano conservazione opere d'arte	x	INV+PF		0,00	500,00	0,00		100,00		100,00	100,00						100,00	100,00	200,00	
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		INV+PF		2.261,33	3.000,19	2.497,06	-1,53	133,25	-14,37	2.614,41	2.571,68		5,34	37,38			60,00	60,00	265,79	*
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali		INV+PF		277,98	482,39	384,80		25,00	-34,00	375,80	375,80						10,00	10,00	86,59	
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello		INV+PF		97,08	1.100,00	241,79		79,91	13,62	335,32	299,28		18,00	18,03			80,00	110,00	574,69	*
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura		INV+PF		47,21	220,40	114,52		22,00	-32,55	103,97	103,97						15,00	18,00	83,43	*
A2004E	Dismissione contesti obsoleti		INV		85,20	170,00	170,00			-45,00	125,00	125,00						45,00			
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali		INV		0,96	51,80	51,00			0,80	51,80	51,80									
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza		INV+PF		9,62	142,00	52,00		20,00	-1,00	71,00	71,00						10,00	10,00	51,00	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge					5.272,46	39.132,34	8.733,54	-2,29	2.478,98	19,33	11.229,57	10.589,66	14,80	150,51	147,15	327,44	0,00	1.670,00	1.793,00	8.372,68	16.067,09

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 0020/0008/TTN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A2001B	Tecnologie per la circolazione	INV+PF	1.000,53	5.472,58	1.482,17	-0,72	1.121,89	25,72	2.629,06	2.469,08	104,50		21,94	33,54		504,00	471,41	1.868,11	*
comprende intervento di "Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)																				
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	INV+PF	450,68	895,38	515,38		91,04		606,42	606,42						45,00	45,00	198,96	*
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	INV+PF	94,69	526,96	171,96		73,79	-2,32	243,42	213,31			0,11	30,00		40,00	40,00	203,53	*
A2009	Security	INV+PF	105,85	337,66	167,66		25,00		192,66	186,66		6,00				20,00	20,00	105,00	*
A2010	Sistemi Informativi	INV+PF	176,94	625,04	211,04	0,87	101,60	1,00	314,51	305,89			6,02	2,60		45,00	45,00	220,53	*
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	INV+PF	36,01	3.314,00	278,98	-1,05	306,72	1,05	585,70	486,57			99,12			300,00	350,00	2.078,30	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento				1.864,70	11.171,63	2.827,20	-0,90	1.720,03	25,45	4.571,77	4.267,94	104,50	6,00	127,19	66,14	0,00	954,00	971,41	4.674,45	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
P219	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	INV+PF		48,73	323,71	54,71		114,00		168,71	133,71				35,00		60,00	60,00	35,00	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori				48,73	323,71	54,71	0,00	114,00	0,00	168,71	133,71	0,00	0,00	0,00	35,00	0,00	60,00	60,00	35,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sez. 3	Sez. 4
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	INV+PF		39,92	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	INV+PF		71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
comprende intervento "Fermata S. Giacomo nel comune di Laives"finanziato dal Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020																				
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	INV+PF		61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*
comprende "Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)																				
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	INV+PF		237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				409,73	4.556,37	634,37	0,19	336,76	-1,19	970,13	761,87	22,01	8,77	65,73	111,75	0,00	207,00	325,00	3.054,24	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi città metropolitane

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
						Sezione 1 Opere in corso finanziate														
						CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	INV+PF	10,74		551,50	107,43		94,30		201,73	196,73	5,00					40,90	59,87	249,00	*
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	INV+PF	2,29		91,30	5,30		33,30		38,60	12,20				26,40		1,50	5,20	46,00	*
P210	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	INV+PF	0,00		138,02	2,32		5,15		7,47	7,47						2,40	8,15	120,00	*
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	INV+PF	1,96		138,02	2,32				2,32	2,32						2,40	13,30	120,00	*
P133	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF	18,33		220,01	23,21				23,21	18,21				5,00		5,50	17,30	174,00	*
P195	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	INV+PF	0,00		68,20	1,50				1,50	1,50						1,20	6,50	59,00	*
P055	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	INV+PF	149,63		1.251,51	611,01	-0,18	115,90	-5,00	721,73	714,58			1,65	5,50		63,80	33,30	432,68	*
A1007 J31H02000100001 J31H03000460001	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	INV	345,42		370,00	370,00				370,00	364,90				5,10					
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	INV+PF	479,52		3.050,66	687,39	4,09	529,74	-4,09	1.217,13	1.089,30	7,50	80,00	7,50	32,83		291,00	324,60	1.217,94	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P214	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	INV+PF		0,00	1.000,00	20,00		60,00		80,00	80,00						100,00	130,00	690,00	*
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	INV+PF		5,90	143,95	13,95		5,00		18,95	18,95						2,30	5,70	117,00	*
P070	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	INV+PF		64,84	341,10	127,90	-2,26	41,00		166,64	149,48				17,16		35,00	20,16	119,30	*
P111	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	INV+PF		11,62	274,40	58,40		31,63		90,03	90,03						21,70	22,68	140,00	*
P071	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	INV+PF		44,25	437,00	203,40		36,00		239,40	229,40		10,00				17,80	18,80	161,00	*
P055	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF		403,28	1.608,35	720,87	-0,60	103,10	-14,54	808,83	620,66		173,00	5,55	9,61		170,88	42,45	586,20	*
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF		67,35	710,12	133,32		78,22		211,54	104,93	39,00		67,61			38,50	35,80	424,28	*
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	INV+PF		0,00	207,40	4,30				4,30	4,30						6,10	14,00	183,00	*
Totale Programmi città metropolitane				1.605,12	10.601,55	3.092,63	1,05	1.133,33	-23,63	4.203,38	3.704,97	51,50	263,00	82,31	101,60	0,00	800,98	757,80	4.839,39	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0001994/IN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

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

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	INV+PF		41,78	768,94	193,24	-0,29	130,89	-20,90	302,93	300,49				2,45		40,00	40,00	386,01	*
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				41,78	768,94	193,24	-0,29	130,89	-20,90	302,93	300,49	0,00	0,00	0,00	2,45	0,00	40,00	40,00	386,01	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
P077 J27I12[illegible]160001 J27I12[illegible]170001 J27I12[illegible]220001 J37I12[illegible]140001 J39B12[illegible]040001 J59B12[illegible]020001 J69B12[illegible]050001 J77I07[illegible]020001 J79B12[illegible]020001 J97I07[illegible]010001	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	INV		264,15	429,62	429,62	0,09		-0,09	429,62	31,20	313,77		84,65						
P12[illegible] J64H1[illegible]0230001	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	INV		4,66	50,00	50,00				50,00	50,00									
P07[illegible] J94F12[illegible]0000001 J94F12[illegible]0010001	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	INV		30,15	80,00	60,00				60,00	20,00	40,00					20,00			
P05[illegible]	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	INV		262,99	539,02	519,22		10,00	-5,19	524,02	317,02	10,00	55,00	12,00	130,00		15,00			
P[illegible]	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	INV+PF		49,12	1.035,60	112,00		355,20		467,20	452,89			14,31			202,40	172,90	193,10	*
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia	INV+PF		49,08	428,77	86,00		201,36		287,37	287,37						59,15	37,70	44,55	*
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T	INV		59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Mediterraneo 1^ fase																			
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	INV+PF		667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	*
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	INV		38,39	101,04	101,04				101,04	101,04									
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	INV+PF		35,66	410,10	195,00		91,85		286,85	286,85						17,70	37,75	67,80	*
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	INV		208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					
P229	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	INV+PF		190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	*
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	INV		74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e	INV+PF		75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 febbraio 2020 Prot: 0020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)																			
P205	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	INV+PF		16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	INV		0,00	200,00	0,00				0,00							50,00	50,00	100,00	*
NA006	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	INV		0,00	80,49	143,18	-20,07		-42,62	80,49	53,46	7,23		19,80						
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				2.026,85	8.412,34	4.080,65	-19,99	1.347,04	-24,70	5.383,00	4.582,65	411,00	100,00	150,35	138,99	0,00	870,60	847,75	1.311,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe a - Programmi pluriennali di interventi

Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A50000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	INV	111,13	220,43	241,74			-21,31	220,43					220,43						
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli			111,13	220,43	241,74	0,00	0,00	-21,31	220,43	0,00	0,00	0,00	0,00	220,43	0,00			0,00	0,00
TOTALE Programmi pluriennali di interventi			11.380,50	75.187,31	19.858,08	-22,24	7.261,03	-46,95	27.049,92	24.341,30	603,81	528,28	572,72	1.003,80	0,00	4.602,58	4.794,96	22.672,76	16.067,09

Camera dei Deputati ARRIVO 3 febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati-ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										
						Sezione 1 Opere in corso finanziate								Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P125	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin				0,00	36,14	36,14			36,14	36,14									
	Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																
P122	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto				0,00	15,00	15,00			15,00	10,00	5,00								
	Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																
1357 J11H03000100001	Potenziamento Fossano-Cuneo				5,66	15,49	15,49			15,49	15,49									
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE																
P072 J94H17000200001	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)				6,81	10,30	8,80		1,50	10,30		1,50			8,80					
	Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano	INV	RE	SF																
0265 J31H03000530001	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio				259,59	261,00	261,00			261,00	261,00									
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	INV	RE	RE																
0366A J64H17000140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase				1,05	170,00	70,00	100,00		170,00	170,00									
	1^ fase	INV	RE(F)	PD																
I178A J84H17000930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase				2,65	490,00	340,00			340,00	340,00						150,00			
	1^ fase: tratta Piadena-Mantova	INV	RE(F)	PP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0006799/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata		Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale								Sez. 3	Sez. 4
							Sezione 1 Opere in corso finanziate							Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P128 J14F18000010009 J14H17000180001	Elettrificazione linee Veneto				18,28	230,00	100,00		130,00		230,00	230,00									
	Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto	INV	RE	RE																	
	Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna	INV	RE	RE																	
	Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano	INV	RE	RE																	
	Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno	INV	RE	RE																	
	Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	INV	RE	PD																	
P129	Elettrificazione linea Trento-Bassano				0,00	60,00	60,00				60,00	1,00	59,00								
	Elettrificazione linea Trento-Bassano	INV	RE	SF																	
P130 J94J17000040001	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo				0,99	55,00	55,00				55,00	55,00									
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	INV	RE	pp																	
1340 J91H03000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca				109,48	487,10	450,00	-8,10	56,00	-10,80	487,10	64,10		206,90		216,10					
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	INV	RE	RE																	
	Upgrading tratta Montecatini-Pescia	INV	RE	PP																	
	Raddoppio tratta Pescia-Lucca	INV	RE	PD																	
P101 J54H17000300001	Potenziamento linea Empoli-Siena				1,98	267,00	177,00		90,00		267,00	182,00	85,00								
	Raddoppio Empoli-Granaiolo	INV	RE	PD																	
	Elettrificazione linea Empoli-Siena	INV	RE	PD°																	
0810 J11H99000000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola				32,13	35,99	35,99				35,99	18,08		12,91		5,00					
	PRG Perugia S. Giovanni	INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
	Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie		INV	RE	ES																	
033 J47I08000040009	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio					5,70	58,00	58,00				58,00	26,00	32,00								
	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)		INV	RE	RE																	
P08 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo					1,22	53,65	51,00		2,65		53,65	51,00				2,65					
	Bretella Sulmona		INV+PF	RE	PD																	
	Altri interventi minori		INV+PF	RE	RE																	
	Collegamento al porto di Vasto		INV+PF	RE	SF																	
	Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)		INV+PF	RE	SF																	
P14 J14F18000000001	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso					0,00	80,00	30,00		50,00		80,00	15,00	50,00			15,00					
	1^ fase		INV	RE	PP																	
	2^ fase		INV	RE	PP																	
1 J14H19000000J002	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano					15,66	23,15	23,15				23,15					23,15					
	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		INV	RE	PP																	
I177 J44G19000010001	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	x				0,00	100,00	0,00		100,00		100,00		100,00								
	Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto		INV	RE	SF																	
I173 J19G01000000001	Elettrificazione, velocizzazione e					42,59	225,00	243,00	-69,71	69,71	-18,00	225,00					225,00					

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
J24J17000020001 J97B16000430001	ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno																					
	Interventi di miglioramento armamento (fase 0)		INV	RE	ES																	
	Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento		INV	RE	RE																	
	Interventi di soppressione passaggi a livello		INV	RE	RE																	
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	x				0,00	20,00	0,00		20,00		20,00		20,00								
	Stazione AV Foggia Cervaro		INV	RE	SF																	
I000	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria						0,00	50,00	-50,00			0,00										
I170 J54F16000010009	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa					0,44	45,00	26,00			19,00	45,00	19,00	26,00								
	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		INV	RE	PP																	
I172	Fermata Taranto Nasisi					0,00	15,00	22,00	-7,00			15,00					15,00					
	Fermata Taranto Nasisi		INV	RE	SF																	
1[illegible] J19B12000040001	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento					67,92	283,00	200,00		13,00		213,00	13,00	200,00						70,00		
	1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE	RE																	
	2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE	PD																	
0271A J11H03000150001	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase					43,31	88,00	88,00		6,36	-6,36	88,00	8,21			79,79						
	Tratta Bicocca-Augusta		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
024 J11H[illegible]060001	Velocizzazione Palermo - Agrigento					165,44	167,50	167,50				167,50					167,50					
	Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba		INV	RE	ES																	
	Variante Lercara e altri interventi minori		INV	RE	ES																	
I162 J44H[illegible]670001	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo					1,27	144,00	144,00				144,00	110,00	34,00								
	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		INV	RE	PP																	
P07[illegible] J17I12[illegible]380001 J27I12[illegible]190001	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa					8,22	48,00	48,00				48,00	28,00			20,00						
	Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)		INV	RE	RE																	
	Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina -Siracusa		INV	RE	RE																	
P23[illegible] J64G1[illegible]140001	Ripristino linea Caltagirone - Gela	x				0,56	90,00	0,00		90,00		90,00		90,00								
	Ripristino linea Caltagirone - Gela		INV	RE	PP																	
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali						790,97	3.573,32	2.775,07	-134,81	727,73	-14,66	3.353,32	1.653,02	702,50	219,81	99,79	678,20	0,00	220,00		0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000399/TN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi città metropolitane

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
0052 J11H92000040008	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura					1.009,70	1.040,70	1.040,70				1.040,70	830,64			49,96	160,10					
	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata		INV	RE	ES																	
	Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa		INV	RE	ES																	
	Nuova SSE Torino Bramante		INV	RE	RE																	
P110 J94H15000790001	Variante di Cannitello – opere di mitigazione					0,31	7,00	7,00				7,00		7,00								
	Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale		INV	RE	PD																	
0116 J11H92000020008	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase					124,13	126,66	126,66				126,66	67,69			58,97						
	Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale		INV	RE	ES																	
0038 J11H92000000008	Nodo di Palermo					1.020,81	1.152,30	1.152,30				1.152,30	537,58	12,50		302,33	299,89					
	Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto		INV	RE	ES																	
	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini		INV	RE	RE																	
	Apparato tecnologico Palermo c.le		INV	RE	ES																	
0336 J5709000060007	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono					410,55	938,80	913,80		25,00		938,80	578,79			360,01						
	1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo		INV	RE	RE																	
	2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono		INV	RE	RE																	
0049A J31H96000070008	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase					197,54	268,58	223,58		25,00		248,58	248,58						20,00			
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi città metropolitane

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
	Fermate Porta Romana e Tibaldi	INV	RE	AN																
	Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	INV	PD°	PD°																
024	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole - per memoria				0,00	0,00				0,00										
008 J31H9 3030008	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio			283,89	322,50	322,50				322,50	116,08				206,42					
	Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	INV	RE	ES																
	Completamento fronte nomentano	INV	RE	RE																
148 J3706 070001	Nodo di interscambio di Pigneto			4,95	78,17	63,20				63,20	39,20	24,00						14,97		
	Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	INV	RE	AN																
	Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie	INV	RE	PD																
	Completamento copertura vallo ferroviario	INV	PD°	PD°																
026 J31H0 0190001	Raddoppio Lunghezza-Guidonia			54,03	149,72	149,72	-0,43		0,43	149,72	149,28			0,44						
	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	INV	RE	RE																
0: J71 008	Raddoppio Campoleone-Aprilia			2,01	73,70	60,00		13,70		73,70	38,70	15,00			20,00					
	Raddoppio Campoleone-Aprilia	INV	RE	PD																
1417 J91H92000040111	Potenziamento linee Castelli Romani			12,41	20,60	20,60	-1,33		1,33	20,60	18,93				1,67					
	Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	INV	RE	RE																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
P211 Nodo complesso di Pompei					0,00	33,00	33,00				33,00	2,40	30,60								
Nodo complesso di Pompei	INV	RE	SF																		
0148 Sistemazione nodo di Bari					129,80	159,61	144,61		15,00		159,61	114,61	15,00		30,00						
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	INV	RE	ES																		
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	INV	RE	RE																		
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	INV	RE	PD																		
0339A Nodo di Bari: Bari Sud					88,39	391,00	391,00				391,00	283,06			107,94						
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	INV	RE	AN																		
Totale Programmi città metropolitane					3.338,52	4.762,34	4.648,68	-1,76	78,70	1,76	4.727,38	3.025,54	104,10	0,00	909,65	688,08	0,00	20,00	14,97	0,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: C_D520/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

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

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata		Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sez. 3	Sez. 4
							Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
I048	Porto di Genova - per memoria					0,00	0,00				0,00										
I008 J74H1[illegible]0230001	Porto di Trieste				4,57	112,00	77,00		35,00		112,00	95,00	17,00								
	Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	INV	RE	AN																	
	potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	INV	RE	SF																	
P143A J74H1[illegible]0420001	Porto di Ravenna 1^ fase				0,38	23,50	18,50		5,00		23,50	18,50				5,00					
	Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere	INV	RE	PP																	
	Potenziamento dorsale destra canale Candiano	INV	RE	PP																	
033[illegible] J41C[illegible]030001	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce				35,53	43,00	43,00		0,09	-0,09	43,00	9,91				33,09					
	PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	INV	RE	ES																	
0417 J71H02000120008	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale				6,16	25,50	25,50				25,50				25,50						
	Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV	RE	RE																	
P175 J74J18000000001	Scalo Torino Orbassano				1,28	13,00	13,00				13,00		13,00								
	Interventi in fascio container	INV	RE	PP																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020000199/TA

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP	Stato attuativo																2022-2026	> 2026 *
P179 J84H14000330001 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)			1,10	22,00	22,00				22,00	22,00									
Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie	INV	RE	RE																
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	INV	RE	RE																
P178 J34H17000130001 Terminale Rivalta Scrivia	INV+PF		0,94	8,50	18,00			-9,50	8,50	8,50									
Potenziamento scalo Rivalta Scrivia fase 1	INV	RE	SF																
P177 J37I12000150006 J37I12000160006 Scalo merci Bari Lamasinata			0,00	35,00	35,00				35,00	10,00			25,00						
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV	RE	PP																
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2	INV	RE	PP																
P176 J54G18000140001 Nodo intermodale di Brindisi			0,00	38,00	25,00			13,00	38,00	13,00	25,00								
Nodo intermodale di Brindisi	INV	RE	PP																
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete			49,96	320,50	277,00	0,00	40,09	3,41	320,50	176,91	55,00	0,00	50,50	38,09	0,00			0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
P122 J44C16000020002 Collegamento ferroviario aeroporto di Genova					1,36	69,60	69,60				69,60	68,20	0,80			0,60					
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est		INV	RE	PD																	
P227 J31D16000000001 Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	x				0,00	80,00	0,00		60,00		60,00		60,00					20,00			
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi		INV	RE	PP																	
0268 J51H03000170001 Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia					9,82	425,00	425,00	-0,55		0,55	425,00	421,55			3,45						
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia		INV	RE	PD																	
1912 J81E16000690003 Nuova fermata di Ronchi Aeroporto					3,27	3,30	3,37			-0,07	3,30	1,53				1,77					
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)		INV	RE	ES																	
I136 J34H17000230001 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa					0,12	15,00	15,00				15,00	15,00									
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana		INV	RE	PP																	
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro					14,58	592,90	512,97	-0,55	60,00	0,48	572,90	506,28	60,80	0,00	3,45	2,37	0,00	20,00		0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000198/IN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
0281 J61H92000000011	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC			206,11	813,00	813,00	1,05		-1,05	813,00	140,47	201,00		470,73	0,80					
	Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	INV	RE	RE																
0277A J41H02000080008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino			71,45	630,00	730,00			-100,00	630,00	156,19	200,00		273,51	0,30					
	Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	INV	RE	RE																
0277B J41H02000080008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)			5,02	1.095,00	780,00		215,00	100,00	1.095,00	859,00	236,00								
	1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese	INV	RE	AN																
	2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	INV	RE	AN																
	3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	INV	RE	PD																
0093A J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro			250,02	263,40	263,40	-8,90		8,90	263,40	53,45			209,95						
	Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	INV	RE	ES																
0093C J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice			18,84	19,95	19,95				19,95	19,95									
	Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	INV	RE	ES																
0136 J81H92000020001	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella			44,49	365,49	255,49		60,00		315,49	302,87	10,00	2,61				50,00			
	Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	INV	RE	ES																
	Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	INV	RE	PD																
0013A J61H94000000001	Nuova linea a monte del Vesuvio			354,97	358,31	358,31				358,31	358,31									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale								Sez. 3	Sez. 4
						Sezione 1 Opere in corso finanziate							Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	CdP-I agg. 2018-2019 Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	Tratta bivio Casoria - bivio Sarno	INV	RE	ES															
026 J61H02000100001	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria				217,68	230,00	230,00	0,81	-0,81	230,00	38,54			191,46					
	Ricostruzione galleria Coreca	INV	RE	ES															
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	INV	RE	ES															
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo	INV	RE	ES															
	Potenziamento SSE di Sambiase	INV	RE	ES															
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	INV	RE	ES															
	PRG e ACS Lamezia Terme	INV	RE	ES															
	Completamento DCO Reggio Calabria	INV	RE	ES															
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	INV	RE	ES															
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	INV	RE	ES															
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria	INV	RE	ES															
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	INV	RE	ES															
	Costruzione sottopassaggio Policastro	INV	RE	ES															
	Costruzione galleria subalvea Fiumicello	INV	RE	ES															
	Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	INV	RE	ES															
I191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli				0,00	40,00	40,00			40,00	40,00								
	Variante Agropoli	INV	RE	SF															
P140 J54H16000780001	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase				72,92	100,00	100,00			100,00	100,00								
	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	INV	RE	RE															
0249 J11H02000070008	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo				38,11	2.300,00	2.299,70		0,30	2.300,00	2.300,00								
	Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	INV	RE	PD															
	Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri	INV	RE	PD															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	CdP-I agg. 2018-2019 Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
0319A J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie			5,54	225,20	225,20			225,20	51,20	74,00			100,00					
	Variante Bauladu	INV	RE	PD															
	Variante Bonorva-Torralba	INV	RE	PD															
1522 J47I06000140001	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia			15,79	19,62	26,87	-7,25		19,62					19,62					
	Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	INV	RE	RE															
1591 J47I06000020002	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda			18,36	19,20	19,20			19,20				17,28	1,92					
	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	INV	RE	RE															
1672 J79B16000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase			11,79	32,91	32,91			32,91				19,91	13,00					
	SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	INV	RE	RE															
	Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	PD															
P(J74H16000039J001 J77B16000290001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase			17,68	100,00	100,00			100,00	100,00									
	Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	INV	RE	RE															
	Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	INV	RE	RE															
0223A J11H02000130001	Nodo di Novara 1^ fase			1,22	183,10	90,60		-7,50	83,10	83,10						100,00			
	1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	INV	RE	PP															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
0288A J64G19000130009	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie			0,01	100,00	100,00				100,00	100,00									
	PRG e ACC Tortona	INV	RE	PD																
P231 F81H92000000008 J34H92000060001 J71H92000110008	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi			2.002,03	6.853,03	6.034,76		846,85	-28,57	6.853,03	5.652,71	100,00	1.093,57	6,74						
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase	INV	RE	RE																
	Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	INV	RE	PD																
	Terzo valico dei Giovi	INV	RE	RE																
P13 J84H11000480001	Velocizzazione linea Milano-Genova			2,70	156,00	100,00				100,00	100,00						56,00			
	1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV	RE	RE																
	2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	INV	RE	PP																
007 J71H92000020008	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase			662,94	690,00	670,00		20,00		690,00	690,00									
	Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	INV	RE	ES																
	Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo	INV	RE	ES																
0: J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena			33,67	1.521,60	1.521,60	-1,71		1,71	1.521,60	1.508,09			13,51						
	Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	INV	RE	PD																
1604A J71C10000030007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca			4,03	63,11	40,11				40,11	38,77			1,34			23,00			
	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca	0	PP	PP																
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)	INV	RE	PP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
P06 J11J04[illegible]070041 J37E13[illegible]0330001 J97E1[illegible]0270001	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste			31,56	35,00	35,00				35,00	35,00									
	Velocizzazione linea storica Milano-Venezia	INV	RE	ES																
	Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0	INV	RE	RE																
P09 J44H17[illegible]0110001	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)			56,40	200,00	200,00				200,00	200,00									
	Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase	INV	RE	RE																
008 J61H92[illegible]0000008	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese			566,07	568,06	568,06				568,06	568,06									
	Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	INV	RE	ES																
	Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	INV	RE	ES																
I07 J64H16[illegible]0450001 J64H16[illegible]0000001 J84H14[illegible]1290001 J84H14[illegible]1300001 J84[illegible]001 J84[illegible]001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce			247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce	INV	RE	RE																
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona	INV	RE	RE																
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari	INV	RE	RE																
0297A J31J05000030011	Nodo di Falconara 1^ fase			31,78	174,00	174,00				174,00	23,25		150,75							
	1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	INV	RE	RE																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000159/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
0142A J71H92000000007	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase			253,64	298,79	298,99			-0,20	298,79	259,79		39,00							
	Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)	INV	RE	ES																
	Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	INV	RE	ES																
	PRG e ACC Foggia	INV	RE	RE																
0142B J71H92000000007	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)			18,52	700,00	699,68			0,32	700,00	542,00	150,00		8,00						
	Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	INV	RE	PD																
	Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	INV	RE	PD																
0109 J71H92000030008	Raddoppio Bari-Taranto			427,77	478,58	478,56			0,02	478,58	233,38		46,32	198,88						
	Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	INV	RE	ES																
	Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	INV	RE	RE																
0311A J84F05000030001	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie			140,91	154,81	154,81				154,81	8,04			146,77						
	Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	INV	RE	RE																
1659 J37I12000110001	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica			10,33	275,00	181,00		40,00		221,00	101,00	40,00		80,00			54,00			
	1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	INV	RE	PD																
	2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	INV	RE(F)	pp																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 febbraio 2020 Prot: 0028000199/TN

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
I15 J19G00000000001 J56C17000030001 J57D17000030001 J57D17000040001 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo			38,84	397,00	397,00				397,00	90,00	307,00								
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	INV	RE	RE																
Interventi di potenziamento tecnologico	INV	RE	RE																
Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica	INV	RE	RE																
0115 J61H03000030001 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara			300,34	369,02	329,02	-1,26	40,00	1,26	369,02	367,95			1,06						
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	INV	RE	ES																
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	INV	RE	ES																
Raddoppio tratta Spoleto-Campello	INV	RE	RE																
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			6.178,58	20.179,83	18.717,21	-9,92	1.222,50	-32,96	19.896,83	15.463,77	1.318,00	1.332,26	1.646,51	136,29	0,00	283,00		0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe b - Interventi in esecuzione

Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
A5000_5	Nodo AV di Bologna				0,00	0,00				0,00										
A5000_1	Nodo AV di Firenze			813,53	1.612,06	1.612,06				1.612,06	242,09				1.369,97					
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma			133,70	350,00	350,00				350,00					350,00					
A5000_3	Nodo AV di Napoli			472,36	503,79	503,79				503,79	383,51			58,22	62,07					
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli				1.419,59	2.465,86	2.465,86	0,00	0,00	0,00	2.465,86	625,60	0,00	0,00	58,22	1.782,04	0,00			0,00	0,00
TOTALE Interventi in esecuzione				11.792,19	31.894,75	29.396,78	-147,05	2.129,02	-41,97	31.336,78	21.451,12	2.240,40	1.552,07	2.768,12	3.325,07	0,00	543,00	14,97	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										
						Sezione 1 Opere in corso finanziate							Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
03608B J64H18000140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase				0,00	130,00	0,00			0,00							130,00			
	2^ fase	PR	PD°	PD°																
I181	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi				0,00	250,00	10,00			10,00	10,00						180,00	60,00		
	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	PF	SF	SF																
I099	Raddoppio Cremona-Olmeneta				0,00	50,00	1,00			1,00	1,00						49,00			
	Raddoppio Cremona-Olmeneta	PF	SF	SF																
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto				0,00	260,00	0,00		48,00	48,00		48,00					212,00			
	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	PF	RE	PD																
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco				0,00	40,00	0,00		40,00	40,00		40,00								
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	INV	RE	PD																
I17[illegible] J34[illegible]1001	Variante di Riga				0,00	150,00	50,00			50,00	1,00	49,00					100,00			
	1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	INV	RE	PP																
	2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna	INV	PP°	PP°																
I175	Raddoppio PM 228-Albacina				0,00	80,00	2,40			2,40	2,40							77,60		
	Raddoppio PM 228-Albacina	PF	PD	SF																
P147 J94J18000010001	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina				4,71	110,00	40,00			40,00	1,00	39,00					70,00			

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
	1^ fase: tratta Civitanova-Macerata	INV	RE	PP																
	2^ fase: tratta Macerata-Albacina	PF	PP°	PP°																
P21[illegible]A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie				0,00	441,50	16,50		45,00		61,50	61,50					30,00	350,00		
	Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	INV	RE(O)	SF																
	Velocizzazione 1^ fase	PF	PD	SF																
0277B J11H0[illegible]0150001	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento				0,00	44,00	0,00				0,00								44,00	
	Tratta Augusta-Targia	INV	PD°	PD°																
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					4,71	1.555,50	119,90	0,00	45,00	88,00	252,90	76,90	176,00	0,00	0,00	0,00	0,00	771,00	487,60	44,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi città metropolitane

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P218 J74J170000010001	Completamento fermate SFM Torino					0,29	109,20	45,50		13,00	0,70	59,20	45,50	0,70			13,00		50,00			
	Fermata S.Paolo		INV	RE	PP																	
	Fermata Borgata Quaglia -Le Gru		INV	RE	PP																	
	Fermata S.Luigi Orbassano		INV	RE	PP																	
	Fermate Dora e Zappata		INV	PD°	PD°																	
P217 J74H170000590001	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa					0,76	70,00	2,50				2,50	2,50						67,50			
	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa		INV	PD	PP																	
027 J11H030000140008	Sistemazione nodo di Catania					6,18	861,00	251,61				251,61	5,00	235,00	11,61				609,39			
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella		INV	PD	PP																	
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto		INV	RE	PP																	
I18	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi					0,00	160,00	3,20				3,20	3,20						156,80			
	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		PF	SF	SF																	
0(J31H060000[illegible]0008	Raddoppio Milano-Mortara: completamento					1,42	443,12	1,42		5,00		6,42	6,42						150,00	286,70		
	Raddoppio tratta Albairate-Mortara		INV	PD(F)	PP																	
P233	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	x				0,00	5,00	0,00			5,00	5,00	5,00									
	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase		PF	PD	SF																	
1438 J81J05000010008	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)					0,74	114,21	0,91		3,30		4,21	4,04				0,17		110,00			

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
	Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)		PF	PD	PD																	
I188	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto					0,00	200,00	0,00		0,60		0,60	0,60							199,40		
	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto		PF	SF	SF																	
025 A J31H03000180008	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)					3,49	547,37	16,10				16,10	16,10						200,00	225,00	106,27	
	Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma		PR	PD	PP																	
	Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica		PR	PP°	PP°																	
I080	Raddoppio Aprilia-Nettuno					0,00	200,00	0,00		4,00		4,00	4,00							196,00		
	Raddoppio Aprilia-Nettuno		PF	PD	SF																	
033 J21C08000000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano					1,33	361,00	13,00		239,97		252,97	252,97						108,03			
	Tratta Cesano-Vigna di Valle		INV	PD	PD																	
	Tratta Vigna di Valle-Bracciano		INV	PD	PD°																	
Totale Programmi città metropolitane						14,21	3.070,90	334,24	0,00	265,87	5,70	605,81	345,33	235,70	11,61	0,00	13,17	0,00	1.451,72	907,10	106,27	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

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

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
P22 J51D18000110003 Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce					0,00	219,60	4,32		10,70	18,80	33,82	8,62		2,50		22,70		150,00	35,78		
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	INV	RE	PD																		
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada	PF	PD	PP																		
Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa	PF	PD	PP																		
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete					0,00	219,60	4,32	0,00	10,70	18,80	33,82	8,62	0,00	2,50	0,00	22,70	0,00	150,00	35,78	0,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 7 febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
I064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa			0,00	173,00	3,60				3,60	3,60						169,40			
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	INV	PD	SF																
I137 Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo			0,00	110,00	8,00				8,00	8,00						102,00			
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	INV	RE	PD°																
I138 Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie			0,00	75,00	10,00				10,00	10,00						65,00			
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)	INV	PD	PP																
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			0,00	358,00	21,60	0,00	0,00	0,00	21,60	21,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	336,40	0,00	0,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0006199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
0241A J11H02000030008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie			35,65	1.700,15	65,54				65,54	65,54							1.634,61		
	Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano	PR	PD	PD																
P211 J74G17000150009	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana			0,00	200,00	0,00		81,00		81,00					81,00			119,00		
	1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV	RE	PP																
	2^ fase (adeguamento sagoma)	PR	PD°	SF																
0098B J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino			13,51	561,60	169,80		501,00	-109,20	561,60	60,60	501,00								
	Raddoppio tratta Orsara-Bovino	INV	RE	PD																
0013B J61H92000000001	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio			0,43	60,90	37,33	-35,50	25,50		27,33		25,50			1,83			33,58		
	Fermata Vesuvio Est	INV	RE(F)	PP																
0278A J11H02000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^			69,10	5.608,00	1.713,65		2.985,35		4.699,00	2.843,59	1.216,00		639,41			909,00			
	LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	INV+PR	RE	PD																
	LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	INV+PR	RE	PP																
	LOTTO 4b "Enna-Dittaino"	INV+PR	RE	PP																
	LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	INV+PR	RE(O)	PP																
	LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"	INV+PR	RE	PD																
	LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"	INV	RE	RE																
0294 J31J05000010001	Potenziamento linea Gallarate-Rho			19,23	827,70	22,80		500,00		522,80	522,80						304,90			
	Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	INV	RE	PD																
	Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	INV	PD	PD																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/RI

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
0264A J11H03000130001	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase		2,95	424,00	13,96				13,96	13,96						250,04		160,00	
	1^ fase: tratta Vignale-Oleggio	INV PD PP																	
	2^ fase: tratta Oleggio-Arona	PR PP° PP°																	
0332 J47I09000030009	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo		6,96	900,00	15,00		249,50		264,50	264,50							635,50		
	1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	INV RE PD																	
	2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia	INV PD PD																	
P133 J94H16000340009	Velocizzazione linea Torino-Genova		15,71	165,00	65,00				65,00	65,00						100,00			
	1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV RE RE																	
	2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	INV RE PP																	
0282 J71J04000000008	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure		29,75	1.540,10	266,00	-225,00	10,00		51,00	51,00							1.489,10		
	Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	PR PD PD																	
0292B J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona		2,03	997,80	14,70		10,00		24,70	23,71			0,99			613,20	359,90		
	Ingresso a Verona 1^ fase	PR PD PP																	
	Ingresso a Verona 2^ fase	PR PP° PP°																	
0365 J21H04000220001 J34H16000620009 J61H03000110001	Potenziamento Venezia-Trieste		28,87	1.800,00	231,61	-2,41		2,41	231,61	224,03			3,32	4,26		416,80	367,20	784,40	
	Progettazioni pregresse	INV PP PP																	
	Velocizzazione linea storica e varianti	INV RE PP																	
	Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	INV PP° PP°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020-0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019 / Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
	Variante Latisana	INV	PP°	PP°																
	Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	PR	PP°	PP°																
I131 J14H[illegible]0530009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre			0,23	180,00	119,60	-22,00		-88,00	9,60	9,60							170,40		
	1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo	PR	PD	PP																
	2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste	PR	PP°	PP°																
194 J54H[illegible]0130009	Nodo di Udine			1,81	203,00	52,90				52,90	50,00	1,00			1,90		150,10			
	1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	INV	RE(F)	PP																
	2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	INV	PP°	PP°																
I133	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)			0,00	350,00	5,00				5,00	5,00								345,00	
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	PF	PD	SF																
P[illegible]	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa			0,00	140,00	1,00		5,00		6,00	6,00							134,00		
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	PF	PD	SF																
I179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa - per memoria (vedi P220)				0,00	0,00				0,00										
0276A J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase			11,75	247,10	96,35				96,35	12,50		83,85					150,75		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe c - Interventi prioritari

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP																		2022-2026	> 2026 *
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	PR	RE(O)	PD																	
0290B Nodo di Falconara completamento (J31J0[illegible]0030011)				0,00	66,00	1,00		35,00		36,00	35,00	1,00					30,00			
2^ fase -nuova stazione Montemarciano	INV	RE	PD																	
2^ fase - completamento	INV	PD	PD																	
0220A Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni (J61H02[illegible]0090008)				10,82	572,00	11,42		2,00		13,42	13,42						558,58			
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	INV	PD	PD																	
0300A Roma-Pescara opere prioritarie (J31H96[illegible]0000021)				10,84	602,00	140,74		211,00		351,74	351,74						250,26			
Raddoppio Chieti-Pescara	INV	RE	PP																	
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti	INV	PD°	PD°																	
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				259,64	17.145,36	3.043,40	-284,91	4.615,35	-194,79	7.179,06	4.618,00	1.744,50	83,85	643,72	88,99	0,00	3.582,87	5.094,03	1.289,40	0,00
TOTALE Interventi prioritari				278,57	22.349,36	3.523,46	-284,91	4.936,92	-82,29	8.093,19	5.070,45	2.156,20	97,96	643,72	124,86	0,00	6.291,99	6.524,51	1.439,67	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
					Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
033 J31C05000010001 Interventi linea Chivasso-Aosta			6,21	45,58	6,86				6,86	6,86								38,72	
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	PF	PD	PD																
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	INV	RE	ES																
I02 Raddoppio Fossano-Cuneo			0,00	76,53	0,00				0,00									76,53	
Raddoppio Fossano-Cuneo tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	PF	PD	PD°																
I17 J84H11000930009 Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase			0,00	830,00	0,00				0,00									410,00	420,00
2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi	PR	PP°	PP°																
P18 Raddoppio Bolzano-Merano			0,00	200,00	4,00				4,00	4,00								196,00	
Raddoppio Bolzano-Merano	PF	SF	SF																
P21 Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento			0,00	558,50	0,00				0,00									558,50	
Velocizzazione 2^ fase	PF	SF°	SF°																
0 J34F05000010001 Ammodernamento Venafro - Termoli			0,00	50,00	0,80				0,80	0,80								49,20	
Istituzione rango C e ammodernamento linea	INV	SF	SF																
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali			6,21	1.760,61	11,66	0,00	0,00	0,00	11,66	11,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			1.328,95	420,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
I04[illegible] Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure					0,00	750,00	0,00				0,00							2,25		747,75	
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		PF	SF	SF																	
P21[illegible] Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli					0,00	0,80	0,92	-0,12			0,80					0,80					
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli		INV	SF	SF																	
Totale Programmi città metropolitane					0,00	750,80	0,92	-0,12	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	2,25		747,75	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

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

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P142B	Porto di Ravenna - completamento			0,00	46,50	1,50				1,50	1,50								45,00	
	Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	PF	SF	SF																
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				0,00	46,50	1,50	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			45,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019 / Stato attuativo	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
I13888	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino			0,00	1.082,00	0,00				0,00							20,00		1.062,00	
	Nuovo collegamento con futuro terminal nord	PF	SF	SF																
	Collegamento passante terminal nord-terminal sud	PF	SF	SF																
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro				0,00	1.082,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,00		1.062,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
0301 J91H03000000011	Velocizzazione Battipaglia-Potenza			1,10	491,00	1,12				1,12	1,12						10,00		479,88	
	Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	0	PP	PP																
0302 J84F05000040001	Velocizzazione Potenza - Metaponto			1,33	646,00	1,33				1,33	1,33						10,00		634,67	
	Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto	INV	PP	PP																
I101	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie			0,00	6.000,00	6,00	-6,00	100,00		100,00		100,00							1.700,00	4.200,00
	Fase 0 - Variante Rosarno	INV	RE	SF																
	1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	PF	SF	SF																
	Ulteriori fasi prioritarie	PF	SF	SF																
0270 J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^			0,00	408,00	0,00				0,00							408,00			
	Adeguamento a STI linea esistente	INV+PR	SF	SF																
0: J24 001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento			0,00	567,80	0,00				0,00									567,80	
	Variante Macomer I	INV	PP°	PP°																
	Variante Macomer II	INV	PP°	PP°																
	Variante Campomela-Sassari	INV	PP°	PP°																
0266 J31H03000520001	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza			3,24	1.412,00	3,50				3,50	3,50								1.408,50	
	Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	INV	PP	PP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati - ARRIVO 12 Febbraio 2020 Prot: 2020.0000199/DL

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate								Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	CdP-I agg. 2018-2019 Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
0275	Potenziamento Seregno-Bergamo			13,15	1.000,00	82,63			82,63	82,63								917,37	
J31H02000210008	Potenziamento Seregno-Bergamo	INV	PD	PD															
0288	Quadruplicamento Tortona-Voghera			6,36	500,00	6,36		10,00	16,36	13,01		0,80	2,55				483,64		
J71H92000020011	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	PR	PD	PD															
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano			0,00	851,60	8,29			8,29	8,29						20,00		823,31	
J94F04000020001	Circonvallazione di Bolzano	PR	PP	PP															
0330	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto			4,73	1.555,00	6,90			6,90	6,90						10,00		1.538,10	
J41C05000000005	Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto	PR	PP	PP															
I179	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada - per memoria (vedi P220)				0,00	0,00			0,00										
0275B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase			0,31	2.056,90	0,59			0,59	0,59								2.056,30	
J81H02000000001	Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	PF	PP	PP															
	Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	PF	PP°	PP°															
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello			0,00	260,19	0,00			0,00							7,00	253,19		
J84F05000030001	Variante Montegiordano-Amendolara	INV	PP°	PP°															
	Rettifiche curve ed adeguamento linea	INV	PP°	PP°															
I106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello -			0,00	718,00	0,00			0,00									718,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 4 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											
						Sezione 1 Opere in corso finanziate								Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	CdP-I agg. 2018-2019 Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	bivio S.Lucido																		
	Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)	PF	PP°	PP°															
0295 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano				0,00	1.918,50	0,00		0,00									1.918,50	
	Tratta Foligno-Fabriano	PF	PP°	PP°															
0292 J21J05000000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio				0,00	573,10	0,00		0,00									573,10	
	Tratta PM 228-Castelplanio	PF	PP°	PP°															
0300 J31H97000000021	Roma-Pescara				0,00	1.304,00	0,00		0,00									956,00	348,00
	Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello	INV	PP°	PP°															
NA0006	Studi di fattibilità e progettazioni				6,21	60,45	21,45	29,55	51,00	45,25				5,75		4,00	5,00	0,45	
	Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)	PF	SF	SF															
	Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero	PF	SF	SF															
	Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto	PF	SF	SF															
	Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona	PF	SF	SF															
	Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta	PF	SF	SF															
	Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento	PF	SF	SF															
	Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle	PF	SF	SF															
	Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano	PF	SF	SF															
	Collegamento veloce Siracusa-Ragusa	PF	SF	SF															

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe d - Interventi in progettazione

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
					Sezione 1 Opere in corso finanziate											Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	PF	SF	SF																
Ammodernamento linee Sicilia	PF	SF	SF																
Elettrificazione dorsale Sarda	PF	SF	SF																
Porto di Augusta	PF	SF	SF																
Raddoppio della linea Foligno-Terontola	PF	SF	SF																
Interventi da individuare	PF	SF	SF																
Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	PF	SF	SF																
Elettrificazione Aosta-Torino	PF	SF	SF																
Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	PF	SF	SF																
Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria	PF	SF	SF																
Linea Faenza- Lavezzola	PF	SF	SF																
Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	PF	SF	SF																
Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	PF	SF	SF																
Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	PF	SF	SF																
e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo	PF	SF	SF																
e progettazioni pregresse Nodo di Udine	PF	SF	SF																
Altri interventi minori	PF	SF	SF																
Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo	PF	SF	SF																
Collegamento Nuoro-Olbia	PF	SF	SF																
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale			36,42	20.322,53	138,16	-6,00	139,55	0,00	271,71	162,61	100,00	0,80	2,55	5,75	0,00	469,00	741,83	14.291,99	4.548,00
TOTALE Interventi in progettazione			42,63	23.962,45	152,24	-6,12	139,55	0,00	285,67	175,77	100,00	0,80	2,55	6,55	0,00	491,25	741,83	17.475,70	4.968,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000196/N

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
029 J31H86000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti			4,36	792,20	4,39				4,39	4,39								787,81	
	1^ fase: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	INV	PD	PD																
	2^ fase: tratta Osteria Nuova-Rieti	INV	PP°	PP°																
031 J14F06000040001	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela			0,31	200,00	0,32				0,32	0,32									199,68
	1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche	INV	PP	PP																
	2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto	INV	PP	PP																
031 J14F06000030001	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano			1,43	491,00	0,75				0,75	0,75									490,25
	Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	INV	PP	PP																
I04	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti			0,00	3.905,00	0,00				0,00										3.905,00
	Raddoppio tratta Castelbuono-Patti	PF	SF	SF																
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				6,10	5.388,20	5,45	0,00	0,00	0,00	5,45	5,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			787,81	4.594,93

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
	Classe DPP		Stato attuativo																
1665 J47I12000100001 Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano			0,39	200,00	0,39				0,39	0,39									199,61
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	PF	SF	SF																
03328 J11C09000000009 Nodo di Bari: Bari Nord			0,00	633,00	2,30		3,00		5,30	5,30								627,70	
Bari Nord: interramento tratta Bari S.spirito - Palese	PF	PP	PP																
Totale Programmi città metropolitane			0,39	833,00	2,69	0,00	3,00	0,00	5,69	5,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			627,70	199,61

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

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

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
I010	Centro intermodale del Tevere			0,00	85,00	0,00				0,00										85,00
	Centro intermodale del Tevere	PF	SF	SF																
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				0,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	85,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
0291 J31J06000020001 Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa			0,00	1.200,00	0,00				0,00										1.200,00
Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	PF	PP	PP																
0265 J51H03000180001 Collegamento ferroviario aeroporto di Verona			0,16	90,40	0,18				0,18	0,18								90,23	
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	INV	PP	PP																
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			0,16	1.290,40	0,18	0,00	0,00	0,00	0,18	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			90,23	1.200,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/N

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
0241B J11H02000030008	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento			0,00	2.692,85	0,00				0,00										2.692,85
	Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)	PR	PP°	PP°																
	Tratta Bussoleno-Avigliana	PR	PP°	PP°																
0272 J61H02000100008	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia			9,46	1.855,00	10,00				10,00	10,00									1.845,00
	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	PF	PP	PP																
0285 J61H02000190001	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri			2,20	3.700,00	7,00				7,00	7,00									3.693,00
	Variante Ogliastro-Sapri	PF	PP	SF																
I107	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento			0,00	12.730,00	0,00				0,00										12.730,00
	Fasi di completamento	PF	SF	SF																
0260 J31H02000510001	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino			0,84	1.270,00	0,84		0,04		0,87	0,87									1.269,13
	Raddoppio Laveno - Luino	PF	PP	PP																
0264B	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento - per memoria				0,00	0,00				0,00										
0223B J11H02000130001	Nodo di Novara completamento			6,97	399,93	6,97				6,97	6,97									392,96
	2^ fase: Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	PF	PP	PP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000198/GEN

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Classe e - Interventi in programma

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
						Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
I034	Gronda merci sud di Milano			0,00	1.200,00	0,00				0,00									1.200,00
	Gronda merci sud di Milano	PF	SF	SF															
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)			0,00	3,00	0,00				0,00									3,00
	Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)	PF	SF	SF															
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)				0,00	0,00				0,00									
0268	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste - per memoria (progetto ritirato)				0,00	0,00				0,00				2,41					
160[illegible]6	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)				0,00	0,00	-1,21		1,21	0,00									
P100 J31H03000180008	Gronda merci di Roma - Cintura sud			0,00	844,63	0,00				0,00									844,63
	Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone	PF	PP°	PP°															
0310 J64F05000030001	Potenziamento Taranto-Metaponto			0,70	340,00	0,70				0,70	0,70						10,00	329,30	
	completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto	INV	PP	PP															
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				20,17	25.035,41	25,50	-1,21	0,00	1,25	25,54	23,13	0,00	0,00	2,41	0,00	0,00	10,00	329,30	24.670,57
TOTALE Interventi in programma				26,82	32.632,01	33,82	-1,21	3,00	1,25	36,86	34,45	0,00	0,00	2,41	0,00	0,00	10,00	1.835,04	30.750,11

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

milioni di euro

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026> 2026 *
0281 J77104000000009	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara					45,21	2.424,00	923,00		1.392,00	109,00	2.424,00	2.377,00	47,00								
	1° Lotto funzionale: tratta Apice-Hirpinia	INV	RE	AN		29,49	889,00	923,00			-34,00	889,00	842,00	47,00								
	2° Lotto funzionale: tratta Hirpinia-Orsara	INV	RE	PD		15,71	1.535,00	0,00		1.392,00	143,00	1.535,00	1.535,00									
0341	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria						0,00	0,00				0,00										
0321 J41C07600000001	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia					1.826,65	2.050,00	2.050,00	-8,72	0,04	8,67	2.050,00	510,48	99,90	1.314,44	125,17						
	1° lotto costruttivo e nodo di Brescia (Piano Regolatore Generale e nuovo Apparato tecnologico)	INV	RE	ES		1.064,46	1.130,95	1.130,95	-8,72	0,04	8,67	1.130,95	490,78	99,90	415,09	125,17						
	2° lotto costruttivo	INV	RE	ES		762,19	919,05	919,05				919,05	19,70		899,35							
0360 F81H92000000008	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona					85,62	3.430,00	2.875,07				2.875,07	2.875,07						554,93			
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	INV	RE	AN		84,02	1.892,00	1.892,07			-0,07	1.892,00	1.892,00									
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	INV	RE	PD		0,00	607,00	607,00				607,00	607,00									
	Nodo di Verona Ovest	INV	RE	PD		1,60	376,00	376,00				376,00	376,00									
	2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia	INV	RE	PP		0,00	555,00	0,00			0,07	0,07	0,07						554,93			
03 J41 009	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)					49,72	3.093,00	1.363,94	-1,03		1,09	1.364,00	1.275,03		88,97				1.729,00			
	1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	INV	RE	AN		48,17	984,00	983,94	-1,03		1,09	984,00	895,03		88,97							
	1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	INV	PD°	PD°			1.729,00	0,00				0,00							1.729,00			
	Nodo di Verona est	INV	RE	PD		1,55	380,00	380,00				380,00	380,00									
0362B J41E91000000009	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)					1,79	805,00	150,00				150,00	150,00							655,00		
	2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo	PR	RE	PP		1,79	150,00	150,00				150,00	150,00									
	2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo	PR	PP°	PP°		0,00	655,00	0,00				0,00								655,00		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

milioni di euro

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Classe f - Interventi da realizzare per lotti costruttivi

Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 0020000199/TN

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
I13300 Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)				0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	
3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova	PR	PP°	PP°	0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	
A0000 I41J05000020005 Nuovo valico del Brennero - quota Italia				973,25	4.192,00	3.532,32	0,06			3.532,38	2.375,91		315,00	788,99	52,48		659,62			
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	INV	RE	RE	260,00	260,00	260,00				260,00	101,50		45,00	113,50						
1° lotto costruttivo	INV	RE	RE	263,00	284,01	280,01			4,00	284,01	165,46			94,88	23,67					
2° lotto costruttivo	INV	RE	RE	260,00	373,26	297,26			76,00	373,26	305,04			68,22						
3° lotto costruttico	INV	RE	RE	178,00	788,03	920,03			-132,00	788,03	212,63		270,00	276,59	28,81					
4° lotto costruttivo	INV	RE	RE	12,25	1.160,02	1.250,02			-90,00	1.160,02	945,83			214,19						
Lotti costruttivi a completamento	INV	PD	PD		1.326,68	525,00	0,06		142,00	667,06	645,46			21,60			659,62			
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				2.982,24	17.310,00	10.894,33	-9,68	1.392,04	118,77	12.395,46	9.563,50	146,90	1.718,41	914,16	52,48	0,00	2.943,54	655,00	1.316,00	0,00
TOTALE Interventi da realizzare per lotti costruttivi				2.982,24	17.310,00	10.894,33	-9,68	1.392,04	118,77	12.395,46	9.563,50	146,90	1.718,41	914,16	52,48	0,00	2.943,54	655,00	1.316,00	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							Sezione 1 Opere in corso finanziate														
							CdP-I 2017-2021 proforma			CdP-I agg. 2018-2019		Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
								Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni											
A1004A	Sicurezza in galleria		INV+PF	64,10		6.000,00	305,97		100,37	-30,00	376,34	376,34						80,00	100,00	400,00	5.043,66
A1004B	Risanamento acustico		INV+PF	223,98		8.300,00	442,15		180,00	-4,87	617,28	605,69				11,59		170,00	190,00	1.000,00	6.322,72
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori		INV+PF	294,21		2.600,06	325,13		434,24	118,64	878,01	812,16	5,00	43,60		17,24		220,00	255,00	1.247,06	*
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge		INV+PF	69,36		300,00	120,00		40,00	-32,88	127,12	127,12						20,00	20,00	132,88	*
A1004E	Sicurezza armamento		INV+PF	1.196,01		4.848,58	1.180,00		703,50	165,08	2.048,58	2.043,58				5,00		400,00	400,00	2.000,00	*
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi		INV+PF	0,87		333,50	15,00		30,00		45,00	45,00						40,00	40,00	208,50	*
A1005	Soppressione passaggi a livello		INV+PF	77,16		7.857,75	1.911,97	-0,43	230,69	-75,20	2.067,04	1.639,05	9,80	83,57	54,01	280,61		140,00	150,00	800,00	4.700,71
comprende interventi finanziati dal Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 nei comunid di Rosora e Villanova sull'Arda																					
A1006	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale		INV	5,95		126,00	66,00		60,00		126,00	126,00									*
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo		INV	88,14		99,66	100,00	-0,34			99,66	90,00				9,66					
A1013A	Idrogeologia		INV+PF	438,47		2.000,00	606,65		240,02	-8,93	837,74	796,67			37,73	3,34		180,00	200,00	782,26	*
A1013B	Sismica		INV+PF	34,82		1.000,00	149,50		80,00		229,50	229,50						100,00	130,00	540,50	*
A1014	Piano conservazione opere d'arte	x	INV+PF	0,00		500,00	0,00		100,00		100,00	100,00						100,00	100,00	200,00	
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per		INV+PF	2.261,33		3.000,19	2.497,06	-1,53	133,25	-14,37	2.614,41	2.571,68		5,34	37,38			60,00	60,00	265,79	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 10 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera																			
A2084B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	INV+PF		277,98	482,39	384,80		25,00	-34,00	375,80	375,80						10,00	10,00	86,59	
A2084C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	INV+PF		97,08	1.100,00	241,79		79,91	13,62	335,32	299,28		18,00	18,03			80,00	110,00	574,69	
A2084D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	INV+PF		47,21	220,40	114,52		22,00	-32,55	103,97	103,97						15,00	18,00	83,43	*
A2084E	Dismissione contesti obsoleti	INV		85,20	170,00	170,00			-45,00	125,00	125,00						45,00			
A2084F	Mitigazione effetti venti trasversali	INV		0,96	51,80	51,00			0,80	51,80	51,80									
A2084G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	INV+PF		9,62	142,00	52,00		20,00	-1,00	71,00	71,00						10,00	10,00	51,00	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge				5.272,46	39.132,34	8.733,54	-2,29	2.478,98	19,33	11.229,57	10.589,66	14,80	150,51	147,15	327,44	0,00	1.670,00	1.793,00	8.372,68	16.067,09

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot.2000/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A	Tecnologie per la circolazione	INV+PF		1.000,53	5.472,58	1.482,17	-0,72	1.121,89	25,72	2.629,06	2.469,08	104,50		21,94	33,54		504,00	471,41	1.868,11	*
comprende intervento di "Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)																				
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	INV+PF		450,68	895,38	515,38		91,04		606,42	606,42						45,00	45,00	198,96	*
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	INV+PF		94,69	526,96	171,96		73,79	-2,32	243,42	213,31			0,11	30,00		40,00	40,00	203,53	*
A2009	Security	INV+PF		105,85	337,66	167,66		25,00		192,66	186,66		6,00				20,00	20,00	105,00	*
A2010	Sistemi Informativi	INV+PF		176,94	625,04	211,04	0,87	101,60	1,00	314,51	305,89			6,02	2,60		45,00	45,00	220,53	*
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	INV+PF		36,01	3.314,00	278,98	-1,05	306,72	1,05	585,70	486,57			99,12			300,00	350,00	2.078,30	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento				1.864,70	11.171,63	2.827,20	-0,90	1.720,03	25,45	4.571,77	4.267,94	104,50	6,00	127,19	66,14	0,00	954,00	971,41	4.674,45	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 10 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
P: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	INV+PF	48,73		323,71	54,71		114,00		168,71	133,71				35,00		60,00	60,00	35,00	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		48,73		323,71	54,71	0,00	114,00	0,00	168,71	133,71	0,00	0,00	0,00	35,00	0,00	60,00	60,00	35,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
I Nord ovest					321,90	3.645,71	836,95	0,19	199,49	1,31	1.037,94	1.000,84	6,50	1,60	0,00	29,00	0,00	581,50	245,00	1.361,27	420,00
P12	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin				0,00	36,14	36,14				36,14	36,14									
	Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																	
P12	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto				0,00	15,00	15,00				15,00	10,00	5,00								
	Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																	
0336 J31C09000010001	Interventi linea Chivasso-Aosta				6,21	45,58	6,86				6,86	6,86								38,72	
	Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	PF	PD	PD																	
	Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	INV	RE	ES																	
1351 J11H03000100001	Potenziamento Fossano-Cuneo				5,66	15,49	15,49				15,49	15,49									
	Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE																	
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo				0,00	76,53	0,00				0,00									76,53	
	Raddoppio Fossano-Cuneo tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	PF	PD	PD°																	
P07[illegible] J94[illegible]001	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)				6,81	10,30	8,80			1,50	10,30		1,50			8,80					
	Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano	INV	RE	SF																	
0267 J31H03000530001	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio				259,59	261,00	261,00				261,00	261,00									
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	INV	RE	RE																	
0366A J64H17000140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase				1,05	170,00	70,00		100,00		170,00	170,00									
	1^ fase	INV	RE(E)	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot: 2020/0001997/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
0366B J64H1[illegible]0140001	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase		0,00	130,00	0,00				0,00							130,00			
	2^ fase	PR / PD°	PD°																
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi		0,00	250,00	10,00				10,00	10,00						180,00	60,00		
	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	PF / SF	SF																
I178A J84H1[illegible]0930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase		2,65	490,00	340,00				340,00	340,00						150,00			
	1^ fase: tratta Piadena-Mantova	INV / RE(F)	PP																
I178B J84H1[illegible]0930009	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase		0,00	830,00	0,00				0,00									410,00	420,00
	2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi	PR / PP°	PP°																
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta		0,00	50,00	1,00				1,00	1,00						49,00			
	Raddoppio Cremona-Olmeneta	PF / SF	SF																
P195	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	INV+PF	39,92	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
I[illegible]ni Nord est					90,52	1.751,70	344,70	0,00	215,00	88,00	647,70	435,70	197,50	0,00	0,00	14,50	0,00	394,00	87,00	623,00	0,00
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto				0,00	260,00	0,00			48,00	48,00		48,00					212,00			
	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	PF	RE	PD																	
P12[illegible] J14F18[illegible]0010009 J14H1[illegible]0180001	Elettrificazione linee Veneto				18,28	230,00	100,00		130,00		230,00	230,00									
	Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto	INV	RE	RE																	
	Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna	INV	RE	RE																	
	Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano	INV	RE	RE																	
	Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno	INV	RE	RE																	
	Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	INV	RE	PD																	
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco				0,00	40,00	0,00			40,00	40,00		40,00								
	Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	INV	RE	PD																	
P12[illegible]	Elettrificazione linea Trento-Bassano				0,00	60,00	60,00				60,00	1,00	59,00								
	Elettrificazione linea Trento-Bassano	INV	RE	SF																	
P13[illegible] J94J17[illegible]040001	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo				0,99	55,00	55,00				55,00	55,00									
	Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	INV	RE	pp																	
P188	Raddoppio Bolzano-Merano				0,00	200,00	4,00				4,00	4,00								196,00	
	Raddoppio Bolzano-Merano	PF	SF	SF																	
I172 J34G18000150001	Variante di Riga				0,00	150,00	50,00				50,00	1,00	49,00					100,00			
	1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	INV	RE	PP																	
	2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna	INV	PP°	PP°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
P: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	INV+PF		71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
comprende intervento "Fermata S. Giacomo nel comune di Laives"finanziato dal Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020																			

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati-ARRIVO 13 Febbraio 2020-Prot: 2020/0000999/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sez. 3	Sez. 4
								Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Nodi Centro						219,69	3.856,32	941,30	-8,10	258,85	1,80	1.193,85	581,95	162,00	219,81	0,00	230,09	0,00	120,50	448,60	2.093,36	0,00
1345 J91H02000190001	Potenziamento linea Pistoia-Lucca					109,48	487,10	450,00	-8,10	56,00	-10,80	487,10	64,10		206,90		216,10					
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		INV	RE	RE																	
	Upgrading tratta Montecatini-Pescia		INV	RE	PP																	
	Raddoppio tratta Pescia-Lucca		INV	RE	PD																	
P101 J54H17000300001	Potenziamento linea Empoli-Siena					1,98	267,00	177,00		90,00		267,00	182,00	85,00								
	Raddoppio Empoli-Granaiolo		INV	RE	PD																	
	Elettrificazione linea Empoli-Siena		INV	RE	PD°																	
I179	Raddoppio PM 228-Albacina					0,00	80,00	2,40				2,40	2,40							77,60		
	Raddoppio PM 228-Albacina		PF	PD	SF																	
P149 J94J18000010001	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina					4,71	110,00	40,00				40,00	1,00	39,00					70,00			
	1^ fase: tratta Civitanova-Macerata		INV	RE	PP																	
	2^ fase: tratta Macerata-Albacina		PF	PP°	PP°																	
0810 J11H99000000001	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola					32,13	35,99	35,99				35,99	18,08		12,91		5,00					
	PRG Perugia S. Giovanni		INV	RE	RE																	
	Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie		INV	RE	ES																	
0334 J47I09000040009	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio					5,70	58,00	58,00				58,00	26,00	32,00								
	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)		INV	RE	RE																	
0290 J31H96000000031	Nuova linea Passo Corese-Rieti					4,36	792,20	4,39				4,39	4,39								787,81	
	1^ fase: tratta Passo Corese-Osteria Nuova		INV	PD	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sez. 3	Sez. 4
								Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	2^ fase: tratta Osteria Nuova-Rieti	INV	PP°	PP°																	
P218A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie					0,00	441,50	16,50		45,00		61,50	61,50						30,00	350,00		
	Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	INV	RE(O)	SF																		
	Velocizzazione 1^ fase	PF	PD	SF																		
P218B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento					0,00	558,50	0,00				0,00									558,50	
	Velocizzazione 2^ fase	PF	SF°	SF°																		
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	INV+PF				61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*

comprende "Interventi per il ripristino della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina" (delibera CIPE 98/2018 - Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020)

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/N

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale										Sez. 3	Sez. 4
								Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
								CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Interventi Sud e isole						585,61	7.580,27	1.423,49	-126,71	436,16	-18,96	1.713,97	490,42	534,51	7,17	165,52	516,35	0,00	102,00	32,00	1.137,37	4.594,93
P082 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo					1,22	53,65	51,00		2,65		53,65	51,00				2,65					
	Bretella Sulmona		INV+PF	RE	PD																	
	Altri interventi minori		INV+PF	RE	RE																	
	Collegamento al porto di Vasto		INV+PF	RE	SF																	
	Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)		INV+PF	RE	SF																	
P144 J14F18000000001	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso					0,00	80,00	30,00		50,00		80,00	15,00	50,00			15,00					
	1^ fase		INV	RE	PP																	
	2^ fase		INV	RE	PP																	
1888 J14H15000600002	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano					15,66	23,15	23,15				23,15					23,15					
	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		INV	RE	PP																	
0310 J34F06000010001	Ammodernamento Venafro - Termoli					0,00	50,00	0,80				0,80	0,80								49,20	
	Istituzione rango C e ammodernamento linea		INV	SF	SF																	
I177 J44G19000010001	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	x				0,00	100,00	0,00		100,00		100,00		100,00								
	Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto		INV	RE	SF																	
I173 J19G01000000001 J24J17000020001 J97B16000430001	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno					42,59	225,00	243,00	-69,71	69,71	-18,00	225,00					225,00					
	Interventi di miglioramento armamento (fase 0)		INV	RE	ES																	
	Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento		INV	RE	RE																	
	Interventi di soppressione passaggi a livello		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
P2 Stazione AV Foggia Cervaro	x				0,00	20,00	0,00		20,00		20,00		20,00								
Stazione AV Foggia Cervaro		INV	RE	SF																	
I003 Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria						0,00	50,00	-50,00			0,00										
I176 J54F18000010009 Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa					0,44	45,00	26,00			19,00	45,00	19,00	26,00								
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		INV	RE	PP																	
I174 Fermata Taranto Nasisi					0,00	15,00	22,00	-7,00			15,00					15,00					
Fermata Taranto Nasisi		INV	RE	SF																	
1672 J19B12000040001 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento					67,92	283,00	200,00		13,00		213,00	13,00	200,00					70,00			
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE	RE																	
2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE	PD																	
0272 A J11H03000150001 Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase					43,31	88,00	88,00		6,36	-6,36	88,00	8,21			79,79						
Tratta Bicocca-Augusta		INV	RE	ES																	
0272 B J11[illegible]150001 Velocizzazione Catania-Siracusa completamento					0,00	44,00	0,00				0,00									44,00	
Tratta Augusta-Targia		INV	PD°	PD°																	
0315 J14F05000040001 Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela					0,31	200,00	0,32				0,32	0,32									199,68
1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche		INV	PP	PP																	
2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto		INV	PP	PP																	
0242 J11H02000060001 Velocizzazione Palermo - Agrigento					165,44	167,50	167,50				167,50					167,50					
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TR

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Variante Lercara e altri interventi minori		INV	RE	ES														
I162 J44H12000670001 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo				1,27	144,00	144,00			144,00	110,00	34,00							
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		INV	RE	PP														
031 J14F05000030001 Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano				1,43	491,00	0,75			0,75	0,75								490,25
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)		INV	PP	PP														
I049 Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti				0,00	3.905,00	0,00			0,00									3.905,00
Raddoppio tratta Castelbuono-Patti		PF	SF	SF														
P078 J17I12000380001 J27I12000190001 Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa				8,22	48,00	48,00			48,00	28,00			20,00					
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)		INV	RE	RE														
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina -Siracusa		INV	RE	RE														
P239 J64G15000140001 Ripristino linea Caltagirone - Gela	x			0,56	90,00	0,00	90,00		90,00		90,00							
Ripristino linea Caltagirone - Gela		INV	RE	PP														
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		INV+PF		237,23	1.507,98	328,98	84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali				1.217,72	16.834,00	3.546,45	-134,62	1.109,49	72,14	4.593,46	2.508,90	900,51	228,58	165,52	789,94	0,00	1.198,00	812,60	5.215,00	5.014,93

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000190/N

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
T[illegible]no					1.021,49	1.771,40	1.196,13	0,00	107,30	0,70	1.304,13	1.075,37	5,70	0,00	49,96	173,10	0,00	158,40	59,87	249,00	0,00
005 J11H[illegible]0040008	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura				1.009,70	1.040,70	1.040,70				1.040,70	830,64			49,96	160,10					
	Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	INV	RE	ES																	
	Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	INV	RE	ES																	
	Nuova SSE Torino Bramante	INV	RE	RE																	
P21[illegible] J74J17[illegible]010001	Completamento fermate SFM Torino				0,29	109,20	45,50		13,00	0,70	59,20	45,50	0,70			13,00		50,00			
	Fermata S.Paolo	INV	RE	PP																	
	Fermata Borgata Quaglia -Le Gru	INV	RE	PP																	
	Fermata S.Luigi Orbassano	INV	RE	PP																	
	Fermate Dora e Zappata	INV	PD°	PD°																	
P21[illegible] J74H1[illegible]590001	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa				0,76	70,00	2,50				2,50	2,50						67,50			
	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	INV	PD	PP																	
P08	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	INV+PF			10,74	551,50	107,43		94,30		201,73	196,73	5,00					40,90	59,87	249,00	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Milano						348,59	2.128,21	839,21	-0,18	145,90	0,00	984,93	977,78	0,00	0,00	1,65	5,50	0,00	390,60	320,00	432,68	0,00
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi					0,00	160,00	3,20				3,20	3,20						156,80			
	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		PF	SF	SF																	
0049A J31H9[illegible]0070008	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase					197,54	268,58	223,58		25,00		248,58	248,58						20,00			
	Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate		INV	RE	ES																	
	Fermate Porta Romana e Tibaldi		INV	RE	AN																	
	Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana		INV	PD°	PD°																	
0049B J31H9[illegible]0070008	Raddoppio Milano-Mortara: completamento					1,42	443,12	1,42		5,00		6,42	6,42						150,00	286,70		
	Raddoppio tratta Albairate-Mortara		INV	PD(F)	PP																	
P233	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	x				0,00	5,00	0,00			5,00	5,00	5,00									
	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase		PF	PD	SF																	
P052	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano		INV+PF			149,63	1.251,51	611,01	-0,18	115,90	-5,00	721,73	714,58			1,65	5,50		63,80	33,30	432,68	*
Genova						5,90	893,95	13,95	0,00	5,00	0,00	18,95	18,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,55	5,70	864,75	0,00
0244	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole - per memoria						0,00	0,00				0,00										
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure					0,00	750,00	0,00				0,00							2,25		747,75	
	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		PF	SF	SF																	
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova		INV+PF			5,90	143,95	13,95		5,00		18,95	18,95						2,30	5,70	117,00	*

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000099/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
Venezia				64,84	341,10	127,90	-2,26	41,00	0,00	166,64	149,48	0,00	0,00	0,00	17,16	0,00	35,00	20,16	119,30	0,00
P077	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	INV+PF		64,84	341,10	127,90	-2,26	41,00		166,64	149,48				17,16		35,00	20,16	119,30	*
Bologna				12,36	388,61	59,31	0,00	34,93	0,00	94,24	94,07	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	131,70	22,68	140,00	0,00
1438 J81J05000010008	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)			0,74	114,21	0,91		3,30		4,21	4,04				0,17		110,00			
	Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	PF	PD	PD																
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	INV+PF		11,62	274,40	58,40		31,63		90,03	90,03						21,70	22,68	140,00	*
Firenze				44,25	637,00	203,40	0,00	36,60	0,00	240,00	230,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	17,80	218,20	161,00	0,00
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto			0,00	200,00	0,00		0,60		0,60	0,60							199,40		
	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	PF	SF	SF																
P078	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	INV+PF		44,25	437,00	203,40		36,00		239,40	229,40		10,00				17,80	18,80	161,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/N

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Roma						765,40	3.361,41	1.365,99	-2,36	360,77	-12,78	1.711,62	1.255,93	39,00	173,00	5,99	237,70	0,00	478,91	478,41	692,47	0,00
0083 J31H90000030008	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio					283,89	322,50	322,50				322,50	116,08				206,42					
	Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area		INV	RE	ES																	
	Completamento fronte nomentano		INV	RE	RE																	
1485 J37I06000070001	Nodo di interscambio di Pigneto					4,95	78,17	63,20				63,20	39,20	24,00						14,97		
	Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo		INV	RE	AN																	
	Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie		INV	RE	PD																	
	Completamento copertura vallo ferroviario		INV	PD°	PD°																	
0255_A J31H90000180008	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)					3,49	547,37	16,10				16,10	16,10						200,00	225,00	106,27	
	Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma		PR	PD	PP																	
	Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica		PR	PP°	PP°																	
0262 J31H90000190001	Raddoppio Lunghezza-Guidonia					54,03	149,72	149,72	-0,43		0,43	149,72	149,28			0,44						
	Raddoppio Lunghezza-Guidonia		INV	RE	RE																	
0355 J77I12000010008	Raddoppio Campoleone-Aprilia					2,01	73,70	60,00		13,70		73,70	38,70	15,00			20,00					
	Raddoppio Campoleone-Aprilia		INV	RE	PD																	
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno					0,00	200,00	0,00		4,00		4,00	4,00							196,00		
	Raddoppio Aprilia-Nettuno		PF	PD	SF																	
0331 J21C08000000009	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano					1,33	361,00	13,00		239,97		252,97	252,97						108,03			
	Tratta Cesano-Vigna di Valle		INV	PD	PD																	
	Tratta Vigna di Valle-Bracciano		INV	PD	PD°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
14 Potenziamento linee Castelli Romani			12,41	20,60	20,60	-1,33		1,33	20,60	18,93				1,67					
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	INV	RE / RE																	
P05 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	INV+PF		403,28	1.608,35	720,87	-0,60	103,10	-14,54	808,83	620,66		173,00	5,55	9,61		170,88	42,45	586,20	*
Napoli			67,35	743,92	167,24	-0,12	78,22	0,00	245,34	107,33	69,60	0,00	67,61	0,80	0,00	38,50	35,80	424,28	0,00
P21 Nodo complesso di Pompei			0,00	33,00	33,00				33,00	2,40	30,60								
Nodo complesso di Pompei	INV	RE / SF																	
P21 Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli			0,00	0,80	0,92	-0,12			0,80					0,80					
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	INV	SF / SF																	
P13 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	INV+PF		67,35	710,12	133,32		78,22		211,54	104,93	39,00		67,61			38,50	35,80	424,28	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
I						218,19	1.391,01	542,21	0,00	18,00	0,00	560,21	407,27	15,00	0,00	137,94	0,00	0,00	6,10	14,00	810,70	0,00
0145 J71H9[illegible]0000001	Sistemazione nodo di Bari					129,80	159,61	144,61		15,00		159,61	114,61	15,00		30,00						
	Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	INV	RE	ES																		
	Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	INV	RE	RE																		
	Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	INV	RE	PD																		
0333A J11C09[illegible]0000009	Nodo di Bari: Bari Sud					88,39	391,00	391,00				391,00	283,06			107,94						
	Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	INV	RE	AN																		
0333B J11C09[illegible]0000009	Nodo di Bari: Bari Nord					0,00	633,00	2,30		3,00		5,30	5,30								627,70	
	Bari Nord: interramento tratta Bari S.spirito - Palese	PF	PP	PP																		
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	INV+PF				0,00	207,40	4,30				4,30	4,30						6,10	14,00	183,00	*
Reggio Calabria						2,99	298,30	12,69	0,00	33,30	0,00	45,99	12,59	7,00	0,00	0,00	26,40	0,00	1,50	5,20	46,00	199,61
P111 J94H1[illegible]0790001	Variante di Cannitello – opere di mitigazione					0,31	7,00	7,00				7,00		7,00								
	Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale	INV	RE	PD																		
1669 J47I12000100001	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano					0,39	200,00	0,39				0,39	0,39									199,61
	Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	PF	SF	SF																		
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	INV+PF				2,29	91,30	5,30		33,30		38,60	12,20				26,40		1,50	5,20	46,00	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020000019/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano *
Messina					0,00	138,02	2,32	0,00	5,15	0,00	7,47	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,40	8,15	120,00	0,00
P211 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina		INV+PF			0,00	138,02	2,32		5,15		7,47	7,47						2,40	8,15	120,00	*
Catania					132,27	1.125,69	380,60	0,00	0,00	0,00	380,60	75,01	235,00	11,61	58,97	0,00	0,00	611,79	13,30	120,00	0,00
011 J11H02000020008 Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase					124,13	126,66	126,66				126,66	67,69			58,97						
Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa		INV	RE	ES																	
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale		INV	RE	ES																	
027 J11H02000140008 Sistemazione nodo di Catania					6,18	861,00	251,61				251,61	5,00	235,00	11,61				609,39			
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella		INV	PD	PP																	
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto		INV	RE	PP																	
P196 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania		INV+PF			1,96	138,02	2,32				2,32	2,32						2,40	13,30	120,00	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Palermo				1.449,69	2.311,11	2.089,31	0,00	25,00	0,00	2.114,31	1.134,58	12,50	0,00	662,34	304,89	0,00	5,50	17,30	174,00	0,00
0033 J11H92000000008	Nodo di Palermo			1.020,81	1.152,30	1.152,30				1.152,30	537,58	12,50		302,33	299,89					
	Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	INV	RE	ES																
	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	INV	RE	RE																
	Apparato tecnologico Palermo c.le	INV	RE	ES																
0331 J57I09000060007	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono			410,55	938,80	913,80		25,00		938,80	578,79			360,01						
	1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	INV	RE	RE																
	2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	INV	RE	RE																
P133	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	INV+PF		18,33	220,01	23,21				23,21	18,21				5,00		5,50	17,30	174,00	*
Cagliari				0,00	68,20	1,50	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	6,50	59,00	0,00
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	INV+PF		0,00	68,20	1,50				1,50	1,50						1,20	6,50	59,00	*
Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità				824,94	4.420,66	1.077,39	4,09	589,74	-4,09	1.667,13	1.534,20	7,50	80,00	7,50	37,93	0,00	391,00	454,60	1.907,94	0,00
A1027 J31[illegible]001 J31[illegible]001	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	INV		345,42	370,00	370,00				370,00	364,90				5,10					
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	INV+PF		479,52	3.050,66	687,39	4,09	529,74	-4,09	1.217,13	1.089,30	7,50	80,00	7,50	32,83		291,00	324,60	1.217,94	*
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	INV+PF		0,00	1.000,00	20,00		60,00		80,00	80,00						100,00	130,00	690,00	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000099/TI

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Totale Programmi città metropolitane			4.958,24	20.018,59	8.079,15	-0,84	1.480,90	-16,17	9.543,06	7.081,53	391,30	274,61	991,96	803,66	0,00	2.274,95	1.679,86	6.321,11	199,61

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)								Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
I0	Porto di Genova - per memoria			0,00	0,00	0,00													
I008 J74H18000230001	Porto di Trieste		4,57	112,00	77,00	112,00		35,00		95,00	17,00								
	Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	INV	RE	AN															
	potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	INV	RE	SF															
P1428	Porto di Ravenna - completamento		0,00	46,50	1,50	1,50				1,50								45,00	
	Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	PF	SF	SF															
P1429A J74H18000420001	Porto di Ravenna 1^ fase		0,38	23,50	18,50	23,50		5,00		18,50				5,00					
	Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere	INV	RE	PP															
	Potenziamento dorsale destra canale Candiano	INV	RE	PP															
0331 J41C18000030001	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce		35,53	43,00	43,00	43,00		0,09	-0,09	9,91				33,09					
	PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	INV	RE	ES															
P220 J51D18000110003	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce		0,00	219,60	4,32	33,82		10,70	18,80	8,62		2,50		22,70		150,00	35,78		
	Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	INV	RE	PD															
	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada	PF	PD	PP															
	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa	PF	PD	PP															
0417 J71H02000120008	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del		6,16	25,50	25,50	25,50							25,50						

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Camera dei Deputati-ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)									Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	complesso del porto di Taranto con la rete nazionale																		
	Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV RE	RE																
P176 J74J18000000001	Scalo Torino Orbassano			1,28	13,00	13,00				13,00		13,00							
	Interventi in fascio container	INV RE	PP																
P177 J84H18000330001	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)			1,10	22,00	22,00				22,00	22,00								
	Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie	INV RE	RE																
	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	INV RE	RE																
P179 J34H18000130001	Terminale Rivalta Scrivia	INV+PF		0,94	8,50	18,00			-9,50	8,50	8,50								
	Potenziamento scalo Rivalta Scrivia fase 1	INV RE	SF																
I010	Centro intermodale del Tevere			0,00	85,00	0,00				0,00									85,00
	Centro intermodale del Tevere	PF	SF	SF															
P175 J37I12000150006 J37I12000160006	Scalo merci Bari Lamasinata			0,00	35,00	35,00				35,00	10,00		25,00						
	Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV RE	PP																
	Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2	INV RE	PP																
P178 J54G18000140001	Nodo intermodale di Brindisi			0,00	38,00	25,00			13,00	38,00	13,00	25,00							
	Nodo intermodale di Brindisi	INV RE	PP																
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	INV+PF		41,78	768,94	193,24	-0,29	130,89	-20,90	302,93	300,49			2,45		40,00	40,00	386,01	*
Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete				91,73	1.440,54	476,06	-0,29	181,68	1,31	658,75	487,52	55,00	2,50	50,50	63,24	0,00	190,00	75,78	431,01	85,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
I0	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa					0,00	173,00	3,60				3,60	3,60						169,40			
	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa		INV	PD	SF																	
029	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa					0,00	1.200,00	0,00				0,00										1.200,00
J31J05000020001	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa		PF	PP	PP																	
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo					0,00	110,00	8,00				8,00	8,00						102,00			
	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		INV	RE	PD°																	
P12	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova					1,36	69,60	69,60				69,60	68,20	0,80			0,60					
J44C1[illegible]0020002	Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est		INV	RE	PD																	
P22	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	x				0,00	80,00	0,00		60,00		60,00		60,00					20,00			
J31D[illegible]0000001	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi		INV	RE	PP																	
026	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia					9,82	425,00	425,00	-0,55		0,55	425,00	421,55			3,45						
J51H03[illegible]0170001	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia		INV	RE	PD																	
0[illegible]	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona					0,16	90,40	0,18				0,18	0,18								90,23	
J51 [illegible]001	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona		INV	PP	PP																	
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto					3,27	3,30	3,37			-0,07	3,30	1,53				1,77					
J81E16000690003	Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)		INV	RE	ES																	
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie					0,00	75,00	10,00				10,00	10,00						65,00			
	1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (		INV	PD	PP																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)																			
I138 Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino			0,00	1.082,00	0,00				0,00							20,00		1.062,00	
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	PF	SF	SF																
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	PF	SF	SF																
I139 J34H17000230001 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa			0,12	15,00	15,00				15,00	15,00									
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana	INV	RE	PP																
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			14,74	3.323,30	534,75	-0,55	60,00	0,48	594,68	528,06	60,80	0,00	3,45	2,37	0,00	376,40		1.152,23	1.200,00

Camera dei Deputati ARRIVO 11 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Torino-Lione					35,65	4.593,00	65,54	0,00	81,00	0,00	146,54	65,54	0,00	0,00	0,00	81,00	0,00		1.753,61	0,00	2.692,85
0243A J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie					35,65	1.700,15	65,54				65,54	65,54							1.634,61		
Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano	PR		PD	PD																	
0243B J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento					0,00	2.692,85	0,00				0,00										2.692,85
Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)	PR		PP°	PP°																	
Tratta Bussoleno-Avigliana	PR		PP°	PP°																	
P211 J74G19000150009 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana					0,00	200,00	0,00		81,00		81,00					81,00			119,00		
1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV		RE	PP																	
2^ fase (adeguamento sagoma)	PR		PD°	SF																	

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Liguria - Alpi					2.393,47	16.965,38	7.173,62	0,00	1.971,55	-41,23	9.103,94	7.678,96	110,00	1.149,37	35,60	130,00	0,00	1.028,34	1.292,04	2.678,97	2.862,09
0261 J31H02000520001 Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza					3,24	1.412,00	3,50				3,50	3,50								1.408,50	
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	INV	PP	PP																		
0271 J31H02000210008 Potenziamento Seregno-Bergamo					13,15	1.000,00	82,63				82,63	82,63								917,37	
Potenziamento Seregno-Bergamo	INV	PD	PD																		
0291 J31J05000010001 Potenziamento linea Gallarate-Rho					19,23	827,70	22,80		500,00		522,80	522,80						304,90			
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	INV	RE	PD																		
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	INV	PD	PD																		
0262 J31H03000510001 Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino					0,84	1.270,00	0,84			0,04	0,87	0,87									1.269,13
Raddoppio Laveno - Luino	PF	PP	PP																		
0261A J11H03000130001 Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase					2,95	424,00	13,96				13,96	13,96						250,04		160,00	
1^ fase: tratta Vignale-Oleggio	INV	PD	PP																		
2^ fase: tratta Oleggio-Arona	PR	PP°	PP°																		
0262B Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento - per memoria						0,00	0,00				0,00										
0223A J11H02000130001 Nodo di Novara 1^ fase					1,22	183,10	90,60			-7,50	83,10	83,10						100,00			
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	INV	RE	PP																		
0223B J11H02000130001 Nodo di Novara completamento					6,97	399,93	6,97				6,97	6,97									392,96
2^ fase: Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	PF	PP	PP																		

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TI

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
0[illegible]	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo			6,96	900,00	15,00		249,50		264,50	264,50							635,50		
J47[illegible]009	1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	INV	RE	PD																
	2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia	INV	PD	PD																
0283A J64G1[illegible]130009	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie			0,01	100,00	100,00				100,00	100,00									
	PRG e ACC Tortona	INV	RE	PD																
0283B J71H[illegible]020011	Quadruplicamento Tortona-Voghera			6,36	500,00	6,36		10,00		16,36	13,01		0,80	2,55				483,64		
	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	PR	PD	PD																
P233 F81H[illegible]0000008 J34H[illegible]060001 J71H[illegible]110008	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi			2.002,03	6.853,03	6.034,76		846,85	-28,57	6.853,03	5.652,71	100,00	1.093,57	6,74						
	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase	INV	RE	RE																
	Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	INV	RE	PD																
	Terzo valico dei Giovi	INV	RE	RE																
I034	Gronda merci sud di Milano			0,00	1.200,00	0,00				0,00										1.200,00
	Gronda merci sud di Milano	PF	SF	SF																
P132 J84[illegible]0001	Velocizzazione linea Milano-Genova			2,70	156,00	100,00				100,00	100,00						56,00			
	1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV	RE	RE																
	2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	INV	RE	PP																
P131 J94H17000340009	Velocizzazione linea Torino-Genova			15,71	165,00	65,00				65,00	65,00						100,00			
	1^ fase (potenziamento tecnologico)	INV	RE	RE																
	2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	INV	RE	PP																
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-	INV		262,99	539,02	519,22		10,00	-5,19	524,02	317,02	10,00	55,00	12,00	130,00		15,00			

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Alpi 1^ fase																					
P22 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)		INV+PF			49,12	1.035,60	112,00		355,20		467,20	452,89			14,31			202,40	172,90	193,10	*
Direttrice Genova-Ventimiglia					741,77	2.658,87	1.022,00	-225,00	231,36	0,00	1.028,37	1.028,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,15	1.526,80	44,55	0,00
007 J71H92000020008 Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase					662,94	690,00	670,00		20,00		690,00	690,00									
Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti		INV	RE	ES																	
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo		INV	RE	ES																	
028 J71J04000000008 Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure					29,75	1.540,10	266,00	-225,00	10,00		51,00	51,00							1.489,10		
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure		PR	PD	PD																	
P12 Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia		INV+PF			49,08	428,77	86,00		201,36		287,37	287,37						59,15	37,70	44,55	*
Direttrice Trasversale					726,78	1.378,53	944,48	-0,01	63,86	15,20	1.023,53	985,14	0,00	10,00	19,60	8,79	0,00	95,10	114,91	144,99	0,00
P059A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase		INV			59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					
P222 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)		INV+PF			667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0001995/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Brennero-Verona-Bologna						40,43	4.929,00	1.551,49	-1,71	10,00	1,71	1.561,49	1.546,99	0,00	0,00	14,50	0,00	0,00	643,20	359,90	2.361,41	3,00
0292A J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena					33,67	1.521,60	1.521,60	-1,71		1,71	1.521,60	1.508,09			13,51						
	Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena		INV	RE	PD																	
0299C J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano					0,00	851,60	8,29				8,29	8,29						20,00		823,31	
	Circonvallazione di Bolzano		PR	PP	PP																	
0330 J41C09000000005	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto					4,73	1.555,00	6,90				6,90	6,90						10,00		1.538,10	
	Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto		PR	PP	PP																	
0293B J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona					2,03	997,80	14,70		10,00		24,70	23,71			0,99			613,20	359,90		
	Ingresso a Verona 1^ fase		PR	PD	PP																	
	Ingresso a Verona 2^ fase		PR	PP°	PP°																	
I088	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)					0,00	3,00	0,00				0,00										3,00
	Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)		PF	SF	SF																	

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine						140,56	3.142,25	780,26	-25,62	91,85	-84,38	762,11	747,87	1,00	0,00	7,08	6,16	0,00	607,59	575,35	1.197,20	0,00
0361 J21H04000220001 J34H16000620009 J61H04000110001	Potenziamento Venezia-Trieste					28,87	1.800,00	231,61	-2,41		2,41	231,61	224,03			3,32	4,26		416,80	367,20	784,40	
	Progettazioni pregresse		INV	PP	PP																	
	Velocizzazione linea storica e varianti		INV	RE	PP																	
	Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m		INV	PP°	PP°																	
	Variante Latisana		INV	PP°	PP°																	
	Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina		PR	PP°	PP°																	
I131 J14H16000530009	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre					0,23	180,00	119,60	-22,00		-88,00	9,60	9,60							170,40		
	1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo		PR	PD	PP																	
	2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste		PR	PP°	PP°																	
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)						0,00	0,00				0,00										
0269	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste - per memoria (progetto ritirato)						0,00	0,00				0,00				2,41						
1604A J71C10000030007	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca					4,03	63,11	40,11				40,11	38,77			1,34			23,00			
	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca		0	PP	PP																	
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)		INV	RE	PP																	
1604B	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)						0,00	0,00	-1,21		1,21	0,00										

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo															2022-2026	> 2026 *
P0[illegible] J11[illegible]041 J37E1[illegible]0330001 J97E1[illegible]0270001	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste			31,56	35,00	35,00				35,00	35,00									
	Velocizzazione linea storica Milano-Venezia	INV	RE	ES																
	Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0	INV	RE	RE																
194[illegible] J54H1[illegible]0130009	Nodo di Udine			1,81	203,00	52,90				52,90	50,00	1,00			1,90		150,10			
	1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	INV	RE(F)	PP																
	2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	INV	PP°	PP°																
I133[illegible]	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)			0,00	350,00	5,00				5,00	5,00								345,00	
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	PF	PD	SF																
P057[illegible]	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	INV		38,39	101,04	101,04				101,04	101,04									
P22[illegible]	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	INV+PF		35,66	410,10	195,00		91,85		286,85	286,85						17,70	37,75	67,80	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
I Direttrice centrale e Tirrenica Nord						1.033,61	6.758,82	1.974,66	0,00	534,93	8,00	2.517,59	2.393,54	40,00	83,85	0,00	0,20	0,00	320,26	609,01	2.467,32	844,63
P098 J44H12000110001	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)					56,40	200,00	200,00				200,00	200,00									
	Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase	INV		RE	RE																	
P140	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa					0,00	140,00	1,00		5,00		6,00	6,00							134,00		
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	PF		PD	SF																	
P100 J31H03000180008	Gronda merci di Roma - Cintura sud					0,00	844,63	0,00				0,00										844,63
	Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone	PF		PP°	PP°																	
I179	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa - per memoria (vedi P220)						0,00	0,00				0,00										
I179	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada - per memoria (vedi P220)						0,00	0,00				0,00										
008 J61H92	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese					566,07	568,06	568,06				568,06	568,06									
	Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	INV		RE	ES																	
	Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	INV		RE	ES																	
0276A J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase					11,75	247,10	96,35				96,35	12,50		83,85					150,75		
	Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	PR		RE(O)	PD																	
0276B J81H02000000001	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase					0,31	2.056,90	0,59				0,59	0,59								2.056,30	
	Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	PF		PP	PP																	
	Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	PF		PP°	PP°																	

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot 2020/0000999/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale											Sez. 3	Sez. 4
						Sezione 1 Opere in corso finanziate								Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre Piano
						CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P[illegible]	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	INV	208,77		449,98	399,98	50,00			449,98	439,78	10,00			0,20					
P22[illegible]	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	INV+PF	190,31		2.252,15	708,67	479,93	8,00		1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Adriatico-Ionica						1.319,97	4.914,34	3.024,40	7,35	161,65	-7,21	3.186,19	1.975,47	498,00	271,07	441,01	0,65	0,00	166,11	327,60	1.234,45	0,00
I07 J64H1[illegible]0450001 J64H1[illegible]0000001 J84H1[illegible]1290001 J84H1[illegible]1300001 J84H1[illegible]1310001 J84H1[illegible]0030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce					247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																	
0291A J31J05[illegible]030011	Nodo di Falconara 1^ fase					31,78	174,00	174,00				174,00	23,25		150,75							
	1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord		INV	RE	RE																	
0291B J31J05[illegible]030011	Nodo di Falconara completamento					0,00	66,00	1,00		35,00		36,00	35,00	1,00					30,00			
	2^ fase -nuova stazione Montemarciano		INV	RE	PD																	
	2^ fase - completamento		INV	PD	PD																	
0142A J71H92000000007	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase					253,64	298,79	298,99			-0,20	298,79	259,79		39,00							
	Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE	ES																	
	PRG e ACC Foggia		INV	RE	RE																	
0142B J71H92000000007	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)					18,52	700,00	699,68			0,32	700,00	542,00	150,00		8,00						
	Raddoppio tratta Ripalta-Lesina		INV	RE	PD																	
	Raddoppio tratta Termoli-Ripalta		INV	RE	PD																	
0100 J71H92000030008	Raddoppio Bari-Taranto					427,77	478,58	478,56			0,02	478,58	233,38		46,32	198,88						

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0009699/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026> 2026 *
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	INV	RE	ES																
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	INV	RE	RE																
0310 J64F05000030001 Potenziamento Taranto-Metaponto			0,70	340,00	0,70				0,70	0,70						10,00		329,30	
completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto	INV	PP	PP																
0311A J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie			140,91	154,81	154,81				154,81	8,04			146,77						
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	INV	RE	RE																
0311B J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello			0,00	260,19	0,00				0,00							7,00	253,19		
Variante Montegiordano-Amendolara	INV	PP°	PP°																
Rettifiche curve ed adeguamento linea	INV	PP°	PP°																
I106 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido			0,00	718,00	0,00				0,00									718,00	
Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)	PF	PP°	PP°																
1650 J37I12000010001 Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica			10,33	275,00	181,00		40,00		221,00	101,00	40,00		80,00			54,00			
1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	INV	RE	PD																
2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	INV	RE(F)	pp																
I153 J19G01000000001 J56C17000030001 J57D17000030001 J57D17000040001 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo			38,84	397,00	397,00				397,00	90,00	307,00								
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	INV	RE	RE																
Interventi di potenziamento tecnologico	INV	RE	RE																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0001990/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica	INV	RE	RE																
P0588	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	INV		74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			
P2206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	INV+PF		75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Trasversali appenniniche centro Italia						338,37	5.614,35	523,99	-1,26	261,82	1,26	785,81	784,75	0,00	0,00	1,06	0,00	0,00	834,72	35,82	3.610,00	348,00
011 J61H02000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara					300,34	369,02	329,02	-1,26	40,00	1,26	369,02	367,95			1,06						
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Spoleto-Campello		INV	RE	RE																	
022 J61H02000090008	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni					10,82	572,00	11,42		2,00		13,42	13,42						558,58			
	Raddoppio tratta Spoleto-Terni		INV	PD	PD																	
029 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano					0,00	1.918,50	0,00				0,00									1.918,50	
	Tratta Foligno-Fabriano		PF	PP°	PP°																	
029 J21J05000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio					0,00	573,10	0,00				0,00									573,10	
	Tratta PM 228-Castelplanio		PF	PP°	PP°																	
030 J31H96000000021	Roma-Pescara opere prioritarie					10,84	602,00	140,74		211,00		351,74	351,74						250,26			
	Raddoppio Chieti-Pescara		INV	RE	PP																	
	Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti		INV	PD°	PD°																	
0 J31H96000000021	Roma-Pescara					0,00	1.304,00	0,00				0,00									956,00	348,00
	Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello		INV	PP°	PP°																	
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia		INV+PF			16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Napoli-Bari						829,09	3.812,57	3.205,76	-7,76	716,00	-101,43	3.812,57	1.320,85	1.451,77	0,00	1.038,84	1,10	0,00			0,00	0,00
0283 J61H92000000011	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC					206,11	813,00	813,00	1,05		-1,05	813,00	140,47	201,00		470,73	0,80					
	Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC		INV	RE	RE																	
0275A J41H01000080008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino					71,45	630,00	730,00			-100,00	630,00	156,19	200,00		273,51	0,30					
	Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino		INV	RE	RE																	
0276B J41H01000080008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)					5,02	1.095,00	780,00		215,00	100,00	1.095,00	859,00	236,00								
	1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese		INV	RE	AN																	
	2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore		INV	RE	AN																	
	3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano		INV	RE	PD																	
0093B J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino					13,51	561,60	169,80		501,00	-109,20	561,60	60,60	501,00								
	Raddoppio tratta Orsara-Bovino		INV	RE	PD																	
0093A J41H92000000008	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro					250,02	263,40	263,40	-8,90		8,90	263,40	53,45			209,95						
	Raddoppio tratta Bovino-Cervaro		INV	RE	ES																	
0093C J41 1008	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice					18,84	19,95	19,95				19,95	19,95									
	Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice		INV	RE	ES																	
P072 J27I12000160001 J27I12000170001 J27I12000220001 J37I12000140001 J39B12000040001 J59B12000020001 J69B12000050001	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto		INV			264,15	429,62	429,62	0,09		-0,09	429,62	31,20	313,77		84,65						

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Salerno-Taranto			51,58	1.552,49	307,93	0,00	60,00	0,00	367,93	355,32	10,00	2,61	0,00	0,00	0,00	70,00		1.114,55	0,00
0300 J91H92000000011 Velocizzazione Battipaglia-Potenza			1,10	491,00	1,12				1,12	1,12						10,00		479,88	
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	0	PP	PP																
0300 J84F05000040001 Velocizzazione Potenza - Metaponto			1,33	646,00	1,33				1,33	1,33						10,00		634,67	
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto	INV	PP	PP																
013 J81H92000020001 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella			44,49	365,49	255,49		60,00		315,49	302,87	10,00	2,61				50,00			
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	INV	RE	ES																
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	INV	RE	PD																
P12 J64H17000230001 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	INV		4,66	50,00	50,00				50,00	50,00									

Camera dei Deputati ARRIVO 3 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Napoli-Palermo						795,02	33.470,21	4.861,98	-40,69	3.110,85	-0,51	7.931,63	5.717,44	1.381,50	0,00	830,87	1,83	0,00	1.337,00	33,58	1.700,00	22.468,00
0013A J61H94000000001	Nuova linea a monte del Vesuvio					354,97	358,31	358,31				358,31	358,31									
	Tratta bivio Casoria - bivio Sarno		INV	RE	ES																	
0013B J61H94000000001	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio					0,43	60,90	37,33	-35,50	25,50		27,33		25,50			1,83			33,58		
	Fermata Vesuvio Est		INV	RE(F)	PP																	
0275 J61H02000100008	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia					9,46	1.855,00	10,00				10,00	10,00									1.845,00
	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia		PF	PP	PP																	
0261 J61H03000100001	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria					217,68	230,00	230,00	0,81		-0,81	230,00	38,54			191,46						
	Ricostruzione galleria Coreca		INV	RE	ES																	
	Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro		INV	RE	ES																	
	Costruzione SSE di Vibo Pizzo		INV	RE	ES																	
	Potenziamento SSE di Sambiase		INV	RE	ES																	
	Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico		INV	RE	ES																	
	PRG e ACS Lamezia Terme		INV	RE	ES																	
	Completamento DCO Reggio Calabria		INV	RE	ES																	
	Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante		INV	RE	ES																	
	Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo		INV	RE	ES																	
	Adeguamento sagoma gallerie Calabria		INV	RE	ES																	
	Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio		INV	RE	ES																	
	Costruzione sottopassaggio Policastro		INV	RE	ES																	
	Costruzione galleria subalvea Fiumicello		INV	RE	ES																	
	Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata		INV	RE	ES																	
I191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli					0,00	40,00	40,00				40,00	40,00									
	Variante Agropoli		INV	RE	SF																	

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P[illegible] J54[illegible]001	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase				72,92	100,00	100,00				100,00	100,00								
	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	INV	RE	RE																
0282 J61H03[illegible]0190001	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri				2,20	3.700,00	7,00				7,00	7,00								3.693,00
	Variante Ogliastro-Sapri	PF	PP	SF																
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie				0,00	6.000,00	6,00	-6,00	100,00		100,00		100,00						1.700,00	4.200,00
	Fase 0 - Variante Rosarno	INV	RE	SF																
	1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	PF	SF	SF																
	Ulteriori fasi prioritarie	PF	SF	SF																
I107	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento				0,00	12.730,00	0,00				0,00									12.730,00
	Fasi di completamento	PF	SF	SF																
0249 J11H02[illegible]0070008	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo				38,11	2.300,00	2.299,70			0,30	2.300,00	2.300,00								
	Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	INV	RE	PD																
	Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri	INV	RE	PD																
P[illegible] J94[illegible]001 J94F12000010001	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	INV			30,15	80,00	60,00				60,00	20,00	40,00				20,00			
0275A J11H03000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^				69,10	5.608,00	1.713,65		2.985,35		4.699,00	2.843,59	1.216,00		639,41		909,00			
	LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	INV+PR	RE	PD																
	LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	INV+PR	RE	PP																
	LOTTO 4b "Enna-Dittaino"	INV+PR	RE	PP																
	LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	INV+PR	RE(O)	PP																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)							Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
						Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni								
	LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"	INV+PR	RE	PD												
	LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"	INV	RE	RE												
0278B J11H08000180001	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^			0,00 408,00	0,00	0,00							408,00			
	Adeguamento a STI linea esistente	INV+PR	SF	SF												

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finananziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate): CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021): 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
I	**Sarda**			69,15	964,73	404,18	-7,25	0,00	0,00	396,93	151,20	74,00	0,00	37,19	134,54	0,00			567,80	0,00
0313A J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie			5,54	225,20	225,20				225,20	51,20	74,00			100,00					
	Variante Bauladu	INV	RE	PD																
	Variante Bonorva-Torralba	INV	RE	PD																
0313B J24F05000010001	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento			0,00	567,80	0,00				0,00									567,80	
	Variante Macomer I	INV	PP°	PP°																
	Variante Macomer II	INV	PP°	PP°																
	Variante Campomela-Sassari	INV	PP°	PP°																
1520 J47I06000140001	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia			15,79	19,62	26,87	-7,25			19,62					19,62					
	Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	INV	RE	RE																
1590 J47I09000020002	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda			18,36	19,20	19,20				19,20				17,28	1,92					
	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	INV	RE	RE																
1679 J79B12000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase			11,79	32,91	32,91				32,91				19,91	13,00					
	SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	INV	RE	RE																
	Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	INV	RE	PD																
P083 J74H16000590001 J77B16000290001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase			17,68	100,00	100,00				100,00	100,00									
	Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	INV	RE	RE																
	Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	INV	RE	RE																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale														
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Studi e fondo salvaguardia				6,21	340,94	164,63	-20,07	29,55	-42,62	131,48	98,70	7,23	0,00	19,80	5,75	0,00	54,00	55,00	100,45	0,00
NA06	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	INV		0,00	200,00	0,00				0,00							50,00	50,00	100,00	*
NA06	Studi di fattibilità e progettazioni			6,21	60,45	21,45		29,55		51,00	45,25				5,75		4,00	5,00	0,45	*
	Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)	PF	SF	SF																
	Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero	PF	SF	SF																
	Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto	PF	SF	SF																
	Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona	PF	SF	SF																
	Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta	PF	SF	SF																
	Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento	PF	SF	SF																
	Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle	PF	SF	SF																
	Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano	PF	SF	SF																
	Collegamento veloce Siracusa-Ragusa	PF	SF	SF																
	Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	PF	SF	SF																
	Ammodernamento linee Sicilia	PF	SF	SF																
	Elettrificazione dorsale Sarda	PF	SF	SF																
	Porto di Augusta	PF	SF	SF																
	Raddoppio della linea Foligno-Terontola	PF	SF	SF																
	Interventi da individuare	PF	SF	SF																
	Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	PF	SF	SF																
	Elettrificazione Aosta-Torino	PF	SF	SF																
	Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	PF	SF	SF																
	Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria	PF	SF	SF																
	Linea Faenza- Lavezzola	PF	SF	SF																
	Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	PF	SF	SF																
	Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	PF	SF	SF																

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		Nuovo inserimento	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale													
						Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo		CdP-I 2017-2021 proforma	CdP-I agg. 2018-2019	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	PF	SF	SF															
	e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo	PF	SF	SF															
	e progettazioni pregresse Nodo di Udine	PF	SF	SF															
	Altri interventi minori	PF	SF	SF															
	Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo	PF	SF	SF															
	Collegamento Nuoro-Olbia	PF	SF	SF															
NA0056	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	INV		0,00	80,49	143,18	-20,07		-42,62	80,49	53,46	7,23		19,80						
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale				8.521,67	91.095,47	26.004,93	-322,03	7.324,43	-251,21	32.756,13	24.850,16	3.573,50	1.516,91	2.445,54	370,02	0,00	5.215,47	6.683,61	17.221,69	29.218,57

Camera dei Deputati ARRIVO 3 febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A[illegible]5	Nodo AV di Bologna				0,00	0,00				0,00										
A5000_1 J91C0[illegible]0000008	Nodo AV di Firenze			813,53	1.612,06	1.612,06				1.612,06	242,09				1.369,97					
A5000_2 J44H1[illegible]0090005	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma			133,70	350,00	350,00				350,00					350,00					
A5000_3 J21C9[illegible]0000008 J27I1[illegible]790001	Nodo AV di Napoli			472,36	503,79	503,79				503,79	383,51			58,22	62,07					
A5000_4 J12F1[illegible]050001 J16J1[illegible]210001 J34H5[illegible]050001 J34H1[illegible]140001 J67I1[illegible]040001 J94J18[illegible]000001	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	INV		111,13	220,43	241,74			-21,31	220,43					220,43					
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli				1.530,71	2.686,29	2.707,60	0,00	0,00	-21,31	2.686,29	625,60	0,00	0,00	58,22	2.002,47	0,00			0,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento	Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Liguria - Alpi			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00
034 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria				0,00	0,00				0,00										
Direttrice Trasversale			1.963,79	10.694,00	6.439,01	-9,75	0,04	9,77	6.439,07	4.810,58	99,90	1.403,41	125,17	0,00	0,00	2.283,93	655,00	1.316,00	0,00
032 J41C[illegible]0000001 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia			1.826,65	2.050,00	2.050,00	-8,72	0,04	8,67	2.050,00	510,48	99,90	1.314,44	125,17						
1° lotto costruttivo e nodo di Brescia (Piano Regolatore Generale e nuovo Apparato tecnologico)	INV	RE	ES 1.064,46	1.130,95	1.130,95	-8,72	0,04	8,67	1.130,95	490,78	99,90	415,09	125,17						
2° lotto costruttivo	INV	RE	ES 762,19	919,05	919,05				919,05	19,70		899,35							
036 F81H[illegible]0000008 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona			85,62	3.430,00	2.875,07				2.875,07	2.875,07						554,93			
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	INV	RE	AN 84,02	1.892,00	1.892,07			-0,07	1.892,00	1.892,00									
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	INV	RE	PD 0,00	607,00	607,00				607,00	607,00									
Nodo di Verona Ovest	INV	RE	PD 1,60	376,00	376,00				376,00	376,00									
2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia	INV	RE	PP 0,00	555,00	0,00			0,07	0,07	0,07						554,93			
036[illegible]A J41E9[illegible]0000009 Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)			49,72	3.093,00	1.363,94	-1,03		1,09	1.364,00	1.275,03		88,97				1.729,00			
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	INV	RE	AN 48,17	984,00	983,94	-1,03		1,09	984,00	895,03		88,97							
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	INV	PD°	PD°	1.729,00	0,00				0,00							1.729,00			
Nodo di Verona est	INV	RE	PD 1,55	380,00	380,00				380,00	380,00									
0[illegible] J41[illegible]009 Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)			1,79	805,00	150,00				150,00	150,00							655,00		
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo	PR	RE	PP 1,79	150,00	150,00				150,00	150,00									
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo	PR	PP°	PP° 0,00	655,00	0,00				0,00								655,00		
I135 Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)			0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	
3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova	PR	PP°	PP° 0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

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

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
Direttrice Brennero-Verona-Bologna					973,25	4.192,00	3.532,32	0,06	0,00	0,00	3.532,38	2.375,91	0,00	315,00	788,99	52,48	0,00	659,62		0,00	0,00
A002 I41J05000020005 Nuovo valico del Brennero - quota Italia					973,25	4.192,00	3.532,32	0,06			3.532,38	2.375,91		315,00	788,99	52,48		659,62			
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	INV	RE	RE		260,00	260,00	260,00				260,00	101,50		45,00	113,50						
1° lotto costruttivo	INV	RE	RE		263,00	284,01	280,01			4,00	284,01	165,46			94,88	23,67					
2° lotto costruttivo	INV	RE	RE		260,00	373,26	297,26			76,00	373,26	305,04			68,22						
3° lotto costruttico	INV	RE	RE		178,00	788,03	920,03			-132,00	788,03	212,63		270,00	276,59	28,81					
4° lotto costruttivo	INV	RE	RE		12,25	1.160,02	1.250,02			-90,00	1.160,02	945,83			214,19						
Lotti costruttivi a completamento	INV	PD	PD			1.326,68	525,00	0,06		142,00	667,06	645,46			21,60			659,62			
Direttrice Napoli-Bari					45,21	2.424,00	923,00	0,00	1.392,00	109,00	2.424,00	2.377,00	47,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00
028 J77104000000009 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara					45,21	2.424,00	923,00		1.392,00	109,00	2.424,00	2.377,00	47,00								
1° Lotto funzionale: tratta Apice-Hirpinia	INV	RE	AN		29,49	889,00	923,00			-34,00	889,00	842,00	47,00								
2° Lotto funzionale: tratta Hirpinia-Orsara	INV	RE	PD		15,71	1.535,00	0,00		1.392,00	143,00	1.535,00	1.535,00									
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale					2.982,24	17.310,00	10.894,33	-9,68	1.392,04	118,77	12.395,46	9.563,50	146,90	1.718,41	914,16	52,48	0,00	2.943,54	655,00	1.316,00	0,00

Camera dei Deputati ARRIVO 03 Febbraio 2020 Prot. 2020/0000199/TN

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Tabella C - OPERE ULTIMATE -

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti
TABELLA C: OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

		Costa Vita Intera al 31.12.2017	Costa Vita Intera al 31.12.2018	Delta
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	19.656,30	19.641,98	-14,32
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	3.652,32	3.705,07	52,75
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	8.856,12	8.898,28	42,16
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	954,28	953,86	-0,43
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	275,47	274,99	-0,48
A5000_0	Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	27.273,85	29.313,71	2.039,86
	TOTALE	**60.668,35**	**62.787,88**	**2.119,54**

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	*	1559	Manutenzione Mezzi di Manovra - ante 2011	-0,17	31/12/2018
E.1	*	C005	Progetto Ante per Manutenzione straordinaria ed Obblighi di Legge	0,49	31/12/2018
E.1	*	C021	Manutenzione Incrementativa	-0,15	31/12/2018
E.1	*	C022	Programma Man. straord. ed O.L.-STAZIONI	-0,26	31/12/2018
E.1	*	R001	Riserve riga A1001	0,83	31/12/2018
E.1	ANNULLATO	P013	Fondo Opere ultimate	-2,07	31/12/2018
E.1	ANNULLATO	R006	Riserve riga DD_1	-1,51	31/12/2018
E.1	J11H03000040011	0583	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni - ante 2011	-1,28	31/12/2018
E.1	J11H03000040021	0590	Miglioramenti Infrastrutt. stazioni (VE) - ante 2011	-0,47	31/12/2018
E.1	J11H03000060011	1272	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Genova - ante 2011	0,09	31/12/2018
E.1	J11H03000060041	1277	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna - ante 2011	-20,74	31/12/2018
E.1	J11H03000060071	1340	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - ante 2011	0,04	31/12/2018
E.1	J11H03000060101	1273	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - ante 2011	-13,82	31/12/2018
E.1	J14H12000030001	0588	Infrastrutture di servizio stazioni (TO) - ante 2011	0,35	31/12/2018
E.1	J17E00000000001	0556	Fabbricati di stazione POT - PA - ante 2011	0,08	31/12/2018
E.1	J17E00000000011	0555	Fabbricati di Stazione-Pot-Napoli - ante 2011	0,33	31/12/2018
E.1	J17E00000000041	0557	Fabbricati di stazione - pot - Reggio C. - ante 2011	0,12	31/12/2018
E.1	J17E00000000091	0549	Potenziamento fabbricati di staz.-BA - ante 2011	0,08	31/12/2018
E.1	J17E00000000101	0548	Potenziamento fabbricati di staz.-AN - ante 2011	-0,01	31/12/2018
E.1	J17E00000000151	0559	Fabbricati di stazione POT - ante 2011	-9,73	31/12/2018
E.1	J17E00000010001	0566	Fabbricati di stazione M.E.-AN - ante 2011	-2,19	31/12/2018
E.1	J17E00000010011	0567	Manutenzione Straord. stazioni (BA) - ante 2011	-2,38	31/12/2018
E.1	J17E00000010021	0572	Fabbricati di stazione M.E. NA - ante 2011	-1,41	31/12/2018
E.1	J17E00000010031	0575	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	-9,73	31/12/2018
E.1	J17E00000010041	0574	Fabbricati di stazione M.E. - RC - ante 2011	-1,29	31/12/2018
E.1	J17E00000010051	0571	Manutenzione Straordinaria Stazioni (MI) - ante 2011	-6,91	31/12/2018
E.1	J17E00000010061	0734	Fabbricati di stazione M.E.-Torino - ante 2011	-6,39	31/12/2018
E.1	J17E00000010071	0578	Fabbricati di stazione M.E. VR - ante 2011	-1,52	31/12/2018
E.1	J17E00000010091	0570	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	-3,77	31/12/2018
E.1	J17E00000010101	0593	Manutenzione Straordinaria Stazioni - BO - ante 2011	-4,33	31/12/2018
E.1	J17E00000010111	0577	Manutenzione straordinaria stazioni - VE - ante 2011	-1,81	31/12/2018
E.1	J17E00000010131	0573	Manutenzione Straordinaria Stazioni PA - ante 2011	-0,89	31/12/2018
E.1	J17E00000010151	0568	Fabbricati di stazione M.E. - ante 2011	-7,80	31/12/2018
E.1	J17E00000010161	0569	Fabbricati di stazione M.E. - FI - ante 2011	-6,66	31/12/2018
E.1	J17E00000010171	0576	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	-1,24	31/12/2018
E.1	J17E91000000001	0636	Miglioramenti infrastrutturali M.E.FI - ante 2011	-1,50	31/12/2018
E.1	J17E91000000011	0634	Miglioramento infrastrutturale M.E.BA - ante 2011	-42,10	31/12/2018
E.1	J17E91000000021	0645	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VE - ante 2011	-3,04	31/12/2018
E.1	J17E91000000031	0638	Miglioramenti infrastrutturali M.E.NA - ante 2011	-8,24	31/12/2018
E.1	J17E91000000051	0733	Miglioramenti infrastr. Man.Eff.- MI - ante 2011	-21,33	31/12/2018
E.1	J17E91000000061	0637	Miglioramenti infrastrutturali M.E.GE - ante 2011	-7,25	31/12/2018
E.1	J17E91000000071	0633	Miglioramenti infrastrutturali M.E. AN - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J17E91000000081	0635	Miglioramenti infrastrutturali M.E.BO - ante 2011	-3,65	31/12/2018
E.1	J17E91000000091	0640	Miglioram. infrastrutturali M.E.- R.C. - ante 2011	-0,92	31/12/2018
E.1	J17E91000000101	0643	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- TO - ante 2011	-2,19	31/12/2018
E.1	J17E91000000151	0646	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VR - ante 2011	-1,21	31/12/2018
E.1	J17E91000000231	0644	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- TS - ante 2011	-0,02	31/12/2018
E.1	J17E92000000001	0639	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- PA - ante 2011	-0,55	31/12/2018
E.1	J17E99000010001	0505	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.AN - ante 2011	-27,68	31/12/2018
E.1	J17E99000010011	0512	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. NA - ante 2011	-66,09	31/12/2018
E.1	J17E99000010027	0513	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. PA - ante 2011	-64,74	31/12/2018
E.1	J17E99000010032	0514	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RC - ante 2011	-86,32	31/12/2018
E.1	J17E99000010041	0515	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RM - ante 2011	-67,37	31/12/2018
E.1	J17E99000010057	0508	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.CA - ante 2011	-10,64	31/12/2018
E.1	J17E99000010061	0521	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VE - ante 2011	-40,31	31/12/2018
E.1	J17E99000010071	0506	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.BA - ante 2011	-51,15	31/12/2018
E.1	J17E99000010081	0509	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.FI - ante 2011	-70,46	31/12/2018
E.1	J17E99000010101	0510	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.GE - ante 2011	-34,69	31/12/2018
E.1	J17E99000010111	0522	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VR - ante 2011	-43,19	31/12/2018
E.1	J17E99000010121	0511	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.MI - ante 2011	-98,00	31/12/2018
E.1	J17E99000010151	0519	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.TO - ante 2011	-34,30	31/12/2018
E.1	J17E99000010181	0520	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.TS - ante 2011	-29,92	31/12/2018
E.1	J17E99000010191	0507	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.BO - ante 2011	-50,45	31/12/2018

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	J17E99000010221	0517	Man.Str.Op.Dif.Infr.SettoreArm.eOp.Civ. - ante 2011	-5,00	31/12/2018
E.1	J17E99000020007	0531	Obblighi di legge - PA - ante 2011	-0,77	31/12/2018
E.1	J17E99000020017	0532	Obblighi di legge - RC - ante 2011	-4,56	31/12/2018
E.1	J17E99000020021	0533	Obblighi legge - RM - ante 2011	-3,22	31/12/2018
E.1	J17E99000020031	0526	Obblighi di legge -CA - ante 2011	-0,61	31/12/2018
E.1	J17E99000020041	0540	Obblighi di legge VE - ante 2011	-1,60	31/12/2018
E.1	J17E99000020051	0530	Obblighi di legge - NA - ante 2011	-3,23	31/12/2018
E.1	J17E99000020061	0523	Obbighi di legge - AN - ante 2011	-1,44	31/12/2018
E.1	J17E99000020071	0525	Obblighi di legge - BO - ante 2011	-1,15	31/12/2018
E.1	J17E99000020081	0527	Obblighi di legge -FI - ante 2011	-3,11	31/12/2018
E.1	J17E99000020091	0541	Obblighi di legge -VR - ante 2011	-2,02	31/12/2018
E.1	J17E99000020131	0529	Obblighi di legge - MI - ante 2011	-3,81	31/12/2018
E.1	J17E99000020191	0528	Obblighi di legge - GE - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J17E99000020221	0538	Obblighi di legge - TO - ante 2011	-1,85	31/12/2018
E.1	J17E99000020331	0524	Obbighi di legge - BA - ante 2011	-2,49	31/12/2018
E.1	J17E99000020341	0539	Obblighi di legge - TS - ante 2011	-1,35	31/12/2018
E.1	J17E99000020381	1301	M.S. E OBBLIGHI DI LEGGE - ante 2011	-0,04	31/12/2018
E.1	J17I12000000001	0620	Aumento Produttività VE - ante 2011	10,73	31/12/2018
E.1	J17I12000330001	0521	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VE - ante 2011	40,25	31/12/2018
E.1	J17I12000340001	0540	Obblighi di legge VE - ante 2011	1,60	31/12/2018
E.1	J17I12000350001	0577	Manutenzione straordinaria stazioni - VE - ante 2011	1,81	31/12/2018
E.1	J17I12000360001	0645	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VE - 2012	2,90	31/12/2018
E.1	J17I12000370001	0729	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VE - ante 2011	0,36	31/12/2018
E.1	J17I13000000001	0521	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VE - ante 2011	0,06	31/12/2018
E.1	J17I13000010001	0620	Aumento Produttività VE - ante 2011	2,20	31/12/2018
E.1	J17I13000050001	0590	Miglioramenti Infrastrutt. stazioni (VE) - ante 2011	0,47	31/12/2018
E.1	J21H98000020001	0504	Ripristino linea Treviso-Portogruaro	-0,01	31/12/2018
E.1	J21H99000020001	2774	Fabbricati civ. e ind.(pot.posto manut.) - ante 2011	0,01	31/12/2018
E.1	J27I06000070001	1495	Migl. infrastr. linee AV/AC Napoli - ante 2011	-2,25	31/12/2018
E.1	J27I12000000001	0612	Aumento Produttività M.E.RC - 2012	8,21	31/12/2018
E.1	J27I12000060001	0514	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RC - ante 2011	86,32	31/12/2018
E.1	J27I12000080001	0532	Obblighi di legge - RC - ante 2011	4,56	31/12/2018
E.1	J27I12000090001	0569	Fabbricati di stazione M.E. - FI - ante 2011	6,83	31/12/2018
E.1	J27I12000100001	0574	Fabbricati di stazione M.E. - RC - ante 2011	1,29	31/12/2018
E.1	J27I12000110001	0640	Miglioram. infrastrutturali M.E.- R.C. - ante 2011	0,92	31/12/2018
E.1	J27I12000120001	0761	Manutenzione straord. navi traghetto - ante 2011	7,68	31/12/2018
E.1	J27I12000130001	0803	Obblighi di Legge (navi) - ante 2011	0,30	31/12/2018
E.1	J27I12000140001	0804	Manutenzione infrastrutture portuali - ante 2011	0,09	31/12/2018
E.1	J27I12000150001	1144	Infrastrutture di servizio stazioni (RC) - 2012	1,50	31/12/2018
E.1	J27I13000010001	0612	Aumento Produttività M.E.RC - 2013	2,31	31/12/2018
E.1	J31B00000250001	0803	Obblighi di Legge (navi) - ante 2011	-0,30	31/12/2018
E.1	J31B00000260001	0804	Manutenzione infrastrutture portuali - ante 2011	-0,09	31/12/2018
E.1	J31B01000330001	0761	Manutenzione straord. navi traghetto - ante 2011	-7,68	31/12/2018
E.1	J31H00000100011	1287	Acq.rimp mat inv per ob.legge.prod.manut - ante 2011	-13,91	31/12/2018
E.1	J31H00000100021	0916	Acq. mat.inv. O.L. prod.sett."Off."-DG - ante 2011	-0,39	31/12/2018
E.1	J31H00000120001	1141	Acq.Rimp.mat.inv.O.L.prod.sett.diagn.-DG - ante 2011	-7,87	31/12/2018
E.1	J31H01000140011	0730	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VR - ante 2011	-0,06	31/12/2018
E.1	J31H01000170001	0864	Manutenzione Straordinaria settore TE lotto A - Milano	-0,02	31/12/2018
E.1	J31H93000010081	0689	Soppressione P.L. - Alto Adige	-0,17	31/12/2018
E.1	J34H14000490001	1336	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (RM) - ante 2011	2,52	31/12/2018
E.1	J37I08000030001	1579	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr I - ante 2011	-0,40	31/12/2018
E.1	J37I12000000001	0619	Aumento Produttività TS - 2012	6,51	31/12/2018
E.1	J37I12000060001	0520	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.TS - ante 2011	29,92	31/12/2018
E.1	J37I12000070001	0539	Obblighi di legge - TS - ante 2011	1,35	31/12/2018
E.1	J37I12000080001	0576	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	1,24	31/12/2018
E.1	J37I12000090001	0589	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni - ante 2011	1,00	31/12/2018
E.1	J37I12000100001	0728	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TS - ante 2011	0,54	31/12/2018
E.1	J37I13000020001	0619	Aumento Produttività TS - 2013	2,62	31/12/2018
E.1	J41H00000240021	0863	Manutenzione straordinaria - Armamento lotto C - Ancona	-0,07	31/12/2018
E.1	J47I08000030001	1577	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr - ante 2011	-6,72	31/12/2018
E.1	J47I12000000001	0601	Aumento Produttività M.E.AN - 2012	12,29	31/12/2018
E.1	J47I12000030001	0505	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.AN - ante 2011	27,68	31/12/2018
E.1	J47I12000040001	0523	Obbighi di legge - AN - ante 2011	1,44	31/12/2018

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	J47I12000050001	0566	Fabbricati di stazione M.E.-AN - ante 2011	2,19	31/12/2018
E.1	J47I12000060001	0579	Infrastrutture di servizio stazioni (AN) - 2012	7,70	31/12/2018
E.1	J47I12000070001	0633	Miglioramenti infrastrutturali M.E. AN - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J47I12000080001	0713	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-AN - ante 2011	0,58	31/12/2018
E.1	J47I13000010001	0601	Aumento Produttività M.E.AN - 2013	2,35	31/12/2018
E.1	J51H00000050001	0713	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-AN - ante 2011	-0,58	31/12/2018
E.1	J51H00000050011	0720	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-NA - ante 2011	-0,19	31/12/2018
E.1	J51H00000050021	0727	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TO - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J51H00000050031	0728	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TS - ante 2011	-0,54	31/12/2018
E.1	J51H00000050041	0729	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VE - ante 2011	-0,36	31/12/2018
E.1	J51H00000050111	0932	Acq.mat.inv. O.L. prod.sett."Mag"-DG - ante 2011	-0,15	31/12/2018
E.1	J51H00000050171	0717	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-FI - ante 2011	-0,20	31/12/2018
E.1	J51H00000050181	0719	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-MI - ante 2011	-1,10	31/12/2018
E.1	J51H00000050191	0718	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-GE - ante 2011	-0,50	31/12/2018
E.1	J51H00000050231	0714	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BA - ante 2011	-0,38	31/12/2018
E.1	J51H00000050241	0715	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BO - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J51H00000050351	0721	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-PA - ante 2011	-0,63	31/12/2018
E.1	J51H00000050401	0723	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-RM - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J51H03000120071	1336	Attr.tec.lin/imp.int.rete-eff.upg (RM) - ante 2011	-2,52	31/12/2018
E.1	J51H92000020001	0601	Aumento Produttività M.E.AN - ante 2011	-14,65	31/12/2018
E.1	J51H92000020011	0610	Aumento Produttività M.E.NA - ante 2011	-12,20	31/12/2018
E.1	J51H92000020021	0609	Aumento Produttività MI - ante 2011	-27,27	31/12/2018
E.1	J51H92000020051	0614	Aumento Produttività Settore "Logistica" - ante 2011	0,01	31/12/2018
E.1	J51H92000020091	0618	Aumento Produttività TO - ante 2011	-18,71	31/12/2018
E.1	J51H92000020151	0605	Aumento Produttività CA - ante 2011	-1,45	31/12/2018
E.1	J51H92000020161	0613	Aumento Produttività M.E.RM - ante 2011	-14,12	31/12/2018
E.1	J51H92000020231	0619	Aumento Produttività TS - ante 2011	-9,04	31/12/2018
E.1	J51H92000020251	0620	Aumento Produttività VE - ante 2011	-12,93	31/12/2018
E.1	J51H92000020261	0608	Aumento Produttività GE - ante 2011	-9,86	31/12/2018
E.1	J51H92000020271	0611	Aumento Produttività PA - ante 2011	-5,81	31/12/2018
E.1	J51H92000020281	0612	Aumento Produttività M.E.RC - ante 2011	-10,51	31/12/2018
E.1	J51H92000020301	0621	Aumento Produttività VR - ante 2011	-13,51	31/12/2018
E.1	J51H92000020351	0603	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	-22,36	31/12/2018
E.1	J51H92000020361	0602	Aumento Produttività M.E.BA - ante 2011	-13,51	31/12/2018
E.1	J51H92000020411	0606	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	-18,10	31/12/2018
E.1	J57I08000020001	1571	Man. Straord - settore officine - ante 2011	-16,09	31/12/2018
E.1	J57I12000000001	0613	Aumento Produttività M.E.RM - 2012	11,19	31/12/2018
E.1	J57I12000070001	0515	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.RM - ante 2011	68,37	31/12/2018
E.1	J57I12000080001	1493	Miglior. infrastr. su linee AV/AC Roma - ante 2011	0,79	31/12/2018
E.1	J57I12000100001	1287	Acq.rimp mat inv per ob.legge.prod.manut - ante 2011	13,91	31/12/2018
E.1	J57I12000110001	0533	Obblighi legge - RM - ante 2011	3,22	31/12/2018
E.1	J57I12000120001	0575	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	9,73	31/12/2018
E.1	J57I12000130001	0723	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-RM - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J57I12000290001	0559	Miglioramenti infrastrutturali Stazioni - 2012	9,73	31/12/2018
E.1	J57I12000710001	0517	Man.Str.Op.Dif.Infr.SettoreArm.eOp.Civ. - ante 2011	5,00	31/12/2018
E.1	J57I13000020001	0613	Aumento Produttività M.E.RM - 2013	2,94	31/12/2018
E.1	J57I13000050001	1141	Acquisto a rimpiazzo di materiale d'inve - 2013	8,02	31/12/2018
E.1	J67I08000020001	1585	Acquisti a Rimpiazzo materiale d'Inventa - ante 2011	-0,33	31/12/2018
E.1	J67I08000030001	1581	Miglior. Infr. linee AV/AC - Bo - ante 2011	-1,40	31/12/2018
E.1	J67I11000330001	1491	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. AV/AC NA - ante 2011	-12,69	31/12/2018
E.1	J67I12000000001	0611	Aumento Produttività PA - ante 2011	4,11	31/12/2018
E.1	J67I12000010001	0618	Aumento Produttività TO - 2012	15,21	31/12/2018
E.1	J67I12000040001	0519	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.TO - ante 2011	34,30	31/12/2018
E.1	J67I12000050001	0531	Obblighi di legge - PA - ante 2011	0,77	31/12/2018
E.1	J67I12000060001	0538	Obblighi di legge - TO - ante 2011	1,85	31/12/2018
E.1	J67I12000070001	0573	Manutenzione Straordinaria Stazioni PA - ante 2011	0,89	31/12/2018
E.1	J67I12000080001	0639	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- PA - ante 2011	0,55	31/12/2018
E.1	J67I12000090001	0643	Miglioramenti infrastrutturali M.E.- TO - ante 2011	2,19	31/12/2018
E.1	J67I12000100001	0721	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-PA - ante 2011	0,63	31/12/2018
E.1	J67I12000110001	0727	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-TO - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J67I12000120001	0734	Fabbricati di stazione M.E.-Torino - ante 2011	6,45	31/12/2018
E.1	J67I12000130001	0513	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. PA - 2012	64,56	31/12/2018
E.1	J67I13000020001	0611	Aumento Produttività PA - ante 2011	1,70	31/12/2018

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	J67I13000030001	0618	Aumento Produttività TO - 2013	3,50	31/12/2018
E.1	J67I13000120001	0513	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. PA - 2013	0,61	31/12/2018
E.1	J71H00000060001	1143	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni- - ante 2011	-0,70	31/12/2018
E.1	J71H00000060011	0585	Infrastrutture di servizio stazioni (NA) - ante 2011	-0,90	31/12/2018
E.1	J71H00000060021	0579	Infrastrutture di servizio stazioni (AN) - ante 2011	-7,70	31/12/2018
E.1	J71H00000060031	1144	Infrastrutture di servizio stazioni (RC) - ante 2011	-1,50	31/12/2018
E.1	J71H00000060051	0584	Infrastrutture di servizio stazioni (MI) - ante 2011	-3,85	31/12/2018
E.1	J71H00000060091	0588	Infrastrutture di servizio stazioni (TO) - ante 2011	-0,99	31/12/2018
E.1	J71H00000060101	0589	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni - ante 2011	-1,00	31/12/2018
E.1	J71H00000080061	2739	Man.O.C. Arm. Attr. e Macch. N.Est - ante 2011	-0,01	31/12/2018
E.1	J77B14000480001	0568	Fabbricati di stazione M.E. - ante 2011	7,03	31/12/2018
E.1	J77I09000090001	1553	Manutenzione Mezzi di Manovra - ante 2011	-0,06	31/12/2018
E.1	J77I12000000001	0605	Aumento Produttività CA - ante 2011	1,15	31/12/2018
E.1	J77I12000070001	0526	Obblighi di legge -CA - ante 2011	0,61	31/12/2018
E.1	J77I12000080001	0568	Fabbricati di stazione M.E. - ante 2011	0,77	31/12/2018
E.1	J77I12000090001	0508	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.CA - ante 2011	10,64	31/12/2018
E.1	J77I13000010001	0605	Aumento Produttività CA - ante 2011	0,30	31/12/2018
E.1	J87B14000390001	1277	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna - ante 2011	4,10	31/12/2018
E.1	J87B15000140001	0634	Miglioramento infrastrutturale M.E.BA - 2015	41,38	31/12/2018
E.1	J87E13000420001	1277	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna - ante 2011	16,64	31/12/2018
E.1	J87E13000540001	1301	M.S. E OBBLIGHI DI LEGGE - ante 2011	0,04	31/12/2018
E.1	J87I08000010001	1493	Miglior. infrastr. su linee AV/AC Roma - ante 2011	-0,79	31/12/2018
E.1	J87I12000000001	0606	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	14,10	31/12/2018
E.1	J87I12000050001	0509	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.FI - 2012	70,87	31/12/2018
E.1	J87I12000060001	1571	Man. Straord - settore officine - ante 2011	12,57	31/12/2018
E.1	J87I12000080001	0916	Acq. mat.inv. O.L. prod.sett."Off."-DG - ante 2011	0,39	31/12/2018
E.1	J87I12000090001	0524	Obbighi di legge - BA - ante 2011	2,49	31/12/2018
E.1	J87I12000100001	0506	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.BA - ante 2011	52,11	31/12/2018
E.1	J87I12000110001	0527	Obblighi di legge -FI - ante 2011	3,11	31/12/2018
E.1	J87I12000120001	0567	Manutenzione Straord. stazioni (BA) - ante 2011	2,38	31/12/2018
E.1	J87I12000130001	0634	Miglioramento infrastrutturale M.E.BA - 2012	0,73	31/12/2018
E.1	J87I12000140001	0636	Miglioramenti infrastrutturali M.E.FI - ante 2011	1,50	31/12/2018
E.1	J87I12000150001	0714	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BA - ante 2011	0,30	31/12/2018
E.1	J87I12000160001	0717	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-FI - ante 2011	0,20	31/12/2018
E.1	J87I13000000001	0602	Aumento Produttività M.E.BA - ante 2011	2,09	31/12/2018
E.1	J87I13000010001	0606	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	4,00	31/12/2018
E.1	J87I13000120001	1571	Man. Straord - settore officine - ante 2011	3,52	31/12/2018
E.1	J91H92000040221	0624	Miglioramenti Infrastrutturali POT.BO - ante 2011	-3,01	31/12/2018
E.1	J91H92000040351	0667	Miglioramenti Infrastrutturali - Verona	-0,05	31/12/2018
E.1	J97F13000020001	1491	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. AV/AC NA - ante 2011	5,75	31/12/2018
E.1	J97I12000000001	0602	Aumento Produttività M.E.BA - ante 2011	11,32	31/12/2018
E.1	J97I12000010001	0603	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	17,25	31/12/2018
E.1	J97I12000020001	1582	Aumento Produttività su linee AV/AC - Bo - ante 2011	-1,15	31/12/2018
E.1	J97I12000030001	0608	Aumento Produttività GE - ante 2011	7,34	31/12/2018
E.1	J97I12000040001	0609	Aumento Produttività MI - 2012	22,47	31/12/2018
E.1	J97I12000050001	0610	Aumento Produttività M.E.NA - ante 2011	10,10	31/12/2018
E.1	J97I12000060001	0621	Aumento Produttività VR - ante 2011	10,21	31/12/2018
E.1	J97I12000100001	1491	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. AV/AC NA - ante 2011	6,94	31/12/2018
E.1	J97I12000110001	1495	Migl. infrastr. linee AV/AC Napoli - ante 2011	2,25	31/12/2018
E.1	J97I12000120001	1577	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr - ante 2011	6,72	31/12/2018
E.1	J97I12000130001	1579	Man. Straord. Opere a difesa dell'infr I - ante 2011	0,40	31/12/2018
E.1	J97I12000140001	1581	Miglior. Infr. linee AV/AC - Bo - ante 2011	1,40	31/12/2018
E.1	J97I12000160001	1585	Acquisti a Rimpiazzo materiale d'Inventa - ante 2011	0,33	31/12/2018
E.1	J97I12000170001	0522	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.VR - ante 2011	43,19	31/12/2018
E.1	J97I12000180001	0624	Miglioramenti Infrastrutturali POT.BO - 2012	3,00	31/12/2018
E.1	J97I12000190001	0525	Obblighi di legge - BO - ante 2011	1,15	31/12/2018
E.1	J97I12000200001	0528	Obblighi di legge - GE - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J97I12000210001	0529	Obblighi di legge - MI - ante 2011	3,81	31/12/2018
E.1	J97I12000220001	0530	Obblighi di legge - NA - ante 2011	3,23	31/12/2018
E.1	J97I12000230001	0507	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.BO - ante 2011	50,45	31/12/2018
E.1	J97I12000240001	0541	Obblighi di legge -VR - ante 2011	2,02	31/12/2018
E.1	J97I12000250001	0570	Manutenzione Straordinaria Stazioni - ante 2011	3,77	31/12/2018
E.1	J97I12000260001	0571	Manutenzione Straordinaria Stazioni (MI) - ante 2011	6,91	31/12/2018

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.1	J97I12000270001	0572	Fabbricati di stazione M.E. NA - ante 2011	1,41	31/12/2018
E.1	J97I12000280001	0578	Fabbricati di stazione M.E. VR - ante 2011	1,52	31/12/2018
E.1	J97I12000290001	0583	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni - ante 2011	1,28	31/12/2018
E.1	J97I12000300001	0584	Miglioramenti infrastrutturali Stazioni - 2012	3,85	31/12/2018
E.1	J97I12000310001	0585	Infrastrutture di servizio stazioni (NA) - ante 2011	0,90	31/12/2018
E.1	J97I12000320001	0593	Manutenzione Straordinaria Stazioni - BO - ante 2011	4,33	31/12/2018
E.1	J97I12000330001	0510	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.GE - ante 2011	33,69	31/12/2018
E.1	J97I12000340001	0635	Miglioramenti infrastrutturali M.E.BO - ante 2011	3,65	31/12/2018
E.1	J97I12000350001	0637	Miglioramenti infrastrutturali M.E.GE - ante 2011	7,25	31/12/2018
E.1	J97I12000360001	0638	Miglioramenti infrastrutturali M.E.NA - ante 2011	8,06	31/12/2018
E.1	J97I12000370001	0511	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.MI - ante 2011	98,00	31/12/2018
E.1	J97I12000380001	0646	Miglioramenti infrastrutturali M.E.-VR - ante 2011	1,21	31/12/2018
E.1	J97I12000390001	0715	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-BO - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J97I12000400001	0718	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-GE - ante 2011	0,50	31/12/2018
E.1	J97I12000410001	0719	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-MI - ante 2011	1,10	31/12/2018
E.1	J97I12000420001	0512	Manut.Straord.Opere Dif.Infr. NA - ante 2011	66,09	31/12/2018
E.1	J97I12000430001	0720	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-NA - ante 2011	0,19	31/12/2018
E.1	J97I12000440001	0730	Acq.a rimp.mat.inv.obl.di leg.prod.-VR - ante 2011	0,06	31/12/2018
E.1	J97I12000450001	0733	Miglioramenti infrastr. Man.Eff.- MI - ante 2011	21,33	31/12/2018
E.1	J97I12000460001	1143	Miglioramenti Infrastrutturali Stazioni- - ante 2011	0,70	31/12/2018
E.1	J97I13000030001	1582	Aumento Produttività su linee AV/AC - Bo - ante 2011	1,15	31/12/2018
E.1	J97I13000040001	0603	Aumento Produttività Settore "Armam."BO - ante 2011	5,11	31/12/2018
E.1	J97I13000050001	0608	Aumento Produttività GE - ante 2011	2,52	31/12/2018
E.1	J97I13000060001	0609	Aumento Produttività MI - 2013	4,81	31/12/2018
E.1	J97I13000070001	0610	Aumento Produttività M.E.NA - ante 2011	2,10	31/12/2018
E.1	J97I13000090001	0621	Aumento Produttività VR - ante 2011	3,30	31/12/2018
E.1	J97I13000240001	0510	Manut.Straord.Opere Dif.Infr.M.E.GE - ante 2011	1,00	31/12/2018
			SUBTOTALE E.1	**-14,32**	
E.5	*	1547	Piano di sviluppo tecnologico della rete - ante 2011	-0,01	31/12/2018
E.5	J11H01000260001	1245	Applicazioni Tecnologiche	0,01	31/12/2018
E.5	J11J03000010001	1392	Reingegnerizzaz. strategica investimenti	-0,14	31/12/2018
E.5	J11J04000070201	1432	Sist.Contr.Circ.linee e info al pubblico - ante 2011	-1,01	31/12/2018
E.5	J11J04000070221	1434	Interventi su SCC e IaP - Ancona	2,42	31/12/2018
E.5	J21H03000140051	1360	Attrezaggi tecnologici DTP Milano	6,88	31/12/2018
E.5	J27I06000060001	1516	Riconfigurazione impianti SCMT Firenze	9,86	31/12/2018
E.5	J29B08000210001	1568	Sistemi Informativi Navigazione	0,36	31/12/2018
E.5	J31H00000080001	0165	Innovazioni tecnologiche: treno diagnostico infrastruttura	-0,02	31/12/2018
E.5	J31H01000150001	0710	Inn. Tecn. Proc. Infras. per Imp. Elet - ante 2011	-0,05	31/12/2018
E.5	J31H02000090001	1168	Misuratore velocità treno	-1,19	31/12/2018
E.5	J31H03000360001	1329	Migl.Sist.diagn.e gest.dati per Man.Infr - ante 2011	-9,01	31/12/2018
E.5	J31H03000370001	1348	Sistemi Informativi Circolazione (SIC) - ante 2011	-0,02	31/12/2018
E.5	J31H03000450001	1365	Sviluppo laboratori e sperimentazioni metodologiche e strumenti di prova	3,83	31/12/2018
E.5	J31H92000050221	1169	Studi e sperimentazioni interdisciplinari	2,55	31/12/2018
E.5	J31H96000060008	0046	Potenziamento impianti ACEI nodo di Milano	6,92	31/12/2018
E.5	J31H99000010011	0933	Omogeneizzazione servizi di Informazioni al Pubblico	0,05	31/12/2018
E.5	J54F12000020001	1686	Sistema gestione attività manutentive	3,36	31/12/2018
E.5	J54H13000150001	1565	Sviluppo realizz sistemi di diagnostic - 2013	9,35	31/12/2018
E.5	J57I06000280001	1519	Riconfigurazione impianti SCMT Cagliari	2,60	31/12/2018
E.5	J57I09000120001	1565	Sviluppo realizz sistemi di diagnostic - ante 2011	-9,35	31/12/2018
E.5	J57I12000010001	1638	Sistemi per la Sostenibilità Ambientale	0,43	31/12/2018
E.5	J57I12000260001	1641	Sistema Piano e MIP	1,48	31/12/2018
E.5	J57I12000270001	1642	Piano d'Impresa	0,92	31/12/2018
E.5	J57I13000060001	1329	Miglioramento dei sistemi di diagnostica - 2013	12,47	31/12/2018
E.5	J59B07000130001	1540	Sistema manovra	-0,03	31/12/2018
E.5	J59B07000140001	1541	Sistemi Commerciali	-0,31	31/12/2018
E.5	J59B08000200001	1566	Evoluzione Sistema Prescrizioni MOV	-0,39	31/12/2018
E.5	J59B11000150001	1636	Vendor rating	2,33	31/12/2018
E.5	J59B13000040001	1692	Implementazioni Sistemi IT di IaP - 2013	1,00	31/12/2018
E.5	J59B13000050001	1694	Studi di fattibilità e sperimentazioni ICT	0,25	31/12/2018
E.5	J67I06000100001	1514	Riconfigurazione impianti SCMT Torino	3,58	31/12/2018
E.5	J67I08000000001	1546	Piano di sviluppo tecnologico della rete - ante 2011	-0,60	31/12/2018
E.5	J87I10000050001	1608	RFI maps	0,76	31/12/2018
E.5	J89B08000110001	1564	Studi e sperimentazione Dimensionamento Nodi	0,21	31/12/2018

Camera dei Deputati **ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN**

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di Programma 2017-2021 - parte Investimenti

TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIMATE AL 31.12.2018

importi in milioni di euro

mln

Codice riga	CUP	NPP	Descrizione riga	Costo	Data di messa in esercizio
E.5	J89B08000280001	1570	Adeguamento CED RFI Villa Patrizi	2,60	31/12/2018
E.5	J97E13000470001	1546	Piano di sviluppo tecnologico della rete - ante 2011	0,60	31/12/2018
E.5	J97I10000020001	0345	Telecomando bacini milanesi - studio di fattibilità	0,07	31/12/2018
			SUBTOTALE E.5	**52,75**	
E.2	*	1538	Interventi per l'innesto linea AV/AC Torino-Milano a Milano Certosa	-0,04	31/12/2018
E.2	*	R003	Riserve riga A2001	-15,61	31/12/2018
E.2	*	R010	Riserve riga E.2	15,84	31/12/2018
E.2	J11H92000030008	0137	Raddoppio Palermo-Messina tratta Messina-Patti	0,04	31/12/2018
E.2	J11H96000020001	0015	Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento Porta Susa - bivio Porta Nuova	-0,12	31/12/2018
E.2	J11J04000070031	1440	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - ante 2011	-0,81	31/12/2018
E.2	J11J04000070061	1443	Interventi upgrading rete viaggiatori - ante 2011	-1,00	31/12/2018
E.2	J11J04000070081	1445	Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - ante 2011	2,68	31/12/2018
E.2	J11J04000070091	1446	Riqual.staz-Adeg.marc.staz.area romana - ante 2011	-0,28	31/12/2018
E.2	J31H92000030001	0097	Adeguamento al traffico merci linea Milano - Chiasso	-0,02	31/12/2018
E.2	J31J05000040001	1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	-0,08	31/12/2018
E.2	J37I06000050001	1481	Interventi a Rho Vittuone e Magenta	19,00	31/12/2018
E.2	J54B13001230001	1440	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - 2012	9,00	31/12/2018
E.2	J71H92000040008	0101	Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	0,20	31/12/2018
E.2	J79B08000170001	0324	Acquisto nave per il trasporto ferroviario sullo Stretto di Messina	-0,13	31/12/2018
E.2	J81H03000060001	1161	Adeguamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC	-0,07	31/12/2018
E.2	J87I05000070001	1452	Interventi upgrading rete merci - Genova	-0,02	31/12/2018
E.2	J97B16000440001	1440	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - 2016	12,60	31/12/2018
E.2	J97I12000560001	1443	Interventi upgrading rete viaggiatori - ante 2011	1,00	
			SUBTOTALE E.2	**42,16**	
E.3	*	7995	Interv.Potenz.Razion.Scal.Merci Venezia - ante 2011	-0,01	31/12/2018
E.3	*	R011	Riserve riga E.3	1,72	31/12/2018
E.3	J17E99000020181	0878	Obblighi di legge settore "officine"-DG - ante 2011	-1,95	31/12/2018
E.3	J21H02000100001	1283	Fosse da visita treno completo per manutenzione corrente rotabili - Venezia	0,02	31/12/2018
E.3	J31H00000150001	1218	Potenziamento e miglioramenti infrastrutturali impianti di manutenzione rotabili - Milano	-0,71	31/12/2018
E.3	J31H00000170061	2951	Manten. Straor. Stabilimento Roma - ante 2011	-2,37	31/12/2018
E.3	J31H00000170081	2952	Manut. straord. Stabilimento di BA - ante 2011	0,15	31/12/2018
E.3	J31H00000180051	2988	Interventi di potenziamento e razionalizzazione scali merci - Reggio Calabria	-1,31	31/12/2018
E.3	J31H03000540001	0408	Castellucchio: raccordo stabilimento Marcegaglia	-0,16	31/12/2018
E.3	J37B12000080001	2951	Manten. Straor. Stabilimento Roma - 2012	2,37	31/12/2018
E.3	J41H02000070171	1206	Manten in effic imp manut rotab -Venezia - ante 2011	-0,10	31/12/2018
E.3	J59G00000000011	2004	Interventi di potenziamento e razionalizzazione scali merci - Napoli	0,35	31/12/2018
E.3	J74B01000200001	1250	Riqualificazione stazione di Battipaglia	0,03	31/12/2018
E.3	J81H00000180001	0406	Ravenna: Prima fase nuovo Scalo Merci Canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale FS	-0,01	31/12/2018
E.3	J87I12000070001	0878	Obblighi di legge settore "officine"-DG - ante 2011	1,95	31/12/2018
E.3	J91H01000330008	0220	Centro dinamica sperimentale Osmannoro	-0,39	31/12/2018
E.4	°	R013	Riserve riga E.4	0,12	31/12/2018
E.4	J31H02000110001	1291	Studio linea di accesso sud al nuovo valico del Brennero	-0,30	31/12/2018
E.4	J31H97000010001	1284	Studi di fattibilità asse del Gottardo	-0,21	31/12/2018
E.4	J37I08000000001	1544	Piano di sviluppo tecnologico della rete DTP Genova- ante 2011	-1,90	31/12/2018
E.4	J49B07000000001	1505	Studi di Fattibilità: Potenziamento Nodo di Roma	-0,03	31/12/2018
E.4	J61C10000020008	0338	Opere di collegamento del ponte sullo stretto di Messina con la linea Battipaglia-Reggio Calabria	-0,06	31/12/2018
E.4	J67I12000020001	1544	PIANO DI SVILUPPO TECNOLOGICO DELLA RETE DTP Genova - 2012	1,90	31/12/2018
			SUBTOTALE E.3/E.4	**-0,91**	
A5000_0	F21H91000000008	0351	Tratta AV/AC Milano - Bologna	-3,66	31/12/2018
A5000_0	J26H10000220005	0346	Interventi completamento tratta AV/AC Torino-Milano	-21,20	31/12/2018
A5000_0	J51C91000000008	0326	Nodo AV/AC Bologna	2.064,72	11/12/2017
			SUBTOTALE A5000_0	**2.039,86**	
			TOTALE TRASFERIMENTI IN TABELLA ULTIMATI	**2.119,54**	

*** Interventi non dotati di CUP**

Camera dei Deputati **ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN**

Tabella D - CREDITI VERSO I MINISTERI COMPETENTI

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

Tabella D: Crediti totali vs MEF/MIT al 31/12/2018

migliaia di euro

Capitoli di bilancio	Crediti al 31/12/2018
Capitolo 7122 MEF	1.611.229
Capitolo 8000 MEF	116.113
Capitolo 1274 MIT "INCENTIVAZIONE TRASPORTO MERCI "	48.775
Capitolo 7060 MIT "Legge Obiettivo"	289.946
Capitolo 7515 MIT Somme da assegnare per la linea AV/AC Treviglio-Brescia (risorse "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali")	183.865
Capitolo 7518 MIT Somme da assegnare per la linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi (risorse Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali e Sblocca Italia)	334.236
Capitolo 7516 MIT Fondo per la continuità dei cantieri	88.970
Capitolo 7540 MIT "Interventi di miglioramento alla rete ferroviaria"	149.993
Capitolo 7549 MIT "Sblocca Italia: Soppressione passaggi a livello"	44.574
Capitolo 7564 MIT "Pistoia - Lucca - Viareggio"	180.910
Capitolo 7528 MIT "Brennero"	270.000
TOTALE	2.867.702

di cui Contratto di programma 2016 - 2021, parte servizi

migliaia di euro

	Crediti al 31/12/2017
Capitolo 7122 MEF pg.5	240.497
TOTALE	240.497

Camera dei Deputati ARRIVO 13 Febbraio 2020 Prot: 2020/0000199/TN

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017 – 2021, parte investimenti

ALLEGATO N.1

1. Relazione Informativa

Roma, Luglio 2019

Indice

1. Premessa 3

2. L'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto Di Programma 2017-2021, Parte Investimenti 6

2.1 Dettaglio osservazioni intervenute nel corso dell'iter approvativo del CdP-I 2017-2021 . 6

2.2 Le principali novità dell'aggiornamento contrattuale 8

3. L'Evoluzione del portafoglio progetti 13

4. Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza 15

4.1 I definanziamenti 15

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza 17

4.3 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati 25

4.4 Focus risorse stanziate da fonti speciali da ridestinarsi con Delibera CIPE di approvazione del presente aggiornamento contrattuale. 27

4.5 Focus - Programmi per lo sviluppo della rete ferroviaria nelle regioni meridionali (PON – Reti e Mobilità /Piano Azione e Coesione) 29

5. "I nuovi avvii" 31

5.1 Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge 32

5.2 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento 32

5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori 33

5.4 Valorizzazione delle reti regionali 33

5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane 34

5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti 35

5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici 36

5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi 37

6. Avanzamento Project Review 38

7. Criteri di applicazione delle raccomandazioni del CIPE in tema di documentazione da produrre nell'ambito dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma - parte Investimenti 42

APPENDICI 48

1. PREMESSA

Nel corso del **primo semestre 2018** è proseguito l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti con la conclusione da parte della Corte dei Conti del controllo di legittimità sul parere espresso dal CIPE con delibera n.66 del 7 agosto 2017 e la relativa pubblicazione in Gazzetta Ufficiale (G.U.) del 10 aprile 2018.

Successivamente, lo schema di Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, aggiornato per tener conto delle raccomandazioni della citata delibera n. 66/2017 e le osservazioni formulate dalla Corte dei Conti in sede di registrazione della stessa, in data **5 settembre 2018**, è stato trasmesso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti per materia, ai sensi della Legge 238/1993.

Al riguardo, l'VIII^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e la IX^ Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, rispettivamente nelle sedute del **24 e 25 ottobre u.s**., hanno espresso **parere favorevole con Condizioni e Osservazioni**, sottolineando l'importanza di dare seguito, "con grande senso di responsabilità ed in tempi particolarmente celeri", all'iter di approvazione dell'Atto; ciò, anche al fine di attuare prontamente gli interventi per la sicurezza del sistema ferroviario previsti con il nuovo Contratto.

Nella seduta del **28 novembre 2018, il CIPE** è stato informato in merito alle modalità di recepimento dei pareri resi dalle competenti Commissioni parlamentari e che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., tenuto conto di quanto riportato nei citati pareri, avrebbero proceduto alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, introducendo nelle Tabelle contrattuali specifiche note per gli interventi oggetto delle condizioni e osservazioni delle medesime Commissioni.

In definitiva, nelle Tabelle contrattuali è stata riportata, per ciascun "intervento" oggetto di Condizione o Osservazione, una delle seguenti Note (NCP: Note Commissioni Parlamentari):

- NCP1: Intervento sospeso

- NCP2: Progetto della nuova stazione in zona Belfiore-Macelli da revisionare d'intesa con la Regione ed il Comune (indicazione specifica in quanto riferita al solo progetto "Nodo AV di Firenze");

- NCP3: Valutazione in corso, senza impatti immediati sulle attività avviate;

- NCP4: Valutazione in corso; intervento sospeso sino al prossimo aggiornamento contrattuale;

- NCP5: Valutazione effettuata, senza impatti sulle attività avviate;

- NCP6: Valutazione da avviare.

Il contratto così modificato in data **20 dicembre 2018** è stato sottoscritto digitalmente dal Gestore ed in data **28 gennaio 2019** dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

In data 9 maggio 2019 è stato registrato da parte della Corte dei Conti il decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019 di approvazione del contratto pertanto il Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021 è pienamente operativo.

Considerato che:

- in data 2 febbraio 2019 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.28 il Dpcm 28 novembre 2018 concernente il riparto del Fondo di cui all'art.1 comma 1072, della Legge 27 dicembre 2017 n.205 (Legge di Bilancio 2018) che assegna circa 13,2 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui 5,9 mld di euro quale quota destinata a RFI per investimenti di mantenimento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- le Commissioni parlamentari nel parere sul CdP-I 2017-2021 avevano auspicato che *"entro 4 mesi si proceda ad un aggiornamento del CdP-I in cui rivedere il cronoprogramma per la realizzazione di alcune opere in funzione delle priorità indicate dal Governo";*
- il Contratto di Programma – parte investimenti presenta modifiche sostanziali, così come definite ai sensi dell'art.15 comma 1bis della Legge 4 dicembre 2017 n. 172 e pertanto si dovrà procedere secondo l'iter approvativo di cui ai commi 1 e 2 della legge 238/93;

il Gestore, ai sensi dell'art.3 comma 2 del CdP-I 2017-2021 ("*a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto stesso)* **procede all'aggiornamento congiunto 2018-2019** del medesimo contratto per rendere operative le nuove risorse finanziarie in un unico processo autorizzativo al fine di avviarne rapidamente l'operatività.

L'aggiornamento contrattuale è stato elaborato tenendo conto oltre che delle esigenze espresse dalle Regioni, anche dei pareri resi dai vari soggetti competenti nel corso dell'iter approvativo del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021, tra cui:

- **osservazioni del CIPE** contenute nella Delibera del 7 agosto 2017 n.66;
- **raccomandazioni** formulate dalla **Corte** dei **Conti** in occasione della registrazione della medesima Delibera;
- **osservazioni dell'Autorità** di **Regolazione** e **Trasporti** contenute nel parere n.11 del 30 novembre 2017;
- **condizioni** ed **osservazioni** delle **competenti Commissioni** del Senato e della Camera contenute nei pareri rilasciati rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre 2018;
- **indicazioni** dei Ministeri competenti in merito alla necessità di elaborare un documento che definisca un livello di priorità degli investimenti eleggibili a finanziamento.

Si informa inoltre che verrà rappresentata l'allocazione delle risorse recate dall'art.1, commi 95-96-98 della Legge di Bilancio 2019 *(Legge n° 145 del 30 dicembre 2018, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021")* che ha istituito, nello stato di previsione del MEF (cap.7557), un apposito *"Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato*

e lo sviluppo del Paese", con una dotazione complessiva di **43,6 miliardi di euro,** ancora in fase di ripartizione formale, nelle more della emanazione del DPCM Investimenti 2019.

2. L'AGGIORNAMENTO 2018-2019 DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI

2.1 Dettaglio osservazioni intervenute nel corso dell'iter approvativo del CdP-I 2017-2021

Di seguito viene rappresentato in maniera analitica come sia stato recepito nell'aggiornamento contrattuale quanto indicato dai vari soggetti competenti nel corso dell'iter approvativo del CdP-I 2017-2021:

Tab. 1 Osservazioni/Raccomandazioni/pareri

Raccomandazioni CIPE	Commento	Atto di recepimento
1- in sede di aggiornamento del contratto dovranno essere recepite le **riduzioni alle risorse** assegnate a RFI con Decreti MIT/MEF n.498/2014 e 82/2015.	**2-** Il definanziamento, di **3,1 mln di euro**, si riferisce alle riduzioni operate sui finanziamenti dello Sblocca Italia assegnati all'intervento Pistoia-Lucca-Viareggio, già recepito nella Legge di Bilancio 2018	**Nell'agg. 2018/2019** del CdP-I sono state ridotte le risorse finanziarie dell'intervento Pistoia-Lucca-Viareggio (riga CdP 1346) di 8,1 mln di euro in quanto la legge di Bilancio 2019 ha apportato un'ulteriore riduzione di 5 mln di euro alle risorse stanziate dal Decreto c.d. Sblocca Italia. Le risorse sono state reintegrate utilizzando le disponibilità del F.do Salvaguardia.
2- art.8: si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance dei programmi di cui alle tabelle A01 e A02 oltre a definire parametri di valutazione anche sulle attività svolte nelle diverse fasi della progettazione delle opere programmate;	Sono state apportate modifiche all'articolato contrattuale: **All'articolo 8 "Indicatori di performance"** dopo il comma 2 sono aggiunti i ***comma 2bis e 2 ter*** per la disciplina della misurazione delle **performance** per i **programmi** di **investimento individuati** alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le **progettazioni definitive** e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti. A tal proposito è stata inoltre redatta una nuova *"Appendice n.8 - Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di* ***investimento individuati*** *alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le* ***progettazioni definitive*** *e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti"* che disciplina quanto riportato nell'articolato contrattuale.	**Aggiornamento 2018/2019** CdP-I
3- I nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati o finanziati per la sola progettazione dovranno essere corredati da appositi dossier ex ante integrati da una ACB.		Vedi presente Relazione, Cap.7: *"Criteri di applicazione delle raccomandazioni del CIPE in tema di documentazione da produrre nell'ambito dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma - parte Investimenti"*
4- "Schede interventi": dal prossimo aggiornamento contrattuale dovranno essere integrate con: parti descrittive del territorio dove si realizza l'opera, tipo di opera, quadri economici, e per i nuovi interventi dossier ex ante.	Le schede intervento sono state integrate con un apposito campo "**Inquadramento territoriale"** e riportano i **"quadri economici"** degli interventi".	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I.

5- Il Ministero dovrà informare in merito alla destinazione delle risorse a valere del PAC complementare al PON 2014-2020 approvato con delibera 58/2016 e provvisoriamente appostate nel Fondo Salvaguardia.	Sono ancora in corso approfondimenti con i Ministeri competenti.	Prossimi aggiornamenti contrattuali.
Raccomandazioni CdC	**Commento**	**Atto di recepimento**
6- *Evidenza del nesso funzionale e della coerenza tra Contratto di Programma e Piano Commerciale, in particolare per quanto concerne i programmi di finanziamento e di investimento e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, di cui all'art. 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015".* **Sarebbe opportuno che i nessi di funzionalità e coerenza tra i due documenti non fossero relegati ad una mera rappresentazione mediante l'indicazione del codice d'intervento CdP-I per ciascun intervento riportato nel Piano Commerciale.**	Nelle **"Schede intervento"** è stata implementata, nella sezione **"Benefici associati all'investimento"** una tabella che riporta i gli indicatori sintetici dei benefici, in termini di capacità, regolarità, velocità, prestazioni e accessibilità/integrazione, associati a ciascun intervento così come riportato nel Piano commerciale *di cui all'art. 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015.*	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I.
Parere ART	**Commento**	**Atto di recepimento**
7- Dare evidenza delle esigenze di esercizio connesse agli interventi di potenziamento del reticolo merci	Le scelte d'intervento sui collegamenti di ultimo e penultimo miglio ferroviario sono orientate alla generazione di benefici strutturali per il sistema logistico intermodale. Gli investimenti previsti nel CdP-I sono generalmente finalizzati all'aumento prestazionale del terminal terrestre o portuale e all'aumento della capacità dell'impianto. **Nelle schede del Piano commerciale *di cui all'art. 15, comma 5 del d.lgs. 112/2015, sono già rappresentati* i dati di trasporto attuali e i principali obiettivi funzionali e commerciali che si stima di ottenere.**	**Piano Commerciale**
8- Specificare le misure prestazionali obiettivo e prevedere un adeguato monitoraggio su tempi e costi di realizzazione dei programmi delle tabelle A01 "Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge" e A02 "Tecnologie per la circolazione ed efficientamento".	Sono state apportate modifiche all'articolato contrattuale: **All'articolo 8 "Indicatori di performance"** dopo il comma 2 sono aggiunti i ***comma 2bis e 2 ter*** per la disciplina della misurazione delle **performance** per i **programmi** di **investimento individuati** alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le **progettazioni definitive** e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti. A tal proposito è stata inoltre redatta una nuova *"Appendice n.8 - Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di* ***investimento individuati*** *alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le* ***progettazioni definitive*** *e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti"* che disciplina quanto riportato nell'articolato contrattuale.	**Aggiornamento 2018/2019** CdP-I
9- evidenziare opportuni indicatori quantitativi all'interno della scheda di intervento, anche a supporto dell'alimentazione dell'aggiornamento dinamico della contabilità regolatoria e del Registro dei Beni del gestore.	**Nell'allegato al PIR 2018:** *"Piano di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura e Sperimentazioni"* sono rappresentati gli impatti differenziali sulle OPEX.	Piano Commerciale
Condizioni Commissioni Parlamentari	**Commento**	**Atto di recepimento**
10- per gli interventi 0291 «Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari» e 0262 «Linea AV/AC	Gli interventi 0291 e 0262 sono stati stralciati dal contratto e riportati solo "per memoria" nelle tabelle contrattuali .	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I.

Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste» si proceda con il ritiro dei progetti in quanto definitivamente abbandonati nel 2014, dopo aver concluso le procedure di VIA con esiti negativi, e l'utilizzo dei fondi conseguentemente risparmiati per il potenziamento della linea Venezia-Trieste (progetto 0365, costo 1.800 mln);		
11- per l'intervento 1604B «Nuova linea Trieste-Divaca», si proceda con il ritiro del progetto, attualmente in fase di progettazione preliminare, e l'utilizzo dei relativi fondi per l'intervento 1604A di potenziamento della linea attuale;	L'intervento 1604B è stato stralciato dal contratto e riportato solo "per memoria" nelle tabelle contrattuali.	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I.
12- per l'intervento A5000–1 «Nodo AV di Firenze», si proceda, con una revisione del progetto della stazione in zona Belfiore-Macelli, redatto dal Gruppo Norman Foster & Partners e Ove Arup, al fine di contenerne drasticamente i costi di progettazione e realizzazione.	Per il nodo di Firenze si procederà, come richiesto dalle Commissioni, alla revisione del progetto della nuova stazione AV in zona Belfiore-Macelli, in accordo con la Regione Toscana e il Comune di Firenze, ciò, al fine di contenerne i costi.	Prossimi aggiornamenti contrattuali. Allo stato attuale ancora non sono disponibili aggiornamenti sulle attività di revisione del progetto.
13- dove sono previsti dei raddoppi di linea, si proceda, ove possibile, con una rivisitazione degli stessi prevedendo anziché un raddoppio integrale, dei raddoppi selettivi.	Sono state avviate le analisi tecniche per verificare la possibilità di revisionare i progetti di raddoppio al fine di individuare tratte prioritarie coerenti con le ipotesi di sviluppo dei modelli di esercizio concordati con le Regioni. In esito agli approfondimenti avviati, sarà valutata la possibilità di realizzare raddoppi selettivi sulle tratte prioritarie.	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I e prossimi aggiornamenti.
14- a dare priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie «zero emission» al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, privilegiando le parti di territorio che ne sono completamente sprovviste.	Nel Contratto sono già finanziati numerosi interventi di elettrificazione delle linee, che consentono di eliminare il ricorso a treni alimentati con combustibili fossili. Con le nuove risorse dell'aggiornamento 2018/2019 viene dato ulteriore forte impulso agli interventi di elettrificazione. Altri interventi di elettrificazione risultano programmati	Aggiornamento 2018/2019 CdP-I e prossimi aggiornamenti.

E' stata inoltre predisposta un'apposita **Appendice n. 9** in cui verrà rappresentato lo stato dell'arte sull'avanzamento delle n.58 Osservazioni delle Commissioni Parlamentari contenute nei pareri rilasciati rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre 2018.

2.2 Le principali novità dell'aggiornamento contrattuale

L'atto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale, contiene elementi di novità in merito agli "indicatori di performance" (*ex art.8 CdP-I 2017-2021*), integrati per rispondere alle richieste dei vari stakeholders, in particolare, il CIPE, in sede di espressione del parere sul CdP-I 2017-2021, ha formalmente richiesto nella delibera n.66/2017:

"si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance con riferimento a categorie di intervento di cui alle tabelle A01 «Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», oltre a definire parametri di valutazione anche sull'attività svolta dalla Società nelle diverse fasi di progettazione delle opere programmate",

sul tema è tornata anche la Corte dei Conti in sede di registrazione della citata delibera n.66/2017 del CIPE:

"[...] E' doveroso sottolineare che, al riguardo, il gestore ha riferito che è in corso di elaborazione la definizione di indicatori idonei a valutare la performance di tale categoria di interventi (Programmi di Investimento) che verranno recepiti in occasione

dell'aggiornamento 2018 del CdP 2017-2021, assicurando, nel contempo, un impegno nell'individuazione di opportuni indicatori anche per gli interventi che non abbiano raggiunto la progettazione definitiva. Si ritiene, inoltre, di dover raccomandare la sollecita definizione degli indicatori di valutazione per i programmi di investimento cui fanno riferimento le Tabelle A1 (Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge) e A2 (Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento), data la particolare natura di tali interventi e il sensibile incremento di costo che comportano."

L'applicazione del meccanismo di misurazione della performance definito nel CdP-I 2017-2021 trova applicazione ai "Progetti di Sviluppo" - ossia l'insieme di opere, lavori, forniture e servizi individuato da un Codice Unico Progetto (CUP) - per i quali è stata già sviluppata una progettazione definitiva per tutti i sottoprogetti costituenti il Progetto. È stata pertanto integrata la metodologia di determinazione degli indicatori di performance, per individuare anche le modalità di misurazione delle performance attuative di:

- **"Programmi" di investimento**, costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione, generalmente estesi ad ampie porzioni dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, generalmente articolati in una serie progetti di investimento ciascuno individuato da un Codice Unico Progetto (CUP) e riferiti nello specifico alle tabelle contrattuali A01 «Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», così come rappresentati nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021. ;
- **Progettazioni definitive** e **studi di fattibilità tecnico-economica** di investimenti rilevanti.

La metodologia di calcolo della performance dei "Programmi" e delle "Progettazioni" è parte integrante della documentazione dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I ed è riportata **nell'Appendice 8**: ***"Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti".***

Ne consegue che l'avvio del meccanismo di misurazione della performance per queste tipologie di investimenti sarà possibile a decorrere dall'anno successivo a quello di conclusione dell'iter di approvazione dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I, anno in cui saranno comunicati i valori obiettivo delle variabili tecniche ed economiche relative all'anno successivo per ciascun "Programma".

Di seguito le modifiche all'articolato contrattuale:

all'**art.8 "Valutazione performance e penalità"** - dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti commi:

> ***comma 2bis:*** *"RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito dai programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una nuova metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.8: "Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti"). Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti due indicatori rappresentativi di ogni singolo programma oggetto di valutazione:*
>
> - *I milestone,* funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;

- *I produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato:

che vengono sintetizzati in un unico indicatore calcolato per ogni singolo elemento del paniere monitorato attraverso la seguente formula:

$$Ip_i = (0{,}4 * I_{milestone} + 0{,}6 * I_{prod})$$

Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30% rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (Ip_i) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura della penale	misura dello scostamento
1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento	tra il 30 ed il 50 per cento
2% produzione annua obiettivo del programma di investimento	superiore al 50 per cento

1. ***comma 2ter:*** *"RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, provvederà a comunicare, per un paniere costituito da progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una nuova metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.8: "Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti"). Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di Progetto nominato, con apposita comunicazione organizzativa, dall'Amministratore Delegato della Società. Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali":*

misura della penale	misura dello scostamento
0,2% valore delle opere da progettare	tra il 30 ed il 50 per cento
0,3% valore delle opere da progettare	superiore al 50 per cento

Dopo il comma 6 è aggiunto il comma 7:

comma 7*: "il sistema di irrogazioni delle penali di cui ai commi 2bis e 2ter produce i suoi effetti sul portafoglio delle opere in corso del vigente CdP-I e sui nuovi inserimenti dei singoli aggiornamenti annuali a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione del decreto MIT/MEF di approvazione della metodologia e dell'aggiornamento del CdP-I presso la Corte dei Conti".*

Si segnala inoltre che, nel presente aggiornamento contrattuale, in coerenza con le indicazioni dei Ministeri, dell'evoluzione normativa, dell'esperienza maturata nell'interlocuzione con gli stakeholders sul Contratto di Programma e per accompagnare, annualmente, la quantificazione consapevole delle risorse nell'ambito della Legge di Bilancio, è stato elaborato un nuovo documento il **DVPPI (Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti)** che si pone i seguenti obiettivi:

- **esplicitare razionali**, **criteri** e **metodi** per la **valutazione** della specifica tipologia di **investimenti** ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale
- **comunicare** i **risultati** della **valutazione sistematica** e **sistemica** di tutti i singoli investimenti che manifestano **fabbisogni finanziari** ed evidenziare la singola **rilevanza** di ciascuno rispetto agli **obiettivi** strategici definiti
- **rendere** immediatamente **visibile** la **collocazione multidimensionale** (cosa, dove, perché e quanto) dei **singoli investimenti** nel quadro complessivo delle strategie di upgrading e sviluppo della rete anche funzionalmente a successivi eventuali specifici approfondimenti da condurre su singoli investimenti.

La valutazione effettuata con il DVPPI, oltre a dimensionare i programmi di upgrading della rete finalizzati alla **sicurezza**, **affidabilità** ed **efficienza della rete esistente** in termini di allocazione risorse sulla base della loro cantierabilità, è infatti finalizzata a individuare i progetti di sviluppo della rete legati a *esigenze di **connettività** del territorio elegibili - sulla base della loro maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi - all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento nella proposta di aggiornamento al CdP-I* .

A partire da questa prima edizione, il DVPPI sarà aggiornato attraverso un processo di **rolling** in corrispondenza dell'avvio dell'iter di formazione della Legge di Bilancio .

Tenuto fermo il meccanismo, in ogni aggiornamento contrattuale si provvederà a:

- escludere dalla valutazione gli investimenti nel frattempo finanziati
- aggiornare i fattori di priorità (es. maturità, nuove richieste degli stakeholders, …)
- definire un nuovo ranking.

Sono state inoltre aggiornate, per rispondere al set informativo richiesto, le seguenti **"Appendici"** alla **Relazione informativa**:

Appendice 1: Dettaglio Delibere CIPE per intervento

Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021

Appendice 3: Schede interventi aggiornamento 2018 CdP-I 2017 – 2021

Appendice 4: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale corredato da dossier investimenti a supporto delle motivazioni delle variazioni di costo dei Programmi/progetti o di nuove esigenze sorte rispetto al CdP-I 2017-2021 che richiedono finanziamenti a valere della Legge di Bilancio 2018-2019.

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

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

Appendice 7: CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale

e sono state elaborate **due nuove appendici**:

Appendice 8: "Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti".

Appendice 9: Stato dell'arte sull'avanzamento delle valutazioni sulle n.58 Osservazioni delle Commissioni Parlamentari.

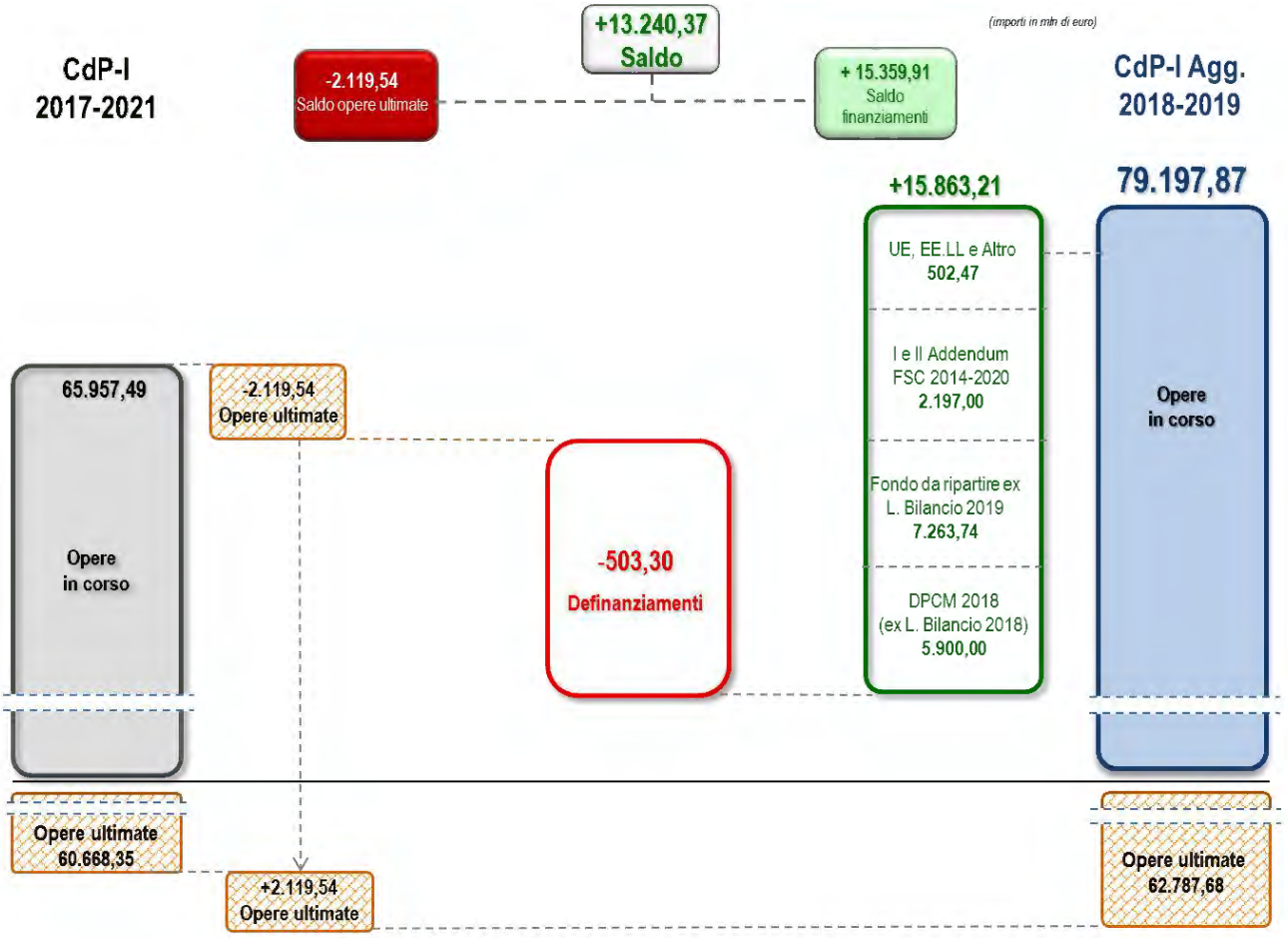
3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

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

Criterio ispiratore è rappresentato dalla finalità di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari con particolare focalizzazione sulla centralità dei nodi di intersezione delle reti e sullo sviluppo tecnologico della rete.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, come rappresentato in figura, si attesta a **79.197,86 milioni di euro** rispetto ai **65.957,49 milioni di euro** del Contratto di Programma 2017-2021, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a **2.119,54** milioni di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a **15.359,91 milioni di euro.**

Fig. 1 – Evoluzione del portafoglio progetti



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

- trasferimento nella Tabella "Investimenti ultimati" di interventi conclusi pari a **2.119,54** milioni di euro di cui **79,68 milioni** riferiti ad investimenti sulla rete convenzionale e **2.039,86** milioni di euro riferiti alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per maggiori dettagli vedi tabella "Opere ultimate")
- recepimento del definanziamento/ridestinazioni per un valore complessivo di circa **503,30** milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **15.863,21** milioni di euro;
- una variazione a saldo zero così articolata:
    - **420,00 milioni di euro** recati dal Decreto Legge 148/2017 per l'anno 2017 (c.d. Decreto Fiscale 2017) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2018 dalla Legge n° 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020" (c.d. Legge di Bilancio 2018) sul capitolo MEF 7122/pg2;
    - **600,00 milioni di euro** recati dal Decreto Legge 119/2018 per l'anno 2018 (c.d. Decreto Fiscale 2018) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2019 dalla Legge n° 145 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (c.d. Legge di Bilancio 2019);
    - **795,90 milioni di euro**, di risorse già contrattualizzate e rimodulate a favore di interventi improcrastinabili.

4. LE VARIAZIONI ALLE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA

4.1 I definanziamenti

Nel presente aggiornamento contrattuale si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di **503,30 milioni di euro**.

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

- ✓ **-225,00 milioni di euro** di cui ***180 mln di euro*** quale definanziamento disposto ai sensi della c.d. Legge di Bilancio 2019 sul capitolo di bilancio *MIT 7563 "Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure"* per le annualità 2019-2030 e ***45 mln di euro*** quale azzeramento del credito maturato vs il MIT, per le quote stanziate nelle annualità 2016-2018 come comunicato con nota MIT n.1303 del 26 febbraio 2019, in quanto non utilizzabili per l'avvio di alcuna fase funzionale dell'intervento;
- ✓ **-72,00 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (Cabina di Regia) richiesto dalle Regioni Puglia e Veneto;
- ✓ **-9,56 milioni di euro** di riduzione di risorse assegnate dal Decreto Legge Sblocca Italia (DL 133/2014) ai seguenti interventi:
    - *-8,10 milioni di euro per il "Potenziamento Pistoia – Lucca – Viareggio" (cap. MIT 7564), di cui 3,10 milioni di euro per effetto del Decreto MIT/MEF n.426 del 13/9/2017 e 5,00 per effetto della Legge di Bilancio 2019;*
    - *-1,03 milioni di euro per Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza, 2° lotto funzionale, (cap. MIT 7516) per effetto del Decreto MIT/MEF n.426 del 13/9/2017;*
    - *-0,43 milioni di euro per il "Programma di soppressione passaggi a livello", cap. MIT 7549 per effetto del decreto MEF di variazione DMT n. 146189/2017.*
- ✓ **-17,25 milioni di euro** di riduzione di risorse UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, per chiusura delle Decisioni UE con un valore inferiore rispetto a quanto programmato;
- ✓ **-38,58 milioni di euro** a seguito riprogrammazione risorse a carico dei fondi PON-FESR (2007-2013 e 2014-2020) e PAC 2007-2013;
- ✓ **-118,33 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da modifiche a quanto previsto nei Patti Sud (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020);
- ✓ **-22,58 milioni di euro** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con EE.LL. anche a seguito della rendicontazione finale e della conclusione degli interventi ammessi a valere sul Programma Operativo Regionale Lombardia 2007-2013 e Programma Operativo Regionale Lazio 2007-2013.

Tab. 2 – Riepilogo definanziamenti

milioni di euro

Minister o-Ente	Fonte/Riga CdP	IMPORTO
MEF	**Legge di Bilancio 2019**	**-225,00**
	0289 - Tratta Andora Finale Ligure	*-225,00*
MEF	**FSC 2014-2020 - Cabina di Regia**	**-72,00**
	I003-Foggia Manfredonia	*-50,00*
	I131- Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	*-22,00*
MIT	**DL Sblocca Italia (Legge 164/2014)**	**-9,56**
	1346 - Potenziamento linea Pistoia-Lucca	*-8,10*
	0362B - Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	*-1,03*
	A1006 - Soppressione passaggi a livello	*-0,43*
UE	**TEN-T 2007-2013 e CEF 2014-2020**	**-17,25**
	0119 - Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	*-1,26*
	0260 - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	*-0,43*
	0262 - Progettazione Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	*-2,41*
	P053 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	*-0,02*
	0292A - Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	*-1,71*
	A2011 - Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS) e altri minori	*-0,05*
	1604B - Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca	*-1,21*
	P054 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	*-0,18*
	A2004A - Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	*-0,70*
	0325 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	*-8,72*
	0268 - Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	*-0,55*
MIT/UE	**PON - PAC (2007-2013, 2014-2020)**	**-38,58**
	0099A - Caserta-Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	*-8,90*
	Interventi diffusi di Manutenzione Straordinaria, Sicurezza ed Obblighi di Legge	*-9,54*
	A2004A/A2001B - SCMT Sottosistema Terra SICILIA	*-0,83*
	0263 - Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	*-19,31*
EE.LL.	**FSC 2014-2020 - Patti Sud**	**-118,33**
	0013B-Nodo di interscambio modale di Vesuvio Est	*-35,50*
	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*
	P122- Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	*-0,12*
	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	*-69,71*
	I174 - Fermata Taranto Nasisi	*-7,00*
EE.LL.	**EE.LL e Altro**	**-22,58**
	POR Lazio 2007-2013	*-8,65*
	POR Lombardia 2007-2013	*-1,36*
	1524 - Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	*-7,25*
	A2010 - Sistemi Informativi	*-0,07*
	E.1 - Manutenzione Straordinaria, Sicurezza ed Obblighi di Legge, E.2 - Sviluppo infrastrutturale e upgrading, E.4 - Studi di fattibilità e progettazioni	*-2,66*
	P075 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	*-2,26*
	A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	*-0,34*
TOTALE		**-503,30**

4.2 Nuove fonti di finanziamento per competenza

Nella tabella sotto riportata sono state riepilogate le variazioni in aumento registrate rispetto al CdP-I 2017-2021, per un valore complessivo di **15.863,21** milioni di euro.

Tab. 3 – Riepilogo nuove fonti per competenza

milioni di euro

FONTE DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
DPCM 2019, Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese ex Legge di Bilancio 2019 art.1 comma 95-96-98	7.263,74
DPCM 2018, Rifinanziamento fondo ex art.1 comma 140-142 ex Legge di Bilancio 2018 art.1 comma 1072	5.900,00
I Addendum al Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (delibera 98/2017)	2.092,50
II Addendum al Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (delibera 12/2018)	104,50
Fonti statali cap.7122 pg.2 da CdP-S	26,53
Legge di Bilancio 2017 (fondo ex art.1 comma 140-142, linee di intervento "Sistemi di Trasporto Rapido di Massa") DM 6/08/2018	23,00
Legge di Bilancio 2017 (fondo ex art.1 comma 140-142, linee di intervento "Fondo per le Infrastrutture portuali") DM 71/2018 (cap.7258/2)	2,50
Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali	28,62
PON-FESR 2014-2020	6,36
CEF 2014-2020	36,72
Risorse da EE.LL. ed altro	378,75
TOTALE	**15.863,21**

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:

- **7.263,74** milioni di euro quale quota del **Fondo** da **ripartire** per il **rilancio** degli **investimenti** delle **amministrazioni centrali** dello **Stato** e lo **sviluppo** del **Paese istituzione**, istituito nello stato di previsione del MEF (cap.7557) dall'art.1 commi 95-98 della Legge n.145 del 30 dicembre 2018 (c.d. Legge di Bilancio 2019), con una dotazione complessiva di 43,6 mld di euro, articolata in 740 milioni di euro per l'anno 2019, 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, 3.250 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 3.300 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033. L'utilizzo del fondo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle economie e finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, da adottarsi entro il 31 gennaio 2019. La contrattualizzazione di tale risorse è **condizionata** al **perfezionamento** del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di ripartizione del Fondo. **Eventuali variazioni** del **finanziamento** destinato al presente Contratto di Programma a valere sul predetto Fondo, rispetto

alle previsioni contrattuali, **comporteranno l'aggiornamento** delle **tabelle** del Contratto e dovranno essere recepite nel primo aggiornamento utile del contratto medesimo; si segnala da ultimo che, nel rispetto del decreto per il riequilibrio territoriale su menzionato, sono state destinate al Sud il **41 %** delle suddette risorse.

Tab. 4 – Dettaglio interventi finanziati dal Fondo istituito dall'art.1 comma 95-96-98 della Legge di Bilancio 2019

milioni di euro

Riferimento CdP-I		Descrizione intervento	DPCM 2019	% sud
A01	**01**	**Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge**	1.230,50	34%
A01	*A1004A*	*Sicurezza in galleria*	*30,00*	*34%*
A01	*A1004B*	*Risanamento acustico*	*80,00*	*34%*
A01	*A1004C*	*Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori*	*227,00*	*34%*
A01	*A1004D*	*Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge*	*20,00*	*34%*
A01	*A1004E*	*Sicurezza armamento*	*421,50*	*34%*
A01	*A1004F*	*Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi*	*15,00*	*34%*
A01	*A1006*	*Soppressione passaggi a livello*	*80,00*	*34%*
A01	*A1013A*	*Idrogeologia*	*120,00*	*34%*
A01	*A1013B*	*Sismica*	*30,00*	*34%*
A01	*A1014*	*Piano conservazione opere d'arte*	*100,00*	*34%*
A01	*A2004A*	*Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera*	*56,00*	*34%*
A01	*A2004C*	*Sistemi per la protezione dei passaggi a livello*	*30,00*	*34%*
A01	*A2004D*	*Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura*	*11,00*	*34%*
A01	*A2004G*	*Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza*	*10,00*	*34%*
A02	**02**	**Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento**	903,00	34%
A02	*A2001B*	*Tecnologie per la circolazione*	*585,00*	*34%*
A02	*A2011*	*Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)*	*180,00*	*34%*
A02	*A2010*	*Sistemi Informativi*	*45,00*	*34%*
A02	*A2005*	*Telecomunicazioni e GSM-R*	*53,00*	*34%*
A02	*A2008*	*Sviluppo tecnologie innovative*	*30,00*	*34%*
A02	*A2009*	*Security*	*10,00*	*34%*
A03	**03**	**Valorizzazione turistica delle ferrovie minori**	40,00	34%
A03	*P214*	*Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	*40,00*	*34%*
A04	**04**	**Valorizzazione delle reti regionali**	441,00	14%
A04	*0366A*	*Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase*	*100,00*	
A04	*1674*	*Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento*	*13,00*	*100%*
A04	*P101*	*Potenziamento linea Empoli-Siena*	*90,00*	
A04	*1346*	*Potenziamento linea Pistoia-Lucca*	*56,00*	
A04	*P198*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest*	*50,00*	
A04	*P199*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est*	*55,00*	
A04	*P200*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro*	*30,00*	
A04	*P201*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole*	*47,00*	*100%*
A05	**05**	**Città metropolitane**	810,28	18%
A05	*0049A*	*Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase*	*20,00*	
A05	*0049B*	*Raddoppio Milano-Mortara: completamento*	*5,00*	
A05	*0331*	*Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano*	*239,68*	
A05	*0336*	*Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono*	*25,00*	*100%*
A05	*I086*	*Raddoppio Aprilia-Nettuno*	*4,00*	
A05	*I185*	*Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto*	*0,60*	
A05	*P053*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma*	*65,00*	
A05	*P054*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano*	*80,00*	
A05	*P055_A*	*Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)*	*171,00*	*34%*
A05	*P075*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia*	*30,00*	
A05	*P076*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze*	*30,00*	
A05	*P080*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino*	*25,00*	
A05	*P112*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna*	*22,00*	
A05	*P134*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli*	*40,00*	*100%*
A05	*P218*	*Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale*	*50,00*	*34%*
A05	*0332B*	*Nodo di Bari: Bari Nord*	*3,00*	*100%*
A06	**06**	**Porti e interporti**	152,00	57%
A06	*I008*	*Porto di Trieste*	*35,00*	
A06	*P220*	*Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce*	*2,00*	
A06	*P060*	*Infrastrutturazione porti e terminali*	*115,00*	*75%*
A07	**07**	Aeroporti	-	0%
A07	*I137*	*Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo*		
A08	**08**	**Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali**	3.686,96	53%
A08	*0077*	*Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase*	*20,00*	
A08	*0119*	*Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara*	*30,00*	
A08	*0136*	*Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella*	*50,00*	*100%*
A08	*0275A*	*Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie*	*1.775,35*	*100%*
A08	*0286B*	*Quadruplicamento Tortona-Voghera*	*10,00*	
A08	*0289*	*Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure*	*10,00*	
A08	*0294*	*Potenziamento linea Gallarate-Rho*	*500,00*	
A08	*0307A*	*Velocizzazione Roma-Pescara opere prioritarie*	*100,00*	
A08	*0335*	*Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo*	*249,50*	

A05	P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	171,00	34%
A05	P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	30,00	
A05	P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	30,00	
A05	P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	25,00	
A05	P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	22,00	
A05	P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	40,00	100%
A05	P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	50,00	34%
A05	0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	3,00	100%
A06	**06**	**Porti e interporti**	152,00	57%
A06	I008	Porto di Trieste	35,00	
A06	P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	2,00	
A06	P060	Infrastrutturazione porti e terminali	115,00	75%
A07	**07**	**Aeroporti**		
A07	I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		

– **5.900,00** milioni di euro quale quota del **Fondo per gli investimenti** e lo sviluppo infrastrutturale del Paese istituito ai sensi dell'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 e rifinanziato, nello stato di previsione del MEF, ai sensi dell'art.1 comma 1072 della legge di Bilancio 2018 per complessivi 36.115 milioni per il periodo 2018-2033. Le predette risorse sono state ripartite, come già previsto nella legge istitutiva del Fondo (L. n. 232/2016 "Legge di Bilancio 2017") – con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 novembre 2018 (**DPCM 2018**) pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 02 febbraio 2019. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota 0670 del 01/02/2019, ha comunicato che per RFI le risorse assegnate a valere sul suddetto Fondo ammontano a 5.900,00 milioni di euro.

A05	P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	171,00	34%
A05	P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	30,00	
A05	P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	30,00	
A05	P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	25,00	
A05	P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	22,00	
A05	P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	40,00	100%
A05	P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	50,00	34%
A05	0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	3,00	100%
A06	**06**	**Porti e interporti**	152,00	57%
A06	I008	Porto di Trieste	35,00	
A06	P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	2,00	
A06	P060	Infrastrutturazione porti e terminali	115,00	75%
A07	**07**	**Aeroporti**		
A07	I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		

A08	**08**	**Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali**	3.686,96	53%
A08	0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	20,00	
A08	0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	30,00	
A08	0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	50,00	100%
A08	0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	1.775,35	100%
A08	0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	10,00	
A08	0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	10,00	
A08	0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	500,00	
A08	0307A	Velocizzazione Roma-Pescara opere prioritarie	100,00	
A08	0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	249,50	
A08	NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	10,74	34%
A08	P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	26,83	
A08	P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	50,00	50%
A08	P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	9,30	100%
A08	P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia	198,99	
A08	P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	5,00	
A08	P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	208,00	

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

– **Tab. 5 – Dettaglio interventi finanziati dal DPCM 2018 di riparto del Fondo**

milioni di euro

Riferimento CdP-I		Descrizione intervento	DPCM 2018	% sud
A01	**01**	Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	1.180,25	37%
A01	*A1004E*	*Sicurezza armamento*	*282,00*	*34%*
A01	*A1004C*	*Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori*	*190,00*	*34%*
A01	*A1013A*	*Idrogeologia*	*120,00*	*34%*
A01	*A1006*	*Soppressione passaggi a livello*	*100,00*	*34%*
A01	*A1004B*	*Risanamento acustico*	*100,00*	*34%*
A01	*A2004A*	*Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera*	*77,25*	*34%*
A01	*A1004A*	*Sicurezza in galleria*	*70,00*	*34%*
A01	*A1008*	*Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale*	*60,00*	*100%*
A01	*A1013B*	*Sismica*	*50,00*	*34%*
A01	*A2004C*	*Sistemi per la protezione dei passaggi a livello*	*50,00*	*34%*
A01	*A2004B*	*Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali*	*25,00*	*34%*
A01	*A1004D*	*Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge*	*20,00*	*34%*
A01	*A1004F*	*Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi*	*15,00*	*34%*
A01	*A2004D*	*Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura*	*11,00*	*34%*
A01	*A2004G*	*Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza*	*10,00*	*34%*
A02	**02**	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	657,26	34%
A02	*A2001B*	*Tecnologie per la circolazione*	*444,26*	*34%*
A02	*A2010*	*Sistemi Informativi*	*54,00*	*34%*
A02	*A2005*	*Telecomunicazioni e GSM-R*	*39,00*	*34%*
A02	*A2008*	*Sviluppo tecnologie innovative*	*15,00*	*34%*
A02	*A2009*	*Security*	*15,00*	*34%*
A02	*A2011*	*Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)*	*90,00*	*34%*
A03	**03**	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	60,00	34%
A03	*P214*	*Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	*60,00*	*34%*
A04	**04**	Valorizzazione delle reti regionali	250,63	20%
A04	*P125*	*Elettrificazione anello basso Dolomiti*	*130,00*	
A04	*P210A*	*Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie*	*45,00*	*50%*
A04	*P201*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole*	*26,75*	*100%*
A04	*P198*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest*	*23,38*	
A04	*P199*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est*	*15,00*	
A04	*P200*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro*	*10,50*	
A05	**05**	Città metropolitane	584,20	29%
A05	*P055_A*	*Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)*	*330,00*	*34%*
A05	*P080*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino*	*69,30*	
A05	*P134*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli*	*38,30*	*100%*
A05	*P053*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma*	*37,13*	
A05	*P054*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano*	*30,40*	
A05	*P112*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna*	*9,63*	
A05	*P075*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia*	*11,00*	
A05	*P194*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria*	*10,30*	*100%*
A05	*P218*	*Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale*	*10,00*	*34%*
A05	*P076*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze*	*6,00*	
A05	*P213*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina*	*5,15*	*100%*
A05	*0049A*	*Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase*	*5,00*	
A05	*0049B*	*Raddoppio Milano-Mortara: completamento*		
A05	*P192*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova*	*5,00*	
A05	*1438*	*Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)*	*3,30*	
A06	*0359*	*Raddoppio Campoleone-Aprilia*	*13,70*	
A06	**06**	Porti e interporti	16,00	100%
A06	*P060*	*Infrastrutturazione porti e terminali*	*16,00*	*100%*
A08	**08**	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	968,22	55%
A08	*0119*	*Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara*	*10,00*	
A08	*P224*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)*	*191,68*	*30%*
A08	*P221*	*Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)*	*147,20*	
A08	*0275A*	*Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase*	*344,00*	*100%*
A08	*0307A*	*Roma-Pescara opere prioritarie (Completamento raddoppio Pescara-Chieti)*	*111,00*	*100%*

A01	A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	190,00	34%
A01	A1013A	Idrogeologia	120,00	34%
A01	A1006	Soppressione passaggi a livello	100,00	34%
A01	A1004B	Risanamento acustico	100,00	34%
A01	A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	77,25	34%
A01	A1004A	Sicurezza in galleria	70,00	34%
A01	A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	60,00	100%
A01	A1013B	Sismica	50,00	34%
A01	A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	50,00	34%
A01	A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	25,00	34%
A01	A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	20,00	34%
A01	A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	15,00	34%
A01	A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	11,00	34%
A01	A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	10,00	34%

milioni di euro

Riferimento CdP-I		Descrizione intervento	DPCM 2018	% cod
A01	**01**	Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge	**1.680,25**	**37%**
A01	A1004A	Sicurezza in galleria	70,00	34%
A01	A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	190,00	34%
A01	A1013A	Idrogeologia	120,00	34%
A01	A1006	Soppressione passaggi a livello	100,00	34%
A01	A1004B	Risanamento acustico	100,00	34%
A01	A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	77,25	34%
A01	A1004A	Sicurezza in galleria	70,00	34%
A01	A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	60,00	100%
A01	A1013B	Sismica	50,00	34%
A01	A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	50,00	34%
A01	A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	25,00	34%
A01	A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	20,00	34%
A01	A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	15,00	34%
A01	A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	11,00	34%
A01	A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	10,00	34%
A02	**02**	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	657,26	34%
A02	A2001B	Tecnologie per la circolazione	444,26	34%
A02	A2010	Sistemi Informativi	54,00	34%
A02	A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	39,00	34%
A02	A2008	Sviluppo tecnologie innovative	15,00	34%
A02	A2009	Security	15,00	34%
A02	A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	90,00	34%
A03	**03**	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	60,00	34%
A03	P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	60,00	34%
A04	**04**	Valorizzazione delle reti regionali	250,63	20%
A04	A1013B	Elettrificazione anello basso Dolomiti	130,00	34%
A04	P210A	Collegamento Terni-Rieti e Aeroporto Sabino opere prioritarie	45,00	50%
A04	P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	26,75	100%
A04	P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	23,38	34%
A04	P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	15,00	34%
A04	P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	10,50	34%
A05	**05**	Città metropolitane	584,20	29%
A05	P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	330,00	34%
A05	P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	69,30	34%
A05	P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	38,30	100%
A05	P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	37,13	34%
A05	P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	30,40	34%
A05	P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	9,63	34%
A05	P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	15,00	34%
A05	P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	10,30	100%
A05	P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	10,00	34%
A05	P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	6,00	34%
A05	P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	5,15	100%
A05	0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	5,00	34%
A05	0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	130,00	34%
A05	1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	3,30	34%
A06	0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	13,70	34%
A06	**06**	Porti e interporti	16,00	100%
A06	P060	Infrastrutturazione porti e terminali	16,00	100%
A08	**08**	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	968,22	55%
A08	0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	10,00	34%
A08	P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Genova-Ventimiglia e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	191,68	30%
A08	P231	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	147,20	100%
A08	0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	344,00	100%
A08	0307A	Roma-Pescara opere prioritarie (Completamento raddoppio Pescara-Chieti)	111,00	100%
A08	P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e Mezzogiorno)	26,70	40%
A08	P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	31,85	
A08	P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	28,82	
A08	NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	18,77	34%
A08	P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia	2,37	
A08	P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	8,82	68%
A08	P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	5,00	
A08	0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	10,00	
A08	0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni (adeguamento PD)	2,00	
A08	0297B	Nodo di Falconara completamento	35,00	
A08	P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto		100%
B	**08**	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti costruttivi	2.183,44	64%
B	0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara 2° lotto funzionale (tratta Hirpinia - Orsara)	1.392,00	100%
B	0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi 6° lotto costruttivo	791,44	
A08	**08**	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	968,22	55%
A08	P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	191,68	30%
A08	P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	147,20	
A08	0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	344,00	100%
A08	0307A	Roma-Pescara opere prioritarie (Completamento raddoppio Pescara-Chieti)	111,00	100%
A08	P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica		

Totale complessivo			**5.900,00**	**48%**

Si rappresenta inoltre, come evidenziato in tabella, che il **48%** delle suddette risorse è stato destinato al Sud anche nel rispetto di quanto previsto all'art.1 comma 599 della Legge n° 145 del 30 dicembre 2018, *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (c.d.* **Legge di Bilancio 2019**), il quale, modificando l'art. 7 bis del DL 243/2016 (c.d. *decreto per il riequilibrio territoriale*) dispone che **i Contratti di Programma** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana Spa, siano predisposti destinando agli interventi nel territorio composto dalle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un **volume complessivo annuale di stanziamenti** ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (34% al Sud);

- ✓ **2.197,00** milioni di euro a valere del I e II addendum al Piano Operativo **"Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020"** di cui rispettivamente alle delibere CIPE n.98 del 22 dicembre 2017 e n.12 del 28 febbraio 2018, così ripartiti:
  - 2.092,50 mln di euro afferenti al I Addendum;
  - 104,50 mln di euro afferenti al II Addendum.

Tab. 6 – Dettaglio interventi finanziati dal I e II Addendum al Piano Operativo FSC 2014-2020

mln €

	Riga CdP		Intervento	Importo (M€)
I Addendum DELIBERA 98/2017	0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	Raddoppio Orsara-Bovino	501,00
	A2001B	Tecnologie per la circolazione	Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi	92,00
	P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Stazione AV Foggia Cervaro	20,00
	0149	Sistemazione nodo di Bari	Sistemazione del nodo di Bari	15,00
	0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	Nuova linea Ferrandina-Matera	10,00
	P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	Opere di messa in sicurezza sulla linea ferroviaria Priverno-Terracina in località La Fiora	6,00
	P141	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso 2^ fase	50,00
	0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	Nuovo collegamento Palermo-Catania	866,00
	0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	Raddoppio e velocizzazione Frasso Telesino - Vitulano	215,00
	I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	Velocizzazione Tirrenica Sud: variante Rosarno	100,00
	I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto	100,00
	0013B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	Nodo di interscambio modale di Vesuvio Est	25,50
	A1006	Programma soppressione passaggi a livello	Soppressione del passaggio a livello di Rosora - linea ferroviaria Orte - Falconara Marittima	2,00
	P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Ripristino linea Caltagirone - Gela	90,00
	SUBTOTALE			2.092,50
II Addendum Delibera 12/2018	P201	P201 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Elettrificazione linea Jonica	40,00
	P201	P201 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Collegamento tra rete ferroviaria nazionale ed aeroporto di Brindisi	60,00
	P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	Fermata San Giacomo/Aeroporto di Bolzano	1,50
	A1006	Soppressione passaggi a livello	Soppressione pl comune di Villanova	3,00
	SUBTOTALE			104,50
TOTALE GENERALE				2.197,00

Si ricorda inoltre che il CIPE con delibera n.26 del 28 febbraio 2018 ha ridefinito i termini della programmazione del Fondo, in particolare ha esteso all'anno 2025, il limite temporale dell'articolazione finanziaria delle programmazioni del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 in luogo del precedente limite riferito all'anno 2023. Per le medesime programmazioni viene altresì stabilito al 31 dicembre 2021 il termine per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, in luogo del 31 dicembre 2019 già stabilito dalle precedenti delibere n. 25 e n. 26 del 2016;

- ✓ **26,53** milioni di euro quale ridestinazione al CdP-Investimenti di quota parte delle risorse, a valere del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2, trasferite al CdP-Servizi 2016-2021 con l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 per un importo pari a 21,40 mln di euro e con il CdP-I 2017-2021 per un importo di 7,14 mln di euro a copertura del fabbisogno derivante dal definanziamento operato dalla Delibera CIPE n. 36 del 2016. Tale ridestinazione è stata effettuata per effetto del sopravvenuto finanziamento a valere del Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) di pari importo per interventi contrattualizzati all'interno del CdP-S 2016-2021;
- ✓ **23,00** milioni di euro per la realizzazione dell'intervento: "Sistema Ferroviario Metropolitano – tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico" ai sensi del **Decreto Ministeriale del 6 agosto 2018**, di Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232;
- ✓ **2,50** milioni di euro a valere del "Fondo per le infrastrutture portuali" finanziato con le risorse del "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese", ex art. 1 comma 140 della Legge di Bilancio 2017 è ripartito ai sensi del Decreto Ministeriale n.71 del 28 febbraio 2018, per la realizzazione dell'intervento di ultimo miglio ferroviario, relativo al Porto di Livorno "Realizzazione dello scavalco ferroviario della linea ferroviaria costiera";
- ✓ **28,62** milioni di euro a valere del **"Fondo per le Infrastrutture ferroviarie e stradali"** di cui 0,04 mln di euro relativi al progetto "Linea AV/AC Treviglio-Brescia" (capitolo 7515) e 28,57 mln relativi al progetto "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi" (capitolo 7518). Tali maggiori risorse sono emerse a seguito di approfondimenti contabili con il MIT e saranno reimpiegate nei rispettivi interventi (per approfondimenti vedi par. 4.3 della presente Relazione);
- ✓ **6,36** milioni di euro di risorse a valere del **Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020"** a favore dell'intervento "Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratta Bicocca – Targia";
- ✓ **36,72** milioni di euro risorse derivanti dal programma **CEF 2014-2020: a** valle della partecipazione di RFI alla call 2016 del programma CEF 2014-2020 per il settore Trasporti, il MIT ha sottoscritto con l'INEA (Innovation and Networks Executive Agency) – *l'agreement number: INEA/CEF/TRAN/M2016/1354171* con il quale vengono assegnati i finanziamenti europei al programma **"Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)" (riga CdP-I A2011);**
- ✓ **378,75 milioni di euro** di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli di Intesa con Enti Locali, aggiornamento "Patti Sud", autofinanziamento ed altro;

Tab. 7 – Riepilogo programmi/progetti finanziati da EE.LL. ed altro

milioni di euro

Riga CdP	Intervento	Atto	Importo
A1006	Soppressione passaggi a livello	Accordo tra RFI -Reg.Veneto aggiuntivo alla Conv del 22/9/1998 stipulato il 31/7/201	45,60
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	Convenzione RFI - Comune di Riccione del 25/07/2017	1,67
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	- Atto Modificativo del 16/6/2017 alla Convenzione tra il Comune di Chivasso, Rivoira GAS srl e RFI stipulata in data 3/11/2015; - Protocollo d'Intesa tra Regione Autonoma Valle d'Aosta e RFI di dicembre 2017.	1,01
A2001B	Tecnologie per la circolazione	Convenzione n.17/2013 Comune di Monsampolo del Tronto del 24/05/2013 Convenzione tra RFI e Comune di ALBA del 19/12/2017	0,23
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	Accordo tra RFI e Regione Lombardia e Provincia di Varese del 15/12/2015	10,00
P142A	Porto di Ravenna	Accordo operativo 23/5/2017 RFI-Autorità Portuale Ravenna-Regione E.R. e Comun	5,00
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	2° Atto Integr. e Modif. dell'Accordo del tra PMP Rimini e RFI del 12/05/2017	0,65
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	Convenzione RFI - Regione Lombardia	5,50
P216	Completamento fermate SFM Torino	Protocollo di Intesa RFI-Piemonte TRM Spa del 8/6/2017	13,00
A1013A	Idrogeologia	Convenzione RFI - Comune di Pocapaglia del 8/4/2017	0,02
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	Accordi Regione Toscana - MIT - RFI - ASPMTS - Interporto Toscano Amerigo Vespucci del 23/05/2019 e s.m.i.	5,70
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	Circuito test di S.Donato	30,00
E.1	Manutenzione Straordinaria, Sicurezza ed Obblighi di Legge	Convenzione RFI - Regione Basilicata - Comune di Ferrandina del 18/12/2018	1,00
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	Convenzione TELT - RFI del 28/6/2018	81,00
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	Liberazione Immobili	10,68
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	Liberazione Immobili	3,15
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	Liberazione Immobili	10,10
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	Liberazione Immobili	13,50
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	Delibera n. 5870 Regione Toscana del 16.12.2013	0,09
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	Convenzione RFI - Regione Campania del 24 aprile 2018 e 18/12/2018	28,74
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori		17,24
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	Convenzione RFI Regione Campania del 21/12/2018	69,71
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	Convenzione Regione Campania - RFI del 3 /7/2017 (FSC 2014-2020, PATTI SUD)	14,00
P087	Interventi per lo sviluppo Aeroporto d'Abruzzo. Interventi dedicati per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria in località San Giovanni Teatino, eliminazione passaggio a livello e realizzazione opera sostitutiva	Patti Sud Regione Abruzzo	2,65
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	Legge di Bilancio 2019 art.1 comma 128	5,00
	Altri minori		3,50
	TOTALE		**378,75**

4.3 La riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati

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

Nel presente aggiornamento contrattuale sono state riallocate, con una operazione a saldo zero, risorse per un importo complessivo di **795,90 milioni di euro,** come di seguito rappresentato:

1) nell'ambito della tabella A01 - Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge sono state rimodulate risorse **per 298,13 milioni di euro**, a favore dei seguenti programmi:
   - **165,08 milioni di euro** per il piano di "Sicurezza Armamento" (A1004E), al fine di adeguare l'infrastruttura ferroviaria ai moderni standard costruttivi;
   - **118,64 milioni di euro** per il "Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" (A1004C), al fine di migliorare l'accessibilità delle stazioni, in particolare per le persone a ridotta mobilità (PRM), i servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblico;
   - **13,62 milioni di euro** per i "Sistemi per la protezione dei passaggi a livello" (A2004C), al fine di mitigare il rischio connesso all'attraverso dei binari in presenza di barriere chiuse;
   - **0,80 milioni di euro** per la "Mitigazione effetti venti trasversali" (A2004F), al fine di proteggere tratte di binario soggette a forti venti trasversali per consentire la circolazione senza limitazione di velocità.
2) nell'ambito della tabella A02 - per la circolazione e l'efficientamento sono state rimodulate risorse **per 27,77 milioni di euro**, a favore dei seguenti programmi:
   - **25,72 milioni di euro** per le "Tecnologie per la Circolazione" (A2001B), al fine di adeguare la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) e tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) per recepire l'evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli EE.LL.;
   - **1,0 milioni di euro** per i "Sistemi informativi" (A2010), al fine di migliorare le prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità per la gestione di componenti innovativi del sistema ferroviario, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità;
   - **1,05 milioni di euro** per le "Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)" (A2011), al fine di migliorare gli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS. Inoltre il programma comprende investimenti per integrazioni tra sistemi tecnologici di rete convenzionale e di rete AV, innovazioni tecnologiche per sistemi ed impianti elettrici, altri miglioramenti tecnologici minori.;
3) una quota delle risorse dell'intervento "I131-Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre", pari a **88,00 milioni di euro**, è stata destinata come di seguito indicato:

- **48,00 milioni di euro** per il Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto;
- **40,00 milioni di euro** per il Potenziamento Padova-Castelfranco;

per effetto della riprogrammazione, richiesta dalla Regione Veneto, dei fondi FSC 2014-2020 Cabina di Regia.

4) le risorse destinate originariamente agli interventi "P176- Terminale Rivalta Scrivia" e "0223A – Nodo di Novara – interconnessione tra bretella merci di Vignale Boschetto e linea FNM Novara-Seregno" pari a **17,00 milioni di euro**, sono state ridestinate come di seguito indicato:

- **10,00 milioni di euro** per il Potenziamento collegamenti Merci Torino-Savona/Fossano-Cuneo/Cuneo-Busca e area logistica;
- **4,80 milioni di euro** per la Soppressione PP.LL. linea Torino-Fossano;
- **1,50 milioni di euro** per la Cuneo-Ventimiglia;
- **0,70 milioni di euro** per il SFM5 fermata Borgata Quaglia – LeGru collegamento Borgata Lesna

per effetto della riprogrammazione, richiesta dalla Regione Piemonte, dei fondi FSC 2014-2020 Cabina di Regia.

5) nell'ambito della tabella A06 - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete al fine di promuovere il trasporto merci ferroviario e l'intermodalità ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti sono state rimodulate risorse per **31,80 milioni di euro dalla riga P060 – Infrastrutturazione Porti e Terminali**, a favore dei seguenti interventi:

- **13,00 milioni di euro** per il nodo intermodale di Brindisi (P178);
- **18,80 milioni di euro** per il potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce (P220);

6) una quota delle risorse provenienti dall' "Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro (P200)", pari a **19,00 milioni di euro**, è stata destinata all' "elettrificazione Barletta-Canosa" (riga CdP-I I170).

7) nell'ambito dell'Itinerario Napoli-Bari sono state rimodulate risorse **per 209,00 milioni di euro** a favore dei seguenti interventi:

- **109,00 milioni di euro** per il raddoppio Apice-Orsara;
- **100,00 milioni di euro** per il raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento);

a seguito di una ri-articolazione e variazione di perimetro dei lotti progettuali.

8) una quota residuale delle risorse, pari a **48,41 milioni di euro** è stata rimodulata, essenzialmente tra programmi strettamente correlati tra di loro al fine di ottimizzare l'utilizzo delle risorse (per ogni ulteriore dettaglio si veda l'Appendice 4 alla presente Relazione: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto al precedente aggiornamento contrattuale.

9) una quota delle risorse del "Fondo di Salvaguardia" pari a **99,30 milioni di euro** è stata rimodulata principalmente per neutralizzare le perdite degli interventi cofinanziati dall'UE o da EE.LL.. Nel fondo sono state attribuite inoltre nuove risorse per circa 35,98 milioni di euro derivanti in parte dalle risorse statali liberate dai progetti "Linea AV/AC Milano-Genova: 3^ Valico dei Giovi" e la "Linea AV/AC Treviglio-Brescia" per sopravvenute ulteriori risorse derivanti dal fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali, ed in parte dal programma PON-FESR 2014-2020 per un over copertura sull'intervento "Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratta Bicocca – Targia".

Di seguito viene rappresentata sinteticamente l'evoluzione del Fondo Salvaguardia (riga NA036):

Tab. 8 – Evoluzione Fondo Salvaguardia dal CdP-I 2017-2021 all'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I

mln di euro

A	**Dotazione iniziale F.do Salvaguardia CdP-I 2017-2021**	**145,18**
	Utilizzi CdP-I 2017-2021 F.do Salvaguardia	**IMPORTO**
	Copertura definanziamenti Sblocca Italia	*-8,10*
	Perdite TEN 2007-13	*-17,25*
	Stima perdite PON - PAC (2007-2013, 2014-2020)	*-40,43*
	Perdite POR 2007-2013	*-7,47*
	Altri utilizzi	*-26,04*
B	**Totale utilizzi**	**-99,30**
C	**Incremento dotazione**	**36,03**
D	**Dotazione finale F.do Salvaguardia Agg.. 2018 CdP-I 2017**	**81,91**

4.4 Focus risorse stanziate da fonti speciali da ridestinarsi con Delibera CIPE di approvazione del presente aggiornamento contrattuale.

"Linea AV/AC Treviglio-Brescia"

Focus su risorse stanziate da "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" (DL 98/2011 art. 32, c.1)

Il CIPE con delibera 85/2011 ha approvato il 2° lotto costruttivo della "Linea AV/AC Treviglio-Brescia" e provveduto all'assegnazione di 919.500.000 milioni di euro a valere sulle risorse di cui al Fondo in oggetto ad integrale copertura del lotto stesso stanziate in apposito capitolo di competenza del MIT (cap.7515).
Successivamente, a seguito di una serie di variazioni sul capitolo di bilancio MIT 7515 allo scopo creato, sono state contrattualizzate nel Contratto di Programma 2012-2016, ulteriori risorse a valere sul Fondo in oggetto, per un importo complessivo di 5.350.000 euro, che hanno trovato allocazione sul 1° lotto costruttivo della tratta Treviglio-Brescia, già autorizzato con delibera CIPE 85/2010.
Nel corso del 2018 da evidenze contabili sul capitolo di bilancio indicato sono emerse ulteriori risorse da contrattualizzare pari a 42.531 euro portando, il finanziamento complessivo recato dal Fondo Infrastrutture per il progetto a 924.442.531 euro.
Infine la definizione puntuale degli interventi finanziati dal programma comunitario per le reti transeuropee TEN 2007-2013 a favore del suddetto intervento, ha portato ad attribuire diversamente le

risorse "UE", già contrattualizzate interamente sul 1° lotto, in particolare 19.699.582,80 euro dovranno essere imputate al 2° lotto con conseguente necessità di ridefinire una diversa allocazione del Fondo Infrastrutture rispetto all'assegnazione originaria prevista dal CIPE con la citata delibera 85/2011.
Di seguito è riportata sinteticamente la nuova articolazione delle fonti:

Tab. 9 – Linea AV/AC Treviglio-Brescia: ri-articolazione risorse a carico del Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali

euro

	Fonti	1^ Lotto	2^ Lotto	Totale
Nuova articolazione Lotti	Altre fonti statali	610.382.702,78		610.382.702,78
	Legge Obiettivo	390.000.000,00		390.000.000,00
	TEN07-13	105.475.183,42	19.699.582,80	125.174.766,22
	Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali	25.092.113,80	899.350.417,20	924.442.531,00
	Totale	**1.130.950.000,00**	**919.050.000,00**	**2.050.000.000,00**

"Linea AV/AC Milano-Genova: 3^ Valico dei Giovi"

Premesso e considerato che le risorse assegnate a valere del Fondo per le Infrastrutture Ferroviarie e stradali sul capitolo 7518 dedicato al progetto "Terzo Valico dei Giovi - Linea AV/AC Milano – Genova" sono state oggetto negli anni di vari provvedimenti normativi che hanno comportato variazioni sia in riduzione che incrementative (vedi tabella 10), da risultanze contabili, è stato riscontrato che lo stanziamento previsto a valere del suddetto Fondo ammonta a complessivi 493.574.653,00 euro in luogo dei 465.000.000 euro contrattualizzati nel CdP-I 2017-2021.
Pertanto come sotto descritto, si propone di incrementare di complessivi **28.574.653,00** euro il valore delle risorse per la realizzazione di interventi relativi al progetto "Terzo Valico dei Giovi - Linea AV/AC Milano – Genova" (NPP 0343) a riduzione del fabbisogno complessivo del progetto, ed **in particolare a copertura del 6^ lotto costruttivo.**

Tab. 10 – Linea AV/AC 3^ Valico dei Giovi risorse a carico del Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali

delibera CIPE	assegnazione	Contrattualizzato (al CdP-I 2017-2021)	Finanziato da risultanze contabili	variazione da contrattualizzare	note
86/2011	*1.100.000.000,00*	465.000.000,00	493.574.653,00	**28.574.653,00**	riduce il fabbisogno finanziario del progetto
22/2013	*-240.000.000,00*				
56/2015	*-795.000.000,00*				
	400.000.000,00				
totale	***465.000.000,00***				

4.5 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 si sono registrate le seguenti variazioni al quadro degli interventi finanziati:

1) **Piano di azione e coesione (PAC) "interventi in salvaguardia e salvaguardia temporanea"**: con nota n. 2258 del 12 febbraio 2018, il Responsabile della Struttura di Attuazione PAC "Interventi di salvaguardia e salvaguardia temporanea" del MIT ha comunicato a RFI l'avvenuta riprogrammazione di detto Programma ed un definanziamento complessivo a valere su tali risorse pari a **23,82 milioni di euro;**

2) **PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020:** con nota n. 4078 del 06.03.2019, l'Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020" ha preso atto dell'esito positivo delle valutazioni svolte dal "*Gruppo di valutazione*" ed ha rideterminato l'elenco delle operazioni ammissibili a finanziamento sul Programma in oggetto portando nuove risorse da contrattualizzare per un valore complessivo di **8,22 milioni di euro;**

3) **Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" Obiettivo Convergenza 2007-2013:** a seguito degli approfondimenti circa le attività oggetto di rendicontazione, che hanno comportato la rimodulazione degli importi a livello di singolo progetto in alcuni casi disciplinati nell'ambito del Contratto di Programma - parte Servizi, di cui già era stata data evidenza, nonché in esito ad atti della Commissione e affinamenti sui progetti oggetto di rendicontazione, risulta un definanziamento complessivo sul programma pari a **16,61 milioni di euro.**

Tab. 11 – Evoluzione coperture (PON – Reti e Mobilità /Piano Azione e Coesione)

mln €

REG.	Rif. Riga CdP	NPP rif.	DESCRIZIONE INTERVENTO	CDP-I 2017-2021 TOTALE	PON-FESR 2007-13	PAC 2007-13	PACC 2014-20	PON-FESR 2014-20	AGG. 2018/2019 CdP-I 2017-2021 TOTALE	PON-FESR 2007-13	PAC 2007-13	PACC 2014-20	PON-FESR 2014-20	Delta	PON-FESR 2007-13	PAC 2007-13	PACC 2014-20	PON-FESR 2014-20
Puglia	0149	0149	Nodo di Bari (ACC Bari P.N. e ingresso in variante a Bari C.le)	30,00	19,94			10,06	30,00	19,94			10,06	-0,00	-0,00	-	-	-
	I071/E.1	0506/0634/1875	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari, tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	45,99	45,99				45,99	45,99				-	-	-	-	-
	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	27,00	27,00				27,00	27,00				-	-	-	-	-
	0100	0100	Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto	120,13	30,11			90,01	120,12	30,11			90,01	-0,00	-0,00	-	-	0,00
	P072	0322	SCC Bari-Taranto	24,32	24,32				24,32	24,32				-0,00	-0,00	-	-	-
	P072	0323	SCC Bari-Fasano	11,13	11,13				11,13	11,13				-	-	-	-	-
	P174	1666	ACC Bari Lamasinata	25,00			25,00		25,00			25,00		-	-	-	-	-
	0417	0417	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	25,50	0,90			24,60	25,50	0,90			24,60	-	-	-	-	-
	A2004AA2 001B	1507	Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	8,56	8,56				8,56	8,56				-	-	-	-	-
	0099C	0099	Caserta-Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	111,73	35,53		76,20		102,83	26,63		76,20		-8,90	-8,90	-	-	-
	0099A	0099	Caserta-Foggia: tratto Cervaro - Bovino						0,00									
	A1013A	1830	Interventi di potenziamento dell'infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	8,81	8,81				8,81	8,81				-	-	-	-	-
	E.1	0506/0634/1875	Rinnovamento binario pari e dispari tratta Ortanova - Trinitapoli della Linea Bologna - Lecce	39,67	39,67				39,67	39,67				-	-	-	-	-
	E.1	0506/0634/1875	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria propedeutici alla velocizzazione della linea Adriatica -Tratta San Severo-Foggia	40,90	40,90				40,74	40,74				-0,15	-0,15	-	-	-
	0332A	0332	Modo di Bari-Bari Sud: progettazione (Bari Centrale-Bari Torre a Mare)	7,94	7,94				7,94	7,94				-	-	-	-	-
	E.1	0506/0634/1875	Lavori di rinnovamento binario e risanamento massicciata del binario dispari fra le Stazioni di Barletta-Molfetta della linea Foggia - Bari	19,77	19,77				19,77	19,77				-	-	-	-	-
Campania	P134	0344	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	67,61	19,37			48,24	67,61	19,37			48,24	-0,00	-	-	-	-0,00
	E.1	0512/0638	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	36,22	36,22				36,22	36,22				-	-	-	-	-
	E.1	0512/0638	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici nella Regione Campania sulla linea Roma-Napoli (via Cassino) tratte varie	20,10	20,10				20,11	20,11				0,01	0,01	-	-	-
	A1013A	1829	Interventi di potenziamento dell'infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Campania	14,04	14,04				14,04	14,04				-	-	-	-	-
	0279A	0279	Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	8,51	8,51				8,51	8,51				-	-	-	-	-
	P072	1663	Rispristino Itinerario Napoli-Bari	7,23	7,23				7,23	7,23				-	-	-	-	-
	0284	0284	Variante Cancello - Napoli	13,68	13,68				13,68	13,68				-	-	-	-	-
Sicilia	0036	0036	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS - Carini	125,01	107,08			17,93	125,01	107,08	0,00		17,93	-	-	-	-	-
	P201	0319	SCC nodo di Palermo	16,00	10,23			5,77	16,00	10,23			5,77	-	-	-	-	-
	0336	0336	Raddoppio linea Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastrillo	307,84	167,19			140,66	307,84	167,19			140,66	-	-	-	-	-
	P201	0321	SCC Fiumetorto-Messina	15,66	15,66				15,66	15,66				-	-	-	-	-
	0271A	0271	Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratta Bicocca - Targia	73,43	4,49			68,93	79,79	4,49			75,30	6,36	-	-	-	6,36
	0115	0115	Completamento del raddoppio (Catania Ognina-Catania C.le)	31,33	31,33				31,33	31,33				-	-	-	-	-
	0275A	0275	Linea Catania-Palermo: tratta Bicocca-Catenanuova: Progettazione	4,41	4,41				4,41	4,41				-	-	-	-	-
	P201	0320	SCC Messina-Siracusa	21,72	15,39			6,34	21,72	15,39			6,34	-	-	-	-	-
	E.1	0513/0639/0670(P)	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento	48,76	48,76				47,18	47,18				-1,58	-1,58	-	-	-
	A2004A A2001B	1477/1506	SCMT Sottosistema Terra SICILIA	47,19	46,36	0,83			46,36	46,36				-0,83	-	-0,83	-	-
	E.1	0670	Miglioramento infrastrutturali linea Messina-Catania-Bicocca	34,88	32,61	2,27			31,56	31,56				-3,31	-1,04	-2,27	-	-
	A1013A	1832	Interventi di potenziamento dell'infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Sicilia	2,72	2,72				2,72	2,72				-	-	-	-	-
	P074	1664	Intervento "Linea veloce Palermo-Catania"	20,00			20,00		20,00			20,00		-	-	-	-	-
	E.1	0670	Miglioramenti infrastrutturali ed eliminazione delle interferenze stradali sulle linee della Sicilia	35,00		35,00			35,00		35,00			-	-	-	-	-
Calabria	0263	0263	Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	210,50	144,86	20,11	19,80	25,73	191,69	144,86	0,00	19,80	27,04	-18,81	-	-20,11	-	1,31
	NA036	0263	Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	20,07				20,07	19,57				19,57	-0,50	-	-	-	-0,50
	E.1	0514	Miglioramenti infrastrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria C.le, Sibari - Reggio Calabria C.le, Nova Siri - Paola e nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	34,05	34,05				29,10	29,10				-4,95	-4,95	-	-	-
	E.1	0514	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria nella Regione Calabria	34,21	34,21				34,21	34,21				0,00	-	-	-	-
	E.1	0514	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro - Taranto - Bari	25,11	24,51	0,60			24,51	24,51				-0,60	-	-0,60	-	-
	0311A	0311	Metaponto-Sibari-Paola (Bivio S.Antonello): fase prioritaria	146,77	47,11			99,66	146,77	47,11			99,66	-	-	-	-	-
	A1013A	1831	Interventi di potenziamento dell'infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Calabria	12,16	9,31			2,85	12,16	9,31			2,85	-	-	-	-	-
Diffusi	A2004C	1814	Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	18,03	18,03				18,03	18,03				-	-	-	-	-
	A2010	1658/1679	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza (ICT)	3,20	3,20				3,20	3,20				-	-	-	-	-
	A2010	1658/1679	Piattaforma di Gestione Operativa del Riscio Ambientale (GORA) ICT	2,29	2,29				2,29	2,29				-	-	-	-	-
	A1006	1056	Incremento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio ferroviario. Incremento dei livelli di sicurezza del traffico stradale. Eliminazione dei disagi agli utenti della strada dovuti ai tempi d'attesa in corrrispondenza del P.L.	24,01	24,01				24,01	24,01				-	-	-	-	-
	E.5	1407/1541/1566	Interventi evolutivi sperimentazione e messa in esercizio del sistema ASTER M3/M40 nelle Regioni Obiettivo Convergenza	2,43	2,43				2,43	2,43				-	-	-	-	-
	P055_A	1957	Progetto Wi-Life Station	7,50				7,50	7,50				7,50	-	-	-	-	-
			TOTALE	2.038,10	1.269,95	58,82	141,00	568,34	2.004,84	1.253,33	35,00	141,00	575,51	-33,26	-16,61	-23,82	-	7,17
Campania	0284	0284	Variante Cancello-Napoli	77,50				77,50	152,05				152,05	74,55	-	-	-	74,55
Campania	0279B	0279	Raddoppio Cancello-Frasso	91,50				91,50	165,00				165,00	73,50	-	-	-	73,50
Puglia	0332A	0332	Bari Sud (Bari Centrale torre a Mare)	147,00				147,00	0,00				-	-147,00	-	-	-	-147,00
Sicilia	0275A	0275	Ferrovie CT-PA Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	135,00				135,00	135,00				135,00	-	-	-	-	-
			TOTALE	2.489,10	1.269,95	58,82	141,00	1.019,34	2.456,89	1.253,33	35,00	141,00	1.027,56	-32,22	-16,61	-23,82	-	8,22

5. "I NUOVI AVVII"

Le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I **consentiranno**, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la **sicurezza** e **l'ammodernamento** dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche **il rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità** ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti.

Sono previsti con il nuovo Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I **15.359,91 milioni di euro di nuovi avvii** così articolati:

Tab. 12 – Nuovi avvii 2018/2019

mln di euro

Tabelle	Intervento	Nuovi Avvii 2018/2019
A01	Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge	2.496,02
A02	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	1.745,37
A03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	114,00
A04	Valorizzazione delle reti regionali	1.045,51
A05	Città metropolitane	1.465,11
A06	Porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	182,19
A07	Aeroporti - accessibilità su ferro	59,93
A08	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	6.751,20
B	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	1.501,13
C	Opere utlimate	-0,55
TOTALE		15.359,91

5.1 Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge

Al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee, sono previsti ulteriori **2.496,02 milioni di euro** per i programmi volti a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, 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"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	39.132,34	8.733,54	2.496,02	11.229,57	27.902,77
A1004A	Sicurezza in galleria	6.000,00	305,97	**70,37**	376,34	**5.623,66**
A1004B	Risanamento acustico	8.300,00	442,15	**175,13**	617,28	**7.682,72**
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.600,06	325,13	**552,88**	878,01	**1.722,06**
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	300,00	120,00	**7,12**	127,12	**172,88**
A1004E	Sicurezza armamento	4.848,58	1.180,00	**868,58**	2.048,58	**2.800,00**
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	333,50	15,00	**30,00**	45,00	**288,50**
A1006	Soppressione passaggi a livello	7.857,75	1.911,97	**155,06**	2.067,04	**5.790,71**
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	126,00	66,00	**60,00**	126,00	**0,00**
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	99,66	100,00	**-0,34**	99,66	**0,00**
A1013A	Idrogeologia	2.000,00	606,65	**231,09**	837,74	**1.162,26**
A1013B	Sismica	1.000,00	149,50	**80,00**	229,50	**770,50**
A1014	Piano conservazione opere d'arte	500,00	0,00	**100,00**	100,00	**400,00**
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	3.000,19	2.497,06	**117,35**	2.614,41	**385,79**
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	482,39	384,80	**-9,00**	375,80	**106,59**
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	1.100,00	241,79	**93,53**	335,32	**764,69**
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	220,40	114,52	**-10,55**	103,97	**116,43**
A2004E	Dismissione contesti obsoleti	170,00	170,00	**-45,00**	125,00	**45,00**
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	51,80	51,00	**0,80**	51,80	**0,00**
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	142,00	52,00	**19,00**	71,00	**71,00**

5.2 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Nuove risorse per **1.745,37 milioni di euro** finalizzate all'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti.

Sono previsti interventi puntuali di upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM diffusi sul territorio nazionale, su tratte non interessate da progetti di potenziamento tecnologico e con priorità per le linee su cui è programmata l'installazione di ERTMS L2; la prosecuzione del rinnovo/efficientamento del parco mezzi di manutenzione e diagnostica; la prosecuzione dell'upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate; l'avvio dell'installazione dei sistemi di water management su punti critici di prelievo idrico (stazioni, scali merci e platee di lavaggio) per il controllo dei consumi e la riduzione delle perdite; l'avvio dell'attivazione del sistema di meetering energia elettrica sui treni esistenti e relativo sistema di billing, nonché il completamento dell'attrezzaggio delle tratte prioritarie con l'ERTMS previste in attivazione entro il 2026.

Tab. 14 – Nuovi avvii "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A02	Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	11.171,63	2.827,20	1.745,37	4.572,56	6.599,06
A2001B	Tecnologie per la circolazione	5.472,58	1.482,17	**1.146,89**	2.629,06	**2.843,52**
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	895,38	515,38	**91,83**	607,21	**288,17**
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	526,96	171,96	**71,46**	243,42	**283,53**
A2009	Security	337,66	167,66	**25,00**	192,66	**145,00**
A2010	Sistemi Informativi	625,04	211,04	**103,47**	314,51	**310,53**
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	3.314,00	278,98	**306,72**	585,70	**2.728,30**

5.3 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Le nuove risorse pari a **114,00 milioni di euro** sono finalizzate al programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 9-8-2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale, in particolare 14 mln sono stati destinati al Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase).

Tab. 15 – Nuovi avvii "Valorizzazione turistica delle ferrovie minori"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A03	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	323,71	54,71	114,00	168,71	155,00
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	323,71	54,71	**114,00**	168,71	**155,00**

5.4 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per **1.045,51 milioni di euro** per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020.

Forte impulso sia ad interventi di elettrificazione della linea **Barletta-Canosa**, dell'**anello bellunese** e della linea **Roccaravindola-Isernia-Campobasso** sia ad interventi di potenziamento della linea **Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello**, della linea **Arechi-Pontecagnano Aeroporto**, della linea **Maerne-Castelfranco Veneto,** della linea **Empoli-Siena** e della linea **Caltagirone-Gela**.

Tab. 16 – Nuovi avvii "Valorizzazione delle reti regionali"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	7.363,62	2.069,87	1.045,51	3.115,38	4.248,24
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	170,00	70,00	**100,00**	170,00	
*1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	487,10	450,00	**37,10**	487,10	
*1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	283,00	200,00	**13,00**	213,00	**70,00**
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria	0,00	50,00	**-50,00**	0,00	
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	45,00	26,00	**19,00**	45,00	
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno	225,00	243,00	**-18,00**	225,00	**0,00**
I174	Fermata Taranto Nasisi	15,00	22,00	**-7,00**	15,00	
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	100,00	0,00	**100,00**	100,00	
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	260,00	0,00	**48,00**	48,00	**212,00**
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	40,00	0,00	**40,00**	40,00	
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	53,65	51,00	**2,65**	53,65	
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	267,00	177,00	**90,00**	267,00	
P125	Elettrificazione linee Veneto	230,00	100,00	**130,00**	230,00	**0,00**
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	80,00	30,00	**50,00**	80,00	
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.265,66	72,66	**99,49**	172,15	**1.093,51**
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	756,70	75,70	**85,00**	160,70	**596,00**
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.026,03	157,03	**80,45**	237,48	**788,55**
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	1.507,98	328,98	**70,83**	399,80	**1.108,17**
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	441,50	16,50	**45,00**	61,50	**380,00**
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	20,00	0,00	**20,00**	20,00	
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela	90,00	0,00	**90,00**	90,00	

5.5 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane

Nuove risorse per **1.465,11 milioni di euro** per lo sviluppo delle aree metropolitane. Gli avvii più rilevanti si evidenziano nell'**area metropolitana di Roma** con l'avvio a realizzazione del **raddoppio Cesano-Bracciano**.

Prosegue il c.d. **"Piano Stazioni"** con le iniziative ***"smart and easy station",*** in particolare relativamente al Progetto "*Easy Station*", le nuove risorse consentiranno di intervenire su circa 50 stazioni per:

- ✓ Miglioramento dell'accessibilità;
- ✓ Miglioramento del decoro con il restyling delle aree di stazione, delle pensiline ecc…;
- ✓ Innalzamento dei marciapiedi ad H55;
- ✓ Miglioramento dell'Informazione al Pubblico.

Relativamente al Progetto *"Smart Station"*, le nuove risorse consentiranno di:

- ✓ dotare circa 50 stazioni di "Wi Life" ovvero di WI-Fi "Intelligente", che oltre ad offrire il pieno accesso wireless in stazione, è in grado di acquisire da diversi canali informazioni di utilità per il viaggiatore rendendole poi disponibili in un Portale Virtuale in modalità "open".

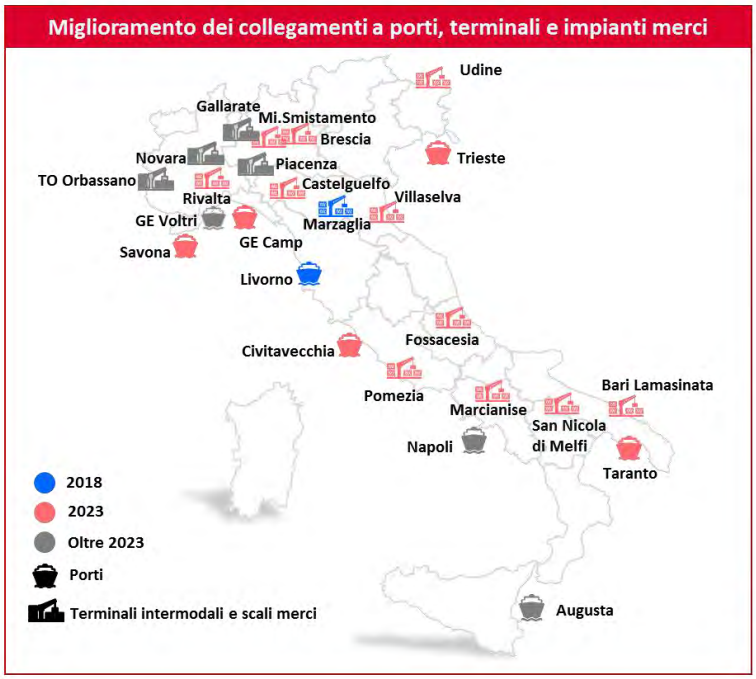
Tab. 17 – Nuovi avvii "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane"

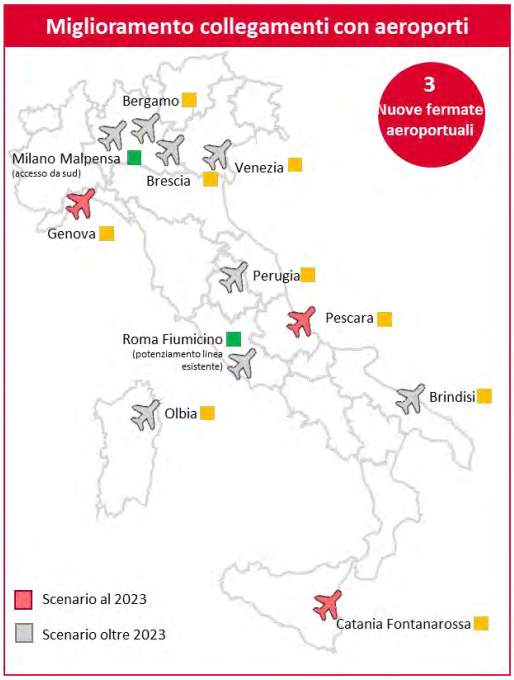
mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A05	Programmi città metropolitane	13.115,24	4.106,13	1.465,11	5.571,24	7.544,00
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	268,58	223,58	25,00	248,58	20,00
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	443,12	1,42	5,00	6,42	436,70
0149	Sistemazione nodo di Bari	159,61	144,61	15,00	159,61	0,00
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	361,00	13,00	239,68	252,68	108,32
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	633,00	2,30	3,00	5,30	627,70
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80	913,80	25,00	938,80	0,00
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	73,70	60,00	13,70	73,70	0,00
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	114,21	0,91	3,30	4,21	110,00
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	200,00	0,00	4,00	4,00	196,00
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	200,00	0,00	0,60	0,60	199,40
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.608,35	720,87	87,95	808,83	799,53
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	1.251,51	611,01	110,72	721,73	529,78
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	3.050,66	687,39	529,74	1.217,13	1.833,54
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	341,10	127,90	38,74	166,64	174,46
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	437,00	203,40	36,00	239,40	197,60
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)	10,30	8,80	1,50	10,30	0,00
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	551,50	107,43	94,30	201,73	349,77
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	274,40	58,40	31,63	90,03	184,38
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	710,12	133,32	78,22	211,54	498,58
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	143,95	13,95	5,00	18,95	125,00
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	91,30	5,30	33,30	38,60	52,70
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	0,80	0,92	-0,12	0,80	0,00
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	138,02	2,32	5,15	7,47	130,55
P216	Completamento fermate SFM Torino	109,20	45,50	13,70	59,20	50,00
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	1.000,00	20,00	60,00	80,00	920,00
P233	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	5,00	0,00	5,00	5,00	0,00

5.6 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per **242,12 milioni di euro** per avviare la fase realizzativa del nuovo collegamento con l' **aeroporto di Brindisi** e per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ai **porti di Trieste**, **Ravenna**, **Brindisi** e **Livorno anche nel rispetto** di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: *"in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale".*





Tab. 18 – Nuovi avvii "Accessibilità su ferro porti e interporti"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A06	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	1.170,54	336,06	182,19	518,25	652,29
I008	Porto di Trieste	112,00	77,00	35,00	112,00	0,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	768,94	193,24	109,69	302,93	466,01
P142A	Porto di Ravenna 1^ fase	23,50	18,50	5,00	23,50	0,00
P176	Terminale Rivalta Scrivia	8,50	18,00	-9,50	8,50	0,00
P178	Nodo intermodale di Brindisi	38,00	25,00	13,00	38,00	0,00
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	219,60	4,32	29,00	33,32	186,28

Tab. 19 – Nuovi avvii "Accessibilità su ferro aeroporti"

mln di euro

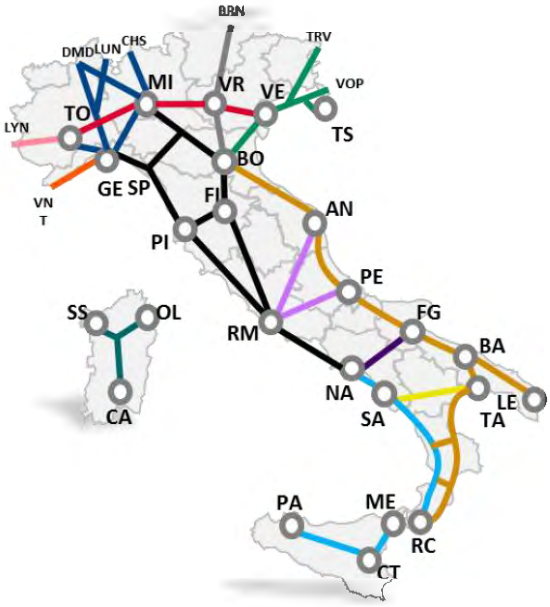
Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A07	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	63,30	3,37	59,93	63,30	0,00
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto	3,30	3,37	-0,07	3,30	0,00
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	60,00	0,00	60,00	60,00	0,00

5.7 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici

Nuove risorse per **6.751,20 milioni di euro** per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le **principali direttrici** interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T con l'obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4.30h.

Forte impulso al Sud con il completamento del finanziamento dell'Itinerario **Napoli-Bari** e del nuovo collegamento **Palermo – Catania**.

Si completano le coperture del **Terzo Valico dei Giovi** sul Corridoio Reno-Alpi e proseguono fasi per il completamento della velocizzazione **Roma-Pescara**, per il potenziamento della linea **Gallarate-Rho** e per il quadruplicamento **Pavia-Milano Rogoredo**.



Tab. 20 – Nuovi avvii "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
A08	**Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale**	**42.676,08**	**19.641,96**	**6.751,20**	**26.393,16**	**16.282,92**
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	60,90	37,33	**-10,00**	27,33	**33,58**
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	690,00	670,00	**20,00**	690,00	**0,00**
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	561,60	169,80	**391,80**	561,60	**0,00**
0100	Raddoppio Bari-Taranto	478,58	478,56	**0,02**	478,58	**0,00**
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	369,02	329,02	**40,00**	369,02	**0,00**
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	365,49	255,49	**60,00**	315,49	**50,00**
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	298,79	298,99	**-0,20**	298,79	**0,00**
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	699,68	699,68	**0,00**	699,68	**0,00**
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	183,10	90,60	**-7,50**	83,10	**100,00**
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	572,00	11,42	**2,00**	13,42	**558,58**
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	2.300,00	2.299,70	**0,30**	2.300,00	**0,00**
0265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	1.270,00	0,84	**0,04**	0,87	**1.269,13**
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	5.518,00	1.713,65	**2.985,35**	4.699,00	**819,00**
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	630,00	730,00	**-100,00**	630,00	**0,00**
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	1.095,00	780,00	**315,00**	1.095,00	**0,00**
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	500,00	6,36	**10,00**	16,36	**483,64**
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	1.540,10	266,00	**-215,00**	51,00	**1.489,10**
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	997,80	14,70	**10,00**	24,70	**973,10**
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	827,70	22,80	**500,00**	522,80	**304,90**
0297B	Nodo di Falconara completamento	66,00	1,00	**35,00**	36,00	**30,00**
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	601,74	140,74	**211,00**	351,74	**250,00**
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	900,00	15,00	**249,50**	264,50	**635,50**
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	19,62	26,87	**-7,25**	19,62	**0,00**
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica	275,00	181,00	**40,00**	221,00	**54,00**
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350,65	350,00	**0,65**	350,65	**0,00**
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	6.000,00	6,00	**94,00**	100,00	**5.900,00**
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	180,00	119,60	**-110,00**	9,60	**170,40**
NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	60,45	21,45	**29,55**	51,00	**9,45**
NA036	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	80,81	143,18	**-62,37**	80,81	**0,00**
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	539,02	519,22	**4,81**	524,02	**15,00**
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	118,87	103,63	**15,23**	118,87	**0,00**
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	449,98	399,98	**50,00**	449,98	**0,00**
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	190,50	180,50	**9,30**	189,80	**0,70**
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	429,62	429,62	**0,00**	429,62	**0,00**
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia	428,77	86,00	**201,36**	287,37	**141,40**
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	140,00	1,00	**5,00**	6,00	**134,00**
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	275,73	42,81	**8,82**	51,63	**224,10**
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	200,00	0,00	**81,00**	81,00	**119,00**
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	1.035,60	112,00	**355,20**	467,20	**568,40**
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	1.259,66	840,84	**63,82**	904,66	**355,00**
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	410,10	195,00	**91,85**	286,85	**123,25**
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	2.252,15	708,67	**487,93**	1.196,60	**1.055,54**
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	510,82	108,16	**76,70**	184,86	**325,96**
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	6.943,23	6.034,76	**818,27**	6.853,03	**90,20**

5.8 Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Nuove risorse per **1.501,13 milioni di euro** per investimenti di sviluppo dei corridoi europei. Si segnala il completamento del finanziamento dell'itinerario **Napoli Bari** sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Tab. 21 –Nuovi avvii "Investimenti realizzati per lotti costruttivi"

mln di euro

Rif. CdP	Tabella/intervento	Costo	Fase finanziata CdP-I 2017-2021	Nuovi AVVII Agg.2018/2019	Opere contrattualizzate all'Agg.2018/2019	Fabbisogni
B	**Investimenti realizzati per lotti costruttivi**	**9.709,00**	**5.819,26**	**1.501,13**	**7.320,38**	**2.388,62**
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	2.424,00	923,00	**1.501,00**	2.424,00	**0,00**
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	3.093,00	1.363,94	**0,06**	1.364,00	**1.729,00**
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	4.192,00	3.532,32	**0,06**	3.532,38	**659,62**

6. AVANZAMENTO PROJECT REVIEW

Per quanto concerne la rete ferroviaria, l'attività di project review ha riguardato la maggior parte delle opere di maggiore impegno, programmate sulla rete, interessando talora opere già cantierate e/o in parte soggette ad Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti (OGV).

Ogni project review è stata condotta con riferimento a specifici obiettivi, riconducibili di volta in volta al contenimento dei costi, ma anche ad una più efficacia connessione con la rete esistente e/o ad una migliore coerenza programmatica con le strategie generali di sviluppo del sistema a livello nazionale. Tali elementi sono stati sviluppati, in taluni casi, anche rivedendo gli standard prestazionali richiesti ai singoli interventi, in rapporto alle necessità di circolazione dei treni merci o di quelli passeggeri veloci (servizi AVR).

La Tabella seguente identifica le principali revisioni, specificandone per ciascuna gli obiettivi e le verifiche di carattere prestazionale richieste. La situazione include:

- project review già concluse, che hanno dato luogo a previsioni di spesa modificate, da considerarsi ora invarianti;
- project review in corso, per le quali è comunque già possibile fornire indicazioni circa le modifiche attese alle previsioni di spesa;
- project review ancora da avviare.

Tabella 22 – Le principali project review

Tratta	Oggetto e finalità
Direttrice Torino-Lione: Realizzazione della gronda merci di Torino	INVARIANTE (*Project review conclusa a cura del Commissario di governo per l'Asse Ferroviario Torino-Lione - AFTL*)- Si conferma la variante (quadruplicamento) Avigliana-Orbassano, utile a potenziare il Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, posticipando a fase successiva (oltre 2030) la realizzazione della gronda vera e propria (Orbassano-Settimo Torinese). E' previsto il potenziamento dello scalo di Orbassano e l'adeguamento della linea storica Modane-Torino tratta Bussoleno – Avigliana.
Direttrice Liguria-Alpi: Connessione con i valichi svizzeri	INVARIANTE (*Project review conclusa*) Viene rivisto il progetto di raddoppio Vignale- Oleggio-Arona con l'eliminazione della variante di tracciato necessaria al collegamento con il nuovo terminal di Cameri.
Direttrice Liguria-Alpi: Galleria dei Giovi	INVARIANTE (*Project review conclusa, effettuata da RFI in sede di approvazione CIPE*) Viene stralciato lo shunt di Novi Ligure e si apportano migliorie alle connessioni con il nodo di Genova e con le linee per Torino, Novara, Milano e Piacenza. Potenziamento delle linee esistenti (adeguamento modulo e sagoma). Previste ulteriori opere di mitigazione e risanamento.
Direttrice trasversale Linea AV/AC Brescia-Verona	INVARIANTE (*Project review conclusa, effettuata da RFI in sede di approvazione CIPE*) Viene stralciato lo shunt di Brescia, con conseguente necessità di quadruplicamento in sede nell'uscita dalla città in direzione Est.
Direttrice trasversale Linea AV/AC Verona-Padova	INVARIANTE (*Project review conclusa, effettuata da RFI in sede di approvazione CIPE*) Viene rivista l'organizzazione del nodo di Vicenza: l'attraversamento del nucleo urbano è previsto in superficie, in affiancamento alla linea storica, anziché interrato. Stazione di Vicenza inclusa nella rete AV.
Direttrice Venezia-Trieste/Udine	INVARIANTE (*Project review conclusa, a seguito della revisione effettuata dalla Regione Friuli V.G., già ratificata in sede di Accordo Quadro con RFI*)

Velocizzazione tratta Venezia-Trieste	Viene riprogrammata la realizzazione della nuova linea, ed individuata una soluzione più snella, basata sulla velocizzazione in sede. Sono previsti interventi diffusi (adeguamento carico assiale, modulo, soppressione P.L.,…) per la tratta Mestre-Ronchi dei legionari, varianti di tracciato (Latisana, Portogruaro e fiume Isonzo) e la realizzazione della nuova linea nella sola tratta Ronchi dei Legionari -Aurisina.
Direttrice Adriatico-Ionica Potenziamento Taranto-Gioia Tauro	INVARIANTE (*Project review conclusa*) Si confermano gli interventi di incremento prestazionale lungo la tratta Gioia Tauro-Paola-Sibari-Metaponto-Taranto quali, l'adeguamento di sagoma a P/C 80 e a modulo da 750m, il potenziamento della linea di contatto, le rettifiche di tracciato (loc. Cassano, Tarsia e Torano), le varianti di tracciato (Acri e Montegiordano- Amendolara) e l'adeguamento delle stazioni di Acri e Policoro, nonché la variante di tracciato per by- passare la zona in frana in prossimità di Roseto Capo Spulico. Gli attuali volumi di traffico e le previsioni di sviluppo nell'orizzonte di breve-medio periodo inducono a ritenere non prioritario il raddoppio della tratta Paola-Cosenza.
Direttrice Napoli-Palermo Velocizzazione Palermo-Catania	INVARIANTE (*Project review conclusa, soluzione condivisa con Regione Sicilia*) In origine il progetto prevedeva la costruzione di una nuova linea a doppio binario nella tratta centrale della relazione Palermo-Catania, tra Fiumetorto e Bicocca (i tratti in avvicinamento ai nodi di Palermo di Palermo e Catania già sono a doppio binario). La nuova soluzione prevede in prima fase la costruzione di una nuova linea veloce a semplice binario, interconnessa con la linea storica e con il territorio. La nuova soluzione consente risparmi di percorrenza paragonabili con la soluzione originaria ed una sensibile riduzione dei costi.
Direttrice centrale/tirrenica Nord Linea Pontremolese	*Project review in corso* Adeguamento degli impianti di Vicofertile, Collecchio, Fornovo, Berceto, Ostia Parmense e la realizzazione del primo sub-lotto funzionale della Parma-Vicofertile, in luogo del completamento del raddoppio previsto nel progetto originario, per eliminare/mitigare le interferenze tra flussi in ingresso al nodo di Parma.
Direttrice Verona-Brennero Circonvallazioni di Bolzano e Trento ed accesso a Verona	*Project review in corso* Possibili soluzioni per i lotti prioritari (Circonvallazione di Bolzano, Circonvallazione di Trento, Connessioni con l'interporto di Verona e con la nuova linea Brescia-Padova) e lotti di completamento (tratte Ponte Gardena - Prato Isarco; Bronzolo – Trento; Rovereto – Pescantina)
Nodo di Roma: Completamento anello ferroviario	*Project review in corso* Nuovo tracciato della linea tra Vigna Clara e la Stazione Tor di Quinto più attraversamento del Tevere. Nuova stazione ferroviaria Tor di Quinto per interscambio con la linea Roma-Viterbo. Possibile "Collo d'oca" altezza Valle Aurelia per collegamento diretto della linea con l'Aeroporto bypassando la stazione Ostiense.
Direttrice Liguria-Alpi: Quadruplicamento Milano-Genova	*Project review da* avviare Interventi mirati di upgrade tecnologico ed infrastrutturale alternativi al quadruplicamento della tratta. Viene Confermato il quadruplicamento della tratta Milano-Pavia ed il PRG della stazione di Tortona.
Direttrice Genova-Ventimiglia: Completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia	*Project review da* avviare Potenziamento della linea esistente in luogo della realizzazione delle nuova linea.

La successiva tabella contiene un riepilogo dei risultati ottenuti in termini di revisione dei costi: come si osserva il risparmio ottenuto con le sole project review è stato di 13 mld €, ottenuto in alcuni casi a parità di prestazioni (anche grazie all'eliminazione di duplicazioni di spesa), in altri con riduzioni prestazionali attese meno che proporzionali alla riduzione dei costi.

I risultati sono differenziati per tratta anche in rapporto allo stato di maturità delle opere interessate dalla revisione: per esempio, nel caso della nuova Galleria dei Giovi, è opportuno tenere conto che le attività di verifica sono state condotte a realizzazione dell'opera già avviata, il che ha evidentemente ridotto i margini di manovra per una ridefinizione delle sue caratteristiche geometriche e prestazionali.

Tabella 23 – I risultati

Tratta	Stato	Costi (mln €)		
		iniziale	finale	diff.
Direttrice Torino-Lione: Realizzazione della gronda merci di Torino	CONCLUSA	4.393	1.900	-2.493
Direttrice Liguria-Alpi: Connessione con i valichi svizzeri	CONCLUSA	535	424	-111
Direttrice Liguria-Alpi: Galleria dei Giovi	CONCLUSA	6.200	6.158	-42
Direttrice trasversale Linea AV/AC Brescia-Verona	CONCLUSA	3.963	3.430	-533
Direttrice trasversale Linea AV/AC Verona-Padova	CONCLUSA	6.231	5.214	-1.017
Direttrice Venezia-Trieste/Udine Velocizzazione tratta Venezia-Trieste	CONCLUSA	7.447	1.800	-5.647
Direttrice Adriatico-Ionica Potenziamento Taranto-Gioia Tauro	CONCLUSA	1.143	425	-718
Direttrice Napoli-Palermo Velocizzazione Palermo-Catania	IN CORSO	6.016	5.601	-415
Direttrice centrale/tirrenica Nord Linea Pontremolese	IN CORSO	2.304	270	-2.034
Direttrice Verona-Brennero Linee di accesso al nuovo valico del Brennero	IN CORSO	10.929	*n.d.*	*n.d.*
Nodo di Roma: Completamento anello ferroviario	IN CORSO	547	*n.d.*	*n.d.*
TOTALE Project Review concluse/in corso		***49.708***	***25.222***	***-13.010***
Direttrice Liguria-Alpi: Quadruplicamento Milano-Genova	DA AVVIARE	600	*n.d.*	*n.d.*
Direttrice Genova-Ventimiglia: Completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia	DA AVVIARE	1.540	*n.d.*	*n.d.*
Pontremolese	DA AVVIARE			
TOTALE project review da avviare		***2.140***	***n.d.***	***-n.d.***

A margine di questa rassegna, è opportuno ricordare che alcuni programmi di spesa potenzialmente rilevanti, che si trovano ad uno stadio progettuale molto precoce, sono stati ricondotti non a project review, bensì a studi di fattibilità, da sottoporre a verifica tecnico-economica secondo il nuovo quadro normativo.

Tali studi includono in particolare:

- l'assetto della rete nell'arco tirrenico Nord, con riferimento sia all'accesso ai porti dell'Italia peninsulare, sia alla velocizzazione delle relazioni Genova-Roma;

- le trasversali appenniniche, con l'obiettivo di comparare le diverse possibili soluzioni per potenziare le relazioni tra Roma, le Marche, l'Abruzzo ed il Molise;
- il corridoio Napoli-Palermo, con l'obiettivo di velocizzare la relazione Napoli-Reggio Calabria, in un'ottica di sostenibilità economica dell'intervento
- la direttrice Salerno-Taranto, in una cornice finalizzata al rafforzamento delle connessioni passeggeri tra Roma-Napoli ed il Mezzogiorno, ed in particolare le relazioni con la Basilicata e le regioni ioniche.

7. CRITERI DI APPLICAZIONE DELLE RACCOMANDAZIONI DEL CIPE IN TEMA DI DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE NELL'AMBITO DELL'AGGIORNAMENTO 2018/2019 DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE INVESTIMENTI

Le osservazioni del CIPE contenute nella Delibera del 7 agosto 2017 n.66, oltre che le **raccomandazioni formulate dalla Corte dei Conti,** in occasione della registrazione della medesima deliberazione, prescrivevano che:

- "*per assolvere la funzione di quadro di riferimento per la selezione degli interventi da inserire nel DPP, in sede di aggiornamento del Contratto, i nuovi investimenti programmati ma non ancora finanziati, o finanziati solo per la progettazione, dovranno essere corredati da appositi dossier di valutazione ex ante integrati da un'analisi costi/benefici"* (Delibera CIPE 66/2017 – p.to 5);
- "*In relazione alle schede dei singoli interventi del Contratto di programma 2017-2021, è necessario che, a partire dal prossimo aggiornamento contrattuale, siano inserite delle parti descrittive sia del territorio dove si realizza l'opera (ad esempio orografia, viadotti, gallerie etc.) che del tipo di opera (ad esempio, nuova linea, miglioramento delle prestazioni, etc.), corredate di quadri economici e, per i nuovi interventi, di dossier di valutazione ex ante, con particolare riferimento all'analisi costi/benefici"* (Delibera CIPE 66/2017 – p.to 6).

Successivamente il CIPE con delibera n.82 del 28 novembre 2018 con la quale è stato approvato il nuovo regolamento del CIPE in modifica alla precedente delibera n.62/2012, ha disposto all'art.2 comma 2 che *"la proposta di investimento da sottoporre all'esame del Comitato ... è corredata, oltre che dalla necessario documentazione istruttoria, da una scheda di sintesi che deve esplicitare gli elementi individuati dai commi da 3 a 5, nonché l'analisi costi benefici* ***o altra metodologia di valutazione nei casi dei progetti e programmi di investimento*** *… .*

Lo schema di aggiornamento 2018/2019, prevede una modifica all'art.4 comma 1 lettera d) del CdP-I 2017-2021 come di seguito riportato:

Il Gestore, in considerazione degli obblighi che gli derivano dalla concessione e fermo il rispetto del loro adempimento, è obbligato in particolare a:
d) inviare al Ministero entro il mese di settembre di ciascun anno, per il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura Legge di Bilancio, i seguenti documenti:

> *(i) il DVPPI aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità;*
>
> *(ii) le schede informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti/programmi.*

L'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, all'art. 2 definisce inoltre:

"Dossier ex ante": è il documento che viene elaborato per quei progetti e programmi che non erano presenti nel precedente contratto/aggiornamento contrattuale o che registrano variazioni di costo superiori al 10% o su specifica richiesta del MIT che, sottoposti alla fase di valutazione del DVPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), hanno un grado di priorità che li rende eleggibili a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare. Il documento è finalizzato all'istruttoria del Contratto di Programma e dei suoi aggiornamenti ed è opportunamente strutturato nei contenuti con la descrizione del perimetro di intervento, dei tempi, dei costi e degli

obiettivi perseguiti ed eventualmente integrato, su richiesta dei ministeri competenti, da ulteriori analisi in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento;

"Studio di pre-fattibilità a cura del proponente": è il documento istruttorio, finalizzato a supportare una nuova proposta di investimento per il potenziamento o lo sviluppo infrastrutturale, che una volta concluso verrà inviato al MIT per le valutazioni di competenza. Qualora la proposta d'investimento venga valutata positivamente verrà sottoposta alla fase di valutazione del DVPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), per l'eleggibilità a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare e la documentazione disponibile verrà inserita nell'istruttoria nei successivi aggiornamenti contrattuali.

Gli **interventi** contenuti nel contratto sono costituiti da:

• **"Programmi"** - insieme dei progetti di investimento, sinergici e collegati ad un medesimo obiettivo, ovvero aggregati in base ad omogeneità tipologica e che interessano in genere l'intero territorio nazionale, che nel CdP-I sono rappresentati in un'unica riga, ma su cui convergono le informazioni di "n" Codici Unici di Progetto - CUP *(rapporto Programma/CUP del tipo 1/n);*

• **"Progetti"** - progetti di investimento che rispondono ad esigenze territoriali e che quindi hanno una specifica localizzazione, che nel CdP-I sono rappresentati in una sola riga a cui corrisponde un unico CUP *(rapporto Progetto/CUP del tipo 1/1).*

In base all'art.3 comma 3 del Contratto di Programma 2017-2021, i **finanziamenti** derivanti da **disposizioni normative e/o delibere CIPE** (es. Fondo Sviluppo e Coesione) che provvedono a stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti, successive all'approvazione del Contratto, **hanno immediata efficacia** per il Gestore e le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile, il Contratto di Programma Investimenti ed i suoi aggiornamenti annuali **hanno l'importante ruolo di definire l'allocazione puntuale delle risorse derivanti dalle Leggi di Bilancio**.

In particolare l'Aggiornamento 2018/2019 alloca le risorse delle Leggi di Bilancio 2018 e 2019 pari rispettivamente a 5.900 mln di euro per il 2018 e 7.264 mln di euro per il 2019.

***

Pertanto per la predisposizione dei documenti a corredo dello schema di aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021 si prende a riferimento il paniere dei programmi/progetti proposti a finanziamento a valere delle Leggi di Bilancio 2018-2019 (n.50 programmi e n.33 progetti).

Premesso che, la programmazione approvata con il CdP-I 2017-2021, ove non **presenti incrementi di valore**, contiene il portafoglio investimenti validato strategicamente c.d. **«invariante»,** ossia il paniere di interventi che possono essere finanziati in continuità nel periodo di vigenza del CdP-I senza ulteriore documentazione istruttoria, vengono prodotti i seguenti documenti:

A- **Schede Informative** per programmi/progetti c.d. "**Invarianti**" che erano presenti nel precedente atto contrattuale e che **NON** modificano il costo oppure con variazioni di costi inferiori al 10% *(n.42 programmi e n.12 progetti);*

B- **Schede Informative** per programmi/progetti c.d. **"Invarianti"** che erano presenti nel precedente atto contrattuale, con costi che aumentano **più** del **10%** rispetto al CdP-I 2017-2021 e per i quali si chiedono risorse per la **progettazione** *(n.0 programmi e n. 0 progetti)*;

C- **Dossier ex ante** per programmi/progetti c.d. "**Invarianti**" che erano presenti nel precedente atto contrattuale, con **costi** che aumentano **più** del **10%** rispetto al CdP-I 2017-2021 e per i quali si chiedono risorse per la **realizzazione** *(n.7 programmi e n. 11 progetti)*;

D- **Schede Informative** per programmi/progetti in stato **"Progetto di Fattibilità"** o **"Project Review"** per i quali si chiedono risorse per la **progettazione** *(n.10 progetti);*

E- **Dossier ex ante** per i per programmi/progetti che **non** erano presenti nel precedente atto contrattuale **"Nuovi investimenti"** *(n.1 programma).*

Le nuove esigenze di investimento che dovranno evolvere in nuovi progetti (nuove righe del Contratto) verranno **inseriti come studi di pre-fattibilità o progetti di fattibilità tecnico-economica** ove non abbiano già un grado maturità tali da rientrare nel ranking di priorità del DVPPI.

Di seguito una tabella riepilogativa della documentazione prodotta:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contratto di Programma 2017-2021, Aggiornamento 2018/2019
"Rete Ferroviaria Italiana S.p.A."

Documentazione a supporto della proposta di Aggiornamento 2018-2019

Programmi/progetti finanziati con le risorse delle Leggi di Bilancio 2018 e 2019

mln di euro

ID	Progr.	Descrizione Intervento	Costo CdP-I 2017-2021	Costo Agg. 2018/2019	Variazione Costo (Agg. 2018/2019 vs CdP-I 2017-2021)		Risorse al 2017*	Legge di Bilancio 2018	Legge di Bilancio 2019	Totale Leggi di Bilancio	Destinazione risorse Leggi di Bilancio		Classificazione nel CdP-I 2017-2021		Documentazione da produrre	
															Tipo documento	Variazione costi
Programmi sicurezza			**33.564**	**38.811**	**5.247**	**3**	**8.542**	**1.180**	**1.231**	**2.411**						
A1004E	1	Sicurezza armamento	1.742	4.849	3.107	178%	1.345	282	422	704	Realizzazione	INV	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
A1014	2	Piano straordinario conservazione opere d'arte	0	500	500		0	0	100	100	Realizzazione		Non presente	E	Dossier Programma	Nuovo programma
A1004C	3	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	960	2.600	1.640	171%	461	190	227	417	Realizzazione	INV+PF	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
A1013A	4	Idrogeologia	2.000	2.000	-0		598	120	120	240	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1004B	5	Risanamento acustico	8.300	8.300			437	100	80	180	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1006	6	Soppressione passaggi a livello	7.858	7.858			1.887	100	80	180	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1013B	7	Sismica	1.000	1.000			150	50	30	80	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1004A	8	Sicurezza in galleria	6.000	6.000			276	70	30	100	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2004C	9	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	1.100	1.100			255	50	30	80	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2004A	10	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	3.000	3.000	-0		2.481	77	56	133	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1004D	11	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	300	300			87	20	20	40	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1004F	12	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	334	334			15	15	15	30	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2004D	13	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	220	220	-0	0%	82	11	11	22	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2004G	14	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	142	142			51	10	10	20	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A1008	15	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	126	126			66	60		60	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2004B	16	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	482	482	-0	0%	351	25		25	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
Programmi Tecnologie			**8.986**	**11.172**	**2.185**		**3.012**	**657**	**902**	**1.559**						
A2001B	17	Tecnologie per la circolazione	5.502	5.473	-30	-1%	1.600	444	585	1.029	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
A2010	18	Sistemi Informativi	638	625	-13	-2%	216	54	45	99	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
A2005	19	Telecomunicazioni e GSM-R	895	895			514	39	52	91	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
A2008	20	Sviluppo tecnologie innovative	534	527	-7	-1%	198	15	30	45	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
A2011	21	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1.080	3.314	2.234	207%	316	90	180	270	Realizzazione	INV+PF	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
A2009	22	Security	338	338			168	15	10	25	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
Programmi upgrading infrastrutturale e tecnologico			**20.208**	**22.290**	**2.082**		**6.462**	**1.281**	**1.750**	**3.031**						
P055_A	23	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	1.677	3.051	1.374	82%	716	330	171	501	Realizzazione	INV+PF	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
P224	24	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	2.277	2.252	-25	-1%	717	192	288	480	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P221	25	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	1.036	1.036			112	147	208	355	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
P120	26	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia	199	429	229	115%	86	2	199	201	Realizzazione	INV+PF	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
P199	27	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	957	757	-200	-21%	91	15	55	70	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
P125	28	Elettrificazione linee Veneto	30	230	200	667%	100	130		130	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	
P054	29	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	1.267	1.252	-16	-1%	611	30	80	110	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P058A	30	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	425	450	25	6%	400	0	50	50	Realizzazione	INV	Invariante	A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P225	31	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	511	511			108	27	50	77	Realizzazione	INV+PF	Invariante	A1	Scheda intervento	
P218	32	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	200	1.000	800	400%	20	10	50	60	Realizzazione	INV+PF	Invariante	C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ID	Progr.	Descrizione Intervento	Costo CdP-I 2017-2021	Costo Agg. 2018/2019	Variazione Costo (Agg. 2018/2019 vs CdP-I 2017-2021)		Risorse al 2017*	Legge di Bilancio 2018	Legge di Bilancio 2019	Totale Leggi di Bilancio	Destinazione risorse Leggi di Bilancio	Classificazione nel CdP-I 2017-2021	Documentazione da produrre		Variazione costi
													Tipo documento		
P223	33	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	433	410	-23	-5%	195	32	60	92	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P222	34	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	1.260	1.260			841	29	35	64	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P201	35	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	1.767	1.508	-259	-15%	326	27	47	74	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P053	36	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.610	1.608	-2	0%	707	37	65	102	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P060	37	Infrastrutturazione porti e terminali	826	769	-57	-7%	172	16	115	131	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P198	38	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.295	1.266	-29	-2%	99	23	50	73	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P076	39	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	437	437			203	6	30	36	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P200	40	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.028	1.026	-2	0%	197	11	30	41	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P112	41	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	274	274			58	10	22	32	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P075	42	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	341	341			126	11	30	41	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P214	43	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	235	324	89	38%	69	60	40	100	Realizzazione	INV	Invariante C1	Dossier Programma	Variazione di costo > 10%
P134	44	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	710	710			133	38	40	78	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P080	45	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	565	552	-13	-2%	107	69	25	94	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P058B	46	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	191	191			181	0	9	9	Realizzazione	INV	Invariante A1	Scheda intervento	
P206	47	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	276	276			43	9		9	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P213	48	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	138	138			2	5		5	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
P192	49	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	154	144	-10	-6%	14	5		5	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P194	50	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	91	91			28	10		10	Realizzazione	INV+PF	Invariante A1	Scheda intervento	
Totale Programmi			**62.759**	**72.273**	**9.514**		**18.016**	**3.119**	**3.882**	**7.001**					
Progetti sviluppo Rete Convenzionale			**19.837**	**20.985**	**1.148**		**8.051**	**1.980**	**3.355**	**5.334**					
0275A + 0275B	1	Nuovo collegamento Palermo-Catania	6.016	6.016			2.580	344	1.775	2.119	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	
0294	2	Potenziamento linea Rho-Gallarate 1^ fase (tratta Rho-Parabiago e raccordo Y Malpensa)	728	828	100	14%	23	0	500	500	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0335	3	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo (1^ fase)	900	900			15	0	250	250	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	
0331	4	Raddoppio linea Roma-Viterbo tratta Cesano-Bracciano: 1^ fase (Cesano-Vigna di Valle)	250	361	111	44%	13	0	240	240	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0307A	5	Roma-Pescara opere prioritarie	388	602	214	55%	141	111	100	211	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
1438	6	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	49	114	65	134%	1	3		3	Progettazione	PF	Progetto di Fattibilità D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
P101	7	Potenziamento linea Empoli-Siena	177	267	90	51%	177	0	90	90	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0366A	8	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	70	170	100	143%	70	0	100	100	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0136	9	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	255	365	110	43%	265	0	50	50	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0297B	10	Nodo di Falconara completamento	66	66			1	35		35	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	
0142B	11	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	700	700	0	0%	700	0			Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
1346	12	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	450	487	37	8%	431	0	56	56	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
0119	13	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	329	369	40	12%	329	10	30	40	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
I008	14	Porto di Trieste	77	112	35	45%	77	0	35	35	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0332B	15	Nodo di Bari: Bari Nord	633	633			2	0	3	3	Progettazione	PF	Progetto di Fattibilità D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
P210A	16	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	442	442			17	45		45	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	
0336	17	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	939	939			914	0	25	25	Realizzazione	INV	Invariante A2	Scheda intervento	
0049A	18	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	225	269	44	19%	224	5	20	25	Realizzazione	INV	Invariante C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ID	Progr.	Descrizione Intervento	Costo CdP-I 2017-2021	Costo Agg. 2018/2019	Variazione Costo (Agg. 2018/2019 vs CdP-I 2017-2021)		Risorse al 2017*	Legge di Bilancio 2018	Legge di Bilancio 2019	Totale Leggi di Bilancio	Destinazione risorse Leggi di Bilancio	Classificazione nel CdP-I 2017-2021		Documentazione da produrre		
														Tipo documento		Variazione costi
0049B	19	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	467	443	-24	-5%	1	0	5	5	Realizzazione	PF	Progetto di Fattibilità	D	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
0077	20	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	670	690	20	3%	670	0	20	20	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
0289	21	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	1.540	1.540	-0	0%	41	0	10	10	Progettazione	PR	Project Review	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
1674	22	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	200	283	83	42%	200	0	13	13	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0286B	23	Quadruplicamento Tortona-Voghera(adeguamento progettazione)	500	500	0	0%	6	0	10	10	Progettazione	PR	Project Review	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
NA026	24	Studi di fattibilità e progettazioni	60	60	0	0%	21	19	11	30	Progettazione	INV	Progetto di Fattibilità	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
P146	25	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa (progettazione)	140	140			1	0	5	5	Progettazione	INV	Progetto di Fattibilità	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
I086	26	Raddoppio Aprilia-Nettuno (progettazione)	200	200			0	0	4	4	Progettazione	PF	Progetto di Fattibilità	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
I185	27	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto (progettazione)	200	200			0	0	1	1	Progettazione	PF	Progetto di Fattibilità	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
0359	28	Raddoppio Campoleone-Aprilia	60	74	14	23%	60	14		14	Realizzazione	INV	Invariante	C2	Dossier Progetto	Variazione di costo > 10%
0281	29	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	2.315	2.424	109	5%	1.032	1.392		1.392	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
P220	30	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	220	220			27		3	3	Progettazione	PF	Progetto di Fattibilità		Scheda intervento	
0226	31	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	572	572			11	2		2	Progettazione	PR	Project Review	D	Scheda intervento	Risorse per progettazione
Progetti sviluppo Rete Alta Capacità			**7.866**	**7.851**	**-15**		**6.049**	**801**	**27**	**828**						
0292B	32	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	998	998			15	10		10	Progettazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	
P234	33	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	6.868	6.853	-15	0%	6.035	791	27	818	Realizzazione	INV	Invariante	A2	Scheda intervento	Variazione di costo < 10%
Totale progetti			**27.703**	**28.836**	**1.133**		**14.100**	**2.781**	**3.381**	**6.163**						
Totale generale			**90.462**	**101.109**	**10.647**		**32.116**	**5.900**	**7.264**	**13.164**						

Legenda:

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

APPENDICI

Appendice 1: Dettaglio Delibere CIPE per intervento

Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021

Appendice 3: Schede interventi aggiornamento 2018 CdP-I 2017 – 2021

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

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

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

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

Appendice 8: "Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti".

Appendice 9: Prime risultanze delle valutazioni sullen.58 Osservazioni delle Commissioni Parlamentari.

Contratto di Programma
2017 – 2021
parte Investimenti
Aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N. 1
alla Relazione Informativa

"Dettaglio Delibere CIPE per intervento"

“Dettaglio Delibere CIPE per progetto”

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	89	20/12/2004	1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO	x				5/2013 (ricusata dalla CC)
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	71	31/07/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	44	29/04/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA . GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - AUTORIZZAZIONE DEL 3° LOTTO COSTRUTTIVO .		x			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	22	08/05/2009	1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO				x	
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	83	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI		x			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	28	31/05/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. ASSEGNAZIONE, AUTORIZZAZIONE DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO E INDIVIDUAZIONE BENEFICIARIO DEI FONDI		x			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	17	01/05/2016	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. AUTORIZZAZIONE QUARTO LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE RISORSE	x	x			
I41J05000020005	A004	A004	Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	60	01/12/2016	ASSE FERROVIARIO MONACO VERONA. GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'.			x		
J51H03000170001	0268	0268_A	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	69	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA	x				
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	82	20/12/2004	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANSFRONTALIERO ARCISATE-STABIO: TRATTA ARCISATE-CONFINE DI STATO	x				44/2014 (ricusata dalla CC)
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	7	31/01/2008	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) SISTEMA LINEE DI ACCESSO GOTTARDO - NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE - STABIO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO (CUP J31H03000530001)	x				
J31H03000530001	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	61	06/08/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO ARCISATE-STABIO: REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AGGIORNATO	x		x		
J31H03000210008	0277	0277_A 0277_B	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno)	150	02/12/2005	1 PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO DELLA LINEA SEREGNO-BERGAMO	x				
J11H03000030008	0241	0241_A 0241_B	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	119	03/08/2005	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO:LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI	x				
J31H96000070008	0049	0049_A 0049_B	Raddoppio Milano-Mortara (tratta Albairate/Vermezzo - Parona)	76	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) - RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MILANO-MORTARA TRATTA CASCINA BRUCIATA-PARONA LOMELLINA	x				
J31J05000010001	0294	0294_A 0294_B	Potenziamento linea Gallarate-Rho	65	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): POTENZIAMENTO LINEA RHO-ARONA- TRATTA RHO-GALLARATE	x				33/2010 (annullata dal TAR)
J31J05000010001	0294	0294_A 0294_B	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Rho-Parabiago)	33	13/05/2010	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA. TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITVO E FINANZIAMENTO.	x	x			
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 1	82	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001). ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA. ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. QUADRUPLICAMENTO LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA:APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE	x				
J94F04000020001	0292	0292_A	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) sublotto 1: fluidificazione del traffico	6	18/02/2013	P.I.S. (L. N. 44372001) ASSE FERROV. MONACO-VERONA ACCESSO SUD A GALLERIA BRENNERO. QUADRUP.to LINEA FORTEZZA-VERONA. LOTTO 1 FORTEZZA-PONTE GARDENA SUBLOTTO FUNZ.le FLUIDIC.ne TRAFFICO ED INTERCONN. CON LINEA ESISTENTE. APPROVAZ. PROGETTO DEFINITIVO	x				
J94F04000020001	0292	0292A0 0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	8	03/03/2017	ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA: ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO. QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA-VERONA - LOTTO 1 FORTEZZA - PONTE GARDENA. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J61H03000100001	0263	0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	11	08/03/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). INTERVENTI DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITA' DELLA LINEA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITI	x				
J61H03000100001	0263	0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	40	10/08/2016	INTERVENTI DI ADEGUAMENTOI TECNOLOGICO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITA' DELLA LINEA BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA. "SP. 13. COSTRUZIONE GALLERIA SUBALVEA TORRENTE FIUMICELLO". APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.				x	
J81H02000000001	0276	0276A	Linea Pontremolese: 1^ Fase Tratta Parma - Vicofertile	19	08/05/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (443/2001) COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLE LINEA FERROVIARIA PARMA- LA SPEZIA - PROGETTO PRELIMINARE	x	x			136/2007 (ricusata dalla CC)
J81H02000000001	0276	0276_A 0276_B	Linea Pontremolese: completamento raddoppi	19	08/05/2009	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (443/2001) COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLE LINEA FERROVIARIA PARMA- LA SPEZIA - PROGETTO PRELIMINARE	x	x			
J81H02000000001	0276	0276A	Linea Pontremolese: 1^ Fase Tratta Parma - Vicofertile	128	11/12/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). COLLEGAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE FALCONARA CON LA LINEA FERROVIARIA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE: PRESA D'ATTO DELLA RIMODULAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO		x			
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	79	29/09/2003	PRIMO PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) - POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE TRATTA FERROVIARIA GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE	x				
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	85	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE - NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE	x				
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	26	27/03/2008	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI-GENOVA BRIGNOLE (CUP J71H2000110008)			x		1.1 E' autorizzata la variazione delle modalità di affidamento e di realizzazione del progetto ferroviario “potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole” coerentemente a quanto riportato nella precedente “presa d'atto”. 1.2 Restano confermate le determinazioni adottate con la delibera n. 86/2006, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del sopra riportato intervento, che non siano in contrasto con la presente delibera.
J71H02000110008	0240	0240_A 0240_B	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	38	19/07/2013	1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001). NODO DI GENOVA: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'			x		
J71J04000000008	0289	0289_A 0289_B	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	91	29/07/2005	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA GENOVA-VENTIMIGLIA:TRATTA FINALE LIGURE-ANDORA	x				
J61H94000000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	2	18/02/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). ITINERARIO NAPOLI - BARI. 1^ TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI - CANCELLO APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE.	x				
J61H94000000011	0284	0284	Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con la linea AV/AC	ordinanza commissario n. 21	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Itinerario Napoli – Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello (CUP J61H94000000011) Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	ordinanza commissario n. 7	31/03/2015	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio Cancello - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. (CUP)41HOIOOO080008). Approvazione progetto preliminare.	x				La Delibera 104 del 26/10/2012 riguarda il Nodo di

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J41H01000080008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	ordinanza commissario n. 22	16/05/2016	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancello – Benevento 1° lotto funzionale Cancello – Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma – Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni CUP J41H01000080008 Approvazione progetto definitivo	x				La Delibera 101 del 29/10/2012 riguarda il Nodo di Bari La Delibera 3/2013 (ricusata dalla CC)
J41H01000080008	0279	0279A 0279_B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 25	21/10/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano CUP J41H01000080008 Approvazione progetto preliminare	x				
J77I04000000009	0281	0281	Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Apice - Orsara	ordinanza commissario n. 27	01/12/2016	Asse Ferroviario Napoli - Bari "Raddoppio della tratta Apice - Orsara" (CUP J77I04000000009) Approvazione progetto preliminare	x				
J41H01000080008	0279A 0279B		Cancello-Frasso e Frasso-Vitulano	ordinanza commissario n. 34	06/04/2018	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio e Velocizzazione Cancello - Benevento Rimodulazione quadro economico di progetto				x	
J77I04000000009	0281		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	ordinanza commissario n. 35	05/05/2018	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Apice - Orsara 1° Lotto funzionale Apice - Hirpinia Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279B		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 36	05/05/2018	Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano 1° lotto funzionale Frasso Telesino-Telese e 2° lotto funzionale Telese - San Lorenzo Maggiore	x				
J41H01000080008	0279B	0279A 0279_B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 39	26/11/2018	Asse Ferroviario Napoli - Bari Raddoppio tratta Cancello – Frasso Telesino Approvazione progetto definitivo	x				
J41H01000080008	0279B	0279A 0279_B	Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	ordinanza commissario n. 44	26/11/2018	Asse Ferroviario Napoli - Bari Velocizzazione e Raddoppio Cancello-Frasso Telesino e Frasso Telesino-Vitulano Approvazione progetto definitivo	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione della linea Catania-Siracusa:tratta Bicocca-Targia	147	02/12/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): VELOCIZZAZIONE LINEA FERROVIARIA CATANIA-SIRACUSA	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa: 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta	33	19/07/2013	Programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001). Velocizzazione linea ferroviaria Catania-Siracusa. Adeguamento e raddoppio tratta Bicocca-Augusta. Reiterazione vincolo preordinato all'esproprio.			x		
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa: 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta	19	18/04/2014	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001). VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA CATANIA-SIRACUSA: TRATTA BICOCCA-TARGIA 1°L. FUNZIONALE BICOCCA-AUGUSTA (CUP J11H030001500019 APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J11H03000150001	0271	0271_A	Velocizzazione della linea Catania-Siracusa:tratta Bicocca-Targia	62	28/11/2018	Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: tratta Bicocca - Targia 1° lotto funzionale Bicocca - Augusta. Ridefinizione del limite di spesa dell'opera e utilizzo dei ribassi d'asta.		x			
J11H03000140008	0270	0270_A 0270_B	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	45	29/09/2004	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE:NODO DI CATANIA – INTERRAMENTO STAZIONE CENTRALE (LEGGE N. 443/2001)	x				
J11H02000070008	0249	0249_A 0249_B	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	62	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA-CATANIA: TRATTA GIAMPILIERI - FIUMEFREDDO.	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	ordinanza commissario n. 9	14/04/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina: Raddoppio Bicocca - Catenanuova (CUP J11H03000180001). Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Catenanuova-Raddusa	ordinanza commissario n. 13	05/08/2015	Asse Ferroviario Palermo - Catania - Messina Raddoppio Catenanuova - Raddusa Agira (CUP J11H03000180001) Approvazione progetto preliminare	x				
J11H03000180001	0275	0275_A 0275_B	Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catenanuova	ordinanza commissario n. 28	20/03/2017	Asse Ferroviario Palermo – Catania – Messina Raddoppio della tratta Bicocca – Catenanuova Approvazione la progettazione definitiva	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	78	29/09/2003	PRIMO PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L. 443/2001) 'TERZO VALICO DEI GIOVI' LINEA AV/AC MILANO-GENOVA	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	118	03/08/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): TERZO VALICO DEI GIOVI - LINEA AV/AC MILANO-GENOVA - ADEGUAMENTO MONETARIO				x	1. E' approvato l'adeguamento monetario del costo del progetto preliminare del "Terzo Valico dei Giovi – linea AV/AC Milano-Genova" di cui alle premesse per l'importo aggiuntivo di 148 Meuro, il che porta il costo complessivo dell'opera a 4.867 Meuro.
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	80	29/03/2006	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE(L.443/2001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO 'TERZO VALICO DEI GIOVI' LINEA AV/AC MILANO-GENOVA	x				
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	101	06/11/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) LINEA AV/AC GENOVA - MILANO. TERZO VALICO DEI GIOVI (CUP F81H92000000008)		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	84	18/11/2010	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001) LINEA AV-AC MILANO - GENOVA - TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	83	06/12/2011	APPLICAZIONE DELL'ART. 33, COMMA 3, LEGGE N. 83/2011. ASSSEGNAZIONE RISORSE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	86	06/12/2011	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. PRESA D'ATTO DELL'ATTO INGRATIVO ALLA CONVENZIONE VIGENTE TRA RFI SPA E IL CONSORZIO COCIV, AUTORIZZAZIONE DEL 2à LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	6	20/01/2012	FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE. IMPUTAZIONE DELLE RIDUZIONI DI SPESA DISPOSTE PER LEGGE, REVISIONE DELLA PREGRESSA PROGRAMMAZIONE E ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE N. 183/2011		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	97	26/10/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1 DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	126	11/12/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2911. IMPUTAZIONE RIDUZIONE DI SPESA		x			1. Il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, è rimodulato secondo l'articolazione sintetizzata nella precedente presa d'atto e riportata nell'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente delibera.
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	137	21/12/2012	RIPROGRAMMAZ. DEL FONDO INFRASTR. STRADALI E FERROVIARIE DI INTERESSE STRATEGICO (ART. 32, C. 1, D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZ. PROGR.ca RISORSE DEL FONDO REVOCHE (ART. 32, C. 6, DEL D.L N. 98/2011) ASSEGNAZ. SOMME DISPONIBILI SUL CAP. 7060 DEL MIT		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	7	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE E RELATIVO A OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' INTERVENTI DI CUI ALL'ART. 6 L. 29-11-1984, N. 798" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1 DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. INTEGR. E RIMODULAZ. ANNUALITA' ASSEGNAZ. MIBAC (DELIB		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	8	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' PER INTERV. DI CUI ALL'ART. 6 L. 279/1984" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1, DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZ. RISORSE PER INTERV. SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART. 6 L. 798		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	22	18/03/2013	SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014 PARTE SERVIZI TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.P.A.		x			Rimodulazione risorse
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	34	19/07/2013	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOA: TERZO VALICO DEI GIOVI PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'			x		
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	56	06/08/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (l. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE DEL 3° LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO		x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	42	10/08/2016	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. AUTORIZZAZIONE DEL 4° LOTTO COSTRUTTIVO E ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO	x	x			
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	67	01/12/2016	LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. MODIFICA COMPOSIZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE DI CUI ALLA DELIBERA N. 80/2006				x	
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	81	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA AV/AC MILANO - GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI AUTORIZZAZIONE ALL'UTILIZZO DEI FONDI PER LA REALIZZAZIONE DEL "PROGETTO CONDIVISO DI SVILUPPO DEL TERRITORIO PIEMONTESE", INCULSA LA PRIMA FASE, DI CUI AL PROTOCOLLO DI INTESA DEL 12 SETTEMBRE 2016 E DELL'ADDENDUM DEL 22 MAGGIO 2017.	x				

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
F81H92000000008	0343	0343	Terzo Valico dei Giovi	82	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' (AV/AC) MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI. APPROVAZIONE VARIANTE AL PROGETTO DEFINITIVO DELL'INTERCONNESSIONE DI NOVI LIGURE ALTERNATIVA ALLO SHUNT E AUTORIZZAZIONE DEL QUINTO LOTTO COSTRUTTIVO	x				
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): LINEA AV/AC MILANO-VERONA	x				
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	13	05/04/2007	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO-VERONA:1 FASE FUNZIONALE -SUB TRATTA TREVIGLIO-BRESCIA				x	
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	21	08/05/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO/VERONA. RINNOVO VINCOLO PRORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	81	22/09/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) LINEA AV/AC MILANO-VERONA: LOTTO FUNZIONALE TREVIGLIO-BRESCIA (CUP J41C07000000001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO	x	x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	85	18/11/2010	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). LINEA AV-AC MILANO-VERONA. AUTORIZZAZIONE AVVIO REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	83	06/12/2011	APPLICAZIONE DELL'ART. 33, COMMA 3, LEGGE N. 83/2011. ASSSEGNAZIONE RISORSE		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	85	06/12/2011	Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Linea AV/AC Treviglio – Brescia (CUP J41C07000000001). Presa d'atto dell'atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.A. e il consorzio CEPAV DUE, autorizzazione del 2° Lotto costruttivo e assegnazione del fi nanziamento. (Deliberazione n. 85/2011).		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	6	20/01/2012	FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE. IMPUTAZIONE DELLE RIDUZIONI DI SPESA DISPOSTE PER LEGGE, REVISIONE DELLA PREGRESSA PROGRAMMAZIONE E ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE N. 183/2011		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	97	26/10/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1 DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	126	11/12/2012	RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2911. IMPUTAZIONE RIDUZIONE DI SPESA				x	1. Il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, è rimodulato secondo l'articolazione sintetizzata nella precedente presa d'atto e riportata nell'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente delibera.
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	137	21/12/2012	RIPROGRAMMAZ. DEL FONDO INFRASTR. STRADALI E FERROVIARIE DI INTERESSE STRATEGICO (ART. 32, C. 1, D.L. N. 98/2011) ASSEGNAZ. PROGR.ca RISORSE DEL FONDO REVOCHE (ART. 32, C. 6, DEL D.L N. 98/2011) ASSEGNAZ. SOMME DISPONIBILI SUL CAP. 7060 DEL MIT		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	7	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE E RELATIVO A OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' INTERVENTI DI CUI ALL'ART. 6 L. 29-11-1984, N. 798" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1 DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. INTEGR. E RIMODULAZ. ANNUALITA' ASSEGNAZ. MIBAC (DELIB		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	8	18/02/2013	RIPROGR. "FONDO INFR. STRADALI E FERROVIARIE OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHE' PER INTERV. DI CUI ALL'ART. 6 L. 279/1984" DI CUI ALL'ART. 32, C. 1, DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZ. RISORSE PER INTERV. SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART. 6 L. 798		x			
J41C07000000001	0325	0325	Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	52	02/08/2013	Programma infrastrutture strategiche (L. 443/2001). Linea ferroviaria ad alta velocità alta capacità (AV/AC) Milano-Verona: coltivazione della Cava di Covo nell'ambito del progetto della linea AV/AC Treviglio-Brescia. Approvazione progetto definitivo	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	22	01/05/2016	LINEA AV/AC MILANO-VERONA: TRATTA FUNZIONALE BRESCIA-VERONA REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	42	10/07/2017	LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO - VERONA. TRATTO BRESCIA - VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST - VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA).	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	120	01/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): LINEA AV/AC MILANO-VERONA	x				
F81H91000000008	0361	0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	21	08/05/2009	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L.443/2001) LINEA AV/AC MILANO/VERONA. RINNOVO VINCOLO PRORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
	0301		Linea AV/AC Verona Padova	94	29/03/2006	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA - PADOVA	x				
	0301		Linea AV/AC Verona Padova	45	10/11/2014	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA-PADOVA TRATTE DI PRIMA FASE TRA VERONA E MONTEBELLO VICENTINO E TRA GRISIGNANO DI ZOCCO E PADOVA. REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO			x		
J41E91000000009	0362A		Linea AV/AC Verona Padova	84	22/12/2017	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443 DEL 2001). LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' (AV/AC) VERONA - PADOVA. PRIMO LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA (ESCLUSO NODO DI VERONA EST). APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITO E AUTORIZZAZIONE ALL'AVVIO DELLA REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI.	x	x			
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese – Rieti	124	19/12/2003	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE: NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI (LEGGE 443/2001)	x				
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese – Rieti (tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova)	105	29/03/2006	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): NUOVA LINEA FERROVIARIA PASSO CORESE-RIETI: TRATTA FUNZIONALE PASSO CORESE - OSTERIA NUOVA	x				
J31H96000000031	0290	0290_A 0290_B	Linea Passo Corese – Rieti	33	13/05/2010	1° PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA. TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITVO E FINANZIAMENTO.		x			2.3 Il finanziamento assegnato con la delibera n. 105/2006 a favore della «Nuova linea Passo Corese -Rieti» è revocato.
J31J05000030001	0296	0296	Direttrice Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	87	29/03/2006	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA FOLIGNO-FABRIANO	x				
J61H02000090008	0226	0226_A 0226_B	Raddoppio Spoleto-Terni	68	27/05/2005	PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA SPOLETO-TERNI	x				
J71H92000000007	0142	0142_B	Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)	2	28/01/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (l. 443/2001). LINEA PESCARA-BARI. RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA. APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE.	x				
J71H92000000007	0142	0142_B	Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)	89	22/12/2017	LINEA FERROVIARIA PESCARA - BARI. RADDOPPIO DELLA TRATTA TERMOLI - LESINA: LOTTO 1 "RIPALTA - LESINA". APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	96	29/07/2005	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA - NODO DI FALCONARA	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - completamento	96	29/07/2005	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA - NODO DI FALCONARA	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	54	03/08/2011	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). COLLEGAMENTO ORTE FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE: APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J31J05000030011	0297	0297_A	Nodo di Falconara - 1° lotto funzionale	128	11/12/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). COLLEGAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE FALCONARA CON LA LINEA FERROVIARIA ADRIATICA. NODO DI FALCONARA - 1° LOTTO FUNZIONALE: PRESA D'ATTO DELLA RIMODULAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO	x	x			
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	46	29/09/2004	1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI S. ANDREA-BITETTO (LEGGE N.443/2001)	x				
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	95	29/03/2006	1 PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO:RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA BARI S.ANDREA-BITETTO	x				
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	62	03/08/2011	INDIVIDUAZIONE ED ASSEGNAZIONE DI RISORSE AD INTERVENTI DI RILIEVO NAZIONALE ED INTERREGIONALE E DI RILEVANZA STRATEGICA REGIONALE PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE PER IL SUD		x			54/2013 (annullata)

CUP	NPP	RIGA	TITOLO PROGETTO	DELIBERE CIPE			TIPOLOGIA DELIBERE				NOTE
				N.	ANNO	TITOLO	APPROVAZIONE PROGETTUALE	ASSEGNAZIONE RISORSE	VINCOLO ESPROPRIO/RINNOVO	RACCOMANDAZIONI	
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	74	08/11/2013	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. N. 443/2001) LINEA FERROVIARIA BARI TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI - S. ANDREA-BITETTO-PROROGA DELLA DICHIARAZIONE DELLA PUBBLICA UTILITA'. ANNULLAMENTO DELIBERA 2 AGOSTO 2013 N. 54				x	
J71H92000030008	0100	0100	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	90	17/12/2013	PROGETTO DEFINITIVO DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA "BARI S. ANDREA - BITETTO" NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI - TARANTO. RIAPPROVAZIONE DEL PROBETTO DEFINITIVO AI SOLI FINI DELLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILI			x		
J11C09000000009	0332	0332_A 0332_B	Nodo di Bari: Bari Sud (variante tratta Bari C.le -Bari Torre a Mare) + Progettazione Bari Nord	104	26/10/2012	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (l. 443/2001). NODO DI BARI: BARI SUD (TRATTA BARI CENTRALE-BARI TORRE A MARE). APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE	x				
J11C09000000009	0332	0332_A 0332_B	Nodo di Bari: Bari Sud (variante tratta Bari C.le -Bari Torre a Mare) + Progettazione Bari Nord	1	28/01/2015	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (L. 443/2001). NODO DI BARI: BARI SUD (TRATTA BARI CENTRALE - BARI ROTTE A MARE) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	83	29/03/2006	LEGGE 443/2001 - OPERE STRATEGICHE - VARIANTE ALLA LINEA FERROVIARIA SALERNO-REGGIO CALABRIA IN LOCALITA' CANNITELLO	x				
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	77	31/08/2009	1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) - VARIANTE 'CANNITELLO': MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE				x	
C11H03000080003	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	121	17/12/2009	FONDO INFRASTRUTTURE. ASSEGNAZIONI IN VISTA DELLA REALIZZAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA				x	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	4	13/05/2010	SPERIMENTAZIONE DEL MONITORAGGIO FINANZIARIO NELL'AMBITO DELL'ALTA SORVEGLIANZA DELLE GRANDI OPERE (ART. 176, COMMA 3, LETT. E) DEL D.L.VO N. 163/2006 E S.M.I.): VARIANTE DI CANNITELLO				x	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	6	20/01/2012	FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE. IMPUTAZIONE DELLE RIDUZIONI DI SPESA DISPOSTE PER LEGGE, REVISIONE DELLA PREGRESSA PROGRAMMAZIONE E ASSEGNAZIONE DI RISORSE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33, COMMI 2 E 3, DELLA LEGGE N. 183/2011				x	
J94H15000790001	1885	P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	28	01/08/2014	PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) "VARIANTE DI CANNITELLO": MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE				x	
C11J05000030001	0241	0241_A 0241_B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione	19	20/02/2015	PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE(L. 443/2001) NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE. SEZIONE INTERNAZIONALE - PARTE COMUNE ITALO/FRANCESE - SEZIONE TRANSFRONTALIERA -PARTE IN TERRITORIO ITALIANO. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	x				

Contratto di Programma
2017 – 2021
parte Investimenti

Aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N. 2
alla Relazione Informativa

"Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle dell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021"

Dettaglio CUP riferiti ai programmi dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004A	*	Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie
A01	A1004A	*	Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie rete AV/AC
A01	A1004A	*	Sistema mobile registrazione difetti in galleria
A01	A1004A	J17I11000450001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli
A01	A1004A	J24H14000740001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli - 2014
A01	A1004A	J27B17000400001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - 2017
A01	A1004A	J27I12000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - 2012
A01	A1004A	J37B13000340001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2013
A01	A1004A	J37B16000470001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2016
A01	A1004A	J37I11000360001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna
A01	A1004A	J54H13000160001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2013
A01	A1004A	J54H14000450001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2014
A01	A1004A	J57B16000220001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2016
A01	A1004A	J57B16000260001	Sorveglianza delle gallerie ferroviarie
A01	A1004A	J57B17000460001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2017
A01	A1004A	J57E13000230001	MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE LUNG - 2013
A01	A1004A	J57I08000200001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - ante 2011
A01	A1004A	J57I11000180001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano
A01	A1004A	J57I12000140001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2012
A01	A1004A	J67B17000620001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Torino - 2017
A01	A1004A	J67J18000440001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Palermo - 2018
A01	A1004A	J87B13000070001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2014
A01	A1004A	J87B14000480001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona - 2014
A01	A1004A	J87B17000830001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2017
A01	A1004A	J87B17000840001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna - 2017
A01	A1004A	J87B17000850001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona - 2017
A01	A1004A	J87E13000610001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2013
A01	A1004A	J97B16000300001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - 2016
A01	A1004A	J97B17000550001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Genova - 2017
A01	A1004A	J97B17000560001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - 2017
A01	A1004A	J97B17000570001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli - 2017
A01	A1004A	J97B17000580001	Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Verona - 2017
A01	A1004A	J97I11000200001	Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze
A01	A1004B	*	Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004B	J17I05000020001	Monitoraggio e controllo del Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004B	J19G02000010001	Realizzazione Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004B	J31H01000190001	Progettazione Piano di Risanamento Acustico
A01	A1004C	*	Piano controllo accessi all'area di partenza dei treni
A01	A1004C	*	Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori
A01	A1004C	*	Tornelli 2.0 (ICT)
A01	A1004C	J51E17000140001	Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi ICT)
A01	A1004C	J54H14000590001	Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori
A01	A1004C	J54H17000260001	Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi infrastrutturali)
A01	A1004D	*	Piano smaltimento materiali inquinanti
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Bari) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Cagliari) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Genova) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Reggio Calabria) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Trieste) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	ANNULLATO	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Venezia) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J17J18000630001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Venezia) - Annualità 2018
A01	A1004D	J57J18000090001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Roma) - 2018
A01	A1004D	J67D17000000001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Torino) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J67J18000180001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Palermo) - 2018
A01	A1004D	J67J18000190001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Torino) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J87D17000020001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Ancona) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J87I17000060001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Bologna) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J87J18000340001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Ancona) - 2018
A01	A1004D	J87J18000350001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Bologna) - 2018
A01	A1004D	J87J18000360001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Firenze) - 2018
A01	A1004D	J97I17000100001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Napoli) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J97I17000110001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Milano) - Annualità fino al 2017
A01	A1004D	J97J18000100001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Milano) - 2018
A01	A1004D	J97J18000110001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Napoli) - 2018
A01	A1004D	J97J18000120001	Smaltimento materiali inquinanti (DTP Verona) - Annualità fino al 2017
A01	A1004E	*	Piano Sicurezza Armamento
A01	A1004E	J17B16000060001	Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2016
A01	A1004E	J17B17000070001	Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2017
A01	A1004E	J17D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2018
A01	A1004E	J27B16000280001	Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2016
A01	A1004E	J27B17000060001	Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2017
A01	A1004E	J27D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2018
A01	A1004E	J37B16000110001	Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2016
A01	A1004E	J37B17000050001	Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2017
A01	A1004E	J37D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2018
A01	A1004E	J57B16000420001	Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2016
A01	A1004E	J57B17000120001	Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2017
A01	A1004E	J57D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2018
A01	A1004E	J67B16000120001	Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2016
A01	A1004E	J67B16000130001	Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2016
A01	A1004E	J67B17000130001	Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2017
A01	A1004E	J67B17000140001	Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2017
A01	A1004E	J67D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2018
A01	A1004E	J67D18000010001	Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2018
A01	A1004E	J77B16000300001	Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2016
A01	A1004E	J77B17000060001	Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2017
A01	A1004E	J77D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2018

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1004E	J87B16000240001	Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2016
A01	A1004E	J87B16000250001	Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2016
A01	A1004E	J87B16000260001	Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2016
A01	A1004E	J87B16000510001	Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2016
A01	A1004E	J87B17000300001	Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2017
A01	A1004E	J87B17000310001	Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2017
A01	A1004E	J87B17000320001	Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2017
A01	A1004E	J87B17000330001	Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2017
A01	A1004E	J87D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2018
A01	A1004E	J87D18000010001	Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2018
A01	A1004E	J87D18000020001	Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2018
A01	A1004E	J87D18000030001	Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2018
A01	A1004E	J97B16000210001	Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2016
A01	A1004E	J97B16000220001	Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2016
A01	A1004E	J97B16000230001	Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2016
A01	A1004E	J97B16000450001	Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2016
A01	A1004E	J97B17000290001	Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2017
A01	A1004E	J97B17000300001	Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2017
A01	A1004E	J97B17000310001	Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2017
A01	A1004E	J97B17000320001	Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2017
A01	A1004E	J97D18000000001	Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2018
A01	A1004E	J97D18000010001	Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2018
A01	A1004E	J97D18000020001	Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2018
A01	A1004E	J97D18000030001	Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2018
A01	A1004F	*	Adeguamento a STI infrastruttura (primi interventi)
A01	A1004F	J14G18000260001	Adeguamento a STI - DTP Venezia
A01	A1004F	J34G18000210001	Adeguamento a STI - DTP Trieste
A01	A1004F	J54G18000200001	Adeguamento a STI - DTP Roma
A01	A1004F	J64G18000210001	Adeguamento a STI - DTP Torino
A01	A1004F	J84G18000190001	Adeguamento a STI - DTP Bologna
A01	A1004F	J84G18000200001	Adeguamento a STI - DTP Firenze
A01	A1004F	J94G18000160001	Adeguamento a STI - DTP Milano
A01	A1006	*	Piano Soppressione Passaggi a Livello
A01	A1006	J19G01000000001	Piano Soppressione Passaggi a Livello
A01	A1006	J57D17000020001	Soppressione PL privati
A01	A1008	*	Acquisto navi bidirezionali
A01	A1008	J20B18000000001	Sviluppo flotta navale
A01	A1008	J28F15000000001	Upgrading e Miglioramenti settore Navigazione - 2015
A01	A1011	ANNULLATO	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo
A01	A1011	J67I10000150001	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona)
A01	A1011	J67I10000160001	Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma)
A01	A1013A	*	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale
A01	A1013A	ANNULLATO	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale
A01	A1013A	J17B14000210001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2014
A01	A1013A	J17B16000070001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2016
A01	A1013A	J17B17000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2017
A01	A1013A	J17I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2018
A01	A1013A	J27B14000190001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2014
A01	A1013A	J27B16000100001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio C. - 2016
A01	A1013A	J27B17000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2017
A01	A1013A	J27I18000010001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2018
A01	A1013A	J31H01000200001	Progettazione del Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico
A01	A1013A	J37B14000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2014
A01	A1013A	J37B16000120001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2016
A01	A1013A	J37B17000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2017
A01	A1013A	J37I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2018
A01	A1013A	J57B14000140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2014
A01	A1013A	J57B16000170001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2016
A01	A1013A	J57B17000110001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2017
A01	A1013A	J57I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2018
A01	A1013A	J67B14000300001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2014
A01	A1013A	J67B14000310001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2014
A01	A1013A	J67B16000140001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2016
A01	A1013A	J67B16000150001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2016
A01	A1013A	J67B17000110001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2017
A01	A1013A	J67B17000120001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2017
A01	A1013A	J67I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2018
A01	A1013A	J67I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2018
A01	A1013A	J77B14000240001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2014
A01	A1013A	J77B16000090001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2016
A01	A1013A	J77B17000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2017
A01	A1013A	J77I18000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2018
A01	A1013A	J87B14000400001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2014
A01	A1013A	J87B14000410001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2014
A01	A1013A	J87B14000420001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2014
A01	A1013A	J87B14000430001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2014
A01	A1013A	J87B15000390001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2015
A01	A1013A	J87B16000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2016
A01	A1013A	J87B16000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2016
A01	A1013A	J87B16000290001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2016
A01	A1013A	J87B16000630001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2016
A01	A1013A	J87B17000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2017
A01	A1013A	J87B17000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2017
A01	A1013A	J87B17000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2017
A01	A1013A	J87B17000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2017
A01	A1013A	J87I18000020001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2018
A01	A1013A	J87I18000030001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2018
A01	A1013A	J87I18000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2018
A01	A1013A	J87I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2018
A01	A1013A	J97B14000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2014

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A01	A1013A	J97B14000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2014
A01	A1013A	J97B14000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2014
A01	A1013A	J97B14000290001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2014
A01	A1013A	J97B15000330001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale
A01	A1013A	J97B16000240001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2016
A01	A1013A	J97B16000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2016
A01	A1013A	J97B16000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2016
A01	A1013A	J97B16000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2016
A01	A1013A	J97B17000250001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2017
A01	A1013A	J97B17000260001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2017
A01	A1013A	J97B17000270001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2017
A01	A1013A	J97B17000280001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2017
A01	A1013A	J97I18000040001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2018
A01	A1013A	J97I18000050001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2018
A01	A1013A	J97I18000060001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2018
A01	A1013A	J97I18000070001	Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2018
A01	A1013B	*	Piano Difesa dal rischio sismico
A01	A1013B	J57I12000690001	Verifiche sismiche su opere d'arte
A01	A1014	*	Piano conservazione opere d'arte
A01	A2004A	*	Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)-ulteriori implementazioni
A01	A2004A	*	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-sperimentazione
A01	A2004A	*	Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)-sistemi di diagnostica
A01	A2004A	*	Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera
A01	A2004A	J11J05000060001	Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC)
A01	A2004A	J31H01000230001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Omologazione prototipo sottosistema di bordo (SSB)
A01	A2004A	J31H03000340001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni
A01	A2004A	J41H02000080001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Torino
A01	A2004A	J41H02000080011	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Napoli
A01	A2004A	J41H02000080021	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Roma
A01	A2004A	J41H02000080031	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Ancona
A01	A2004A	J41H02000080041	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Milano
A01	A2004A	J41H02000080051	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bari
A01	A2004A	J41H02000080061	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Firenze
A01	A2004A	J41H02000080071	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bologna
A01	A2004A	J41H02000080081	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Verona
A01	A2004A	J41H02000080091	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Trieste
A01	A2004A	J41H02000080141	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Venezia
A01	A2004A	J41H02000080151	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Genova
A01	A2004A	J41H02000080171	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Palermo
A01	A2004A	J41H02000080181	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Automac Train Control (ATC): certificazione di conformità
A01	A2004A	J51H04000190001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Reggio Calabria
A01	A2004A	J56C17000070001	Tecnologie per la sicurezza settore IS
A01	A2004A	J57I10000210009	Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera
A01	A2004A	J57I11000190001	Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)
A01	A2004A	J57I11000200001	Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) e diagnostica - Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A01	A2004A	J57I11000210001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A01	A2004A	J87I07000000001	Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine
A01	A2004B	*	Piano Portali Multifunzionali
A01	A2004B	*	Piano Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)
A01	A2004B	*	Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)
A01	A2004B	J31H02000040001	Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)
A01	A2004B	J57I10000220001	Impianto di controllo rotabili in uscita dai principali scali ed interporti con Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)
A01	A2004B	J57I10000230001	Piano Portali Multifunzionali
A01	A2004B	J57I11000220001	Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT
A01	A2004C	*	Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello
A01	A2004C	J54B13001100001	Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello
A01	A2004D	*	Diagnostica centralizzata
A01	A2004D	*	Diagnostica impresenziata
A01	A2004D	*	Diagnostica innovativa
A01	A2004D	ANNULLATO	Sistema di diagnostica mobile per AV/AC
A01	A2004D	J51E17000360001	Sviluppo e realizzazione diagnostica centralizzata enti IS
A01	A2004D	J57B15000000001	Diagnostica Impresenziata - 2015
A01	A2004E	*	Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti
A01	A2004E	J24H16000310001	Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti
A01	A2004F	ANNULLATO	Mitigazione effetti venti trasversali
A01	A2004F	J64H16000160001	Mitigazione effetti venti trasversali
A01	A2004G	*	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza
A01	A2004G	J54B13001090001	Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi
A02	A2001B	*	Oneri connessi all'arretratezza tecnologica della rete
A02	A2001B	*	OPTIMA
A02	A2001B	*	Piano rinnovo tecnologie obsolete
A02	A2001B	*	Upgrading tecnologie per la circolazione
A02	A2001B	ANNULLATO	Attrezzaggi tecnologici DTP Milano
A02	A2001B	ANNULLATO	Potenziamento impianti ACEI nodo di Milano
A02	A2001B	ANNULLATO	Riconfigurazione impianti SCMT Cagliari
A02	A2001B	ANNULLATO	Riconfigurazione impianti SCMT Firenze
A02	A2001B	ANNULLATO	Riconfigurazione impianti SCMT Torino
A02	A2001B	ANNULLATO	Telecomando bacini milanesi - studio di fattibilità
A02	A2001B	ANNULLATO	Upgrading tecnologie per la circolazione
A02	A2001B	J14H15000750001	Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2015
A02	A2001B	J17I07000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Roma
A02	A2001B	J21H03000140001	Attrezzaggi tecnologici DTP Ancona
A02	A2001B	J21H03000140011	Attrezzaggi tecnologici DTP Roma
A02	A2001B	J21H03000140021	Attrezzaggi tecnologici DTP Torino
A02	A2001B	J21H03000140041	Attrezzaggi tecnologici DTP Reggio Calabria
A02	A2001B	J24G18000030001	Potenziamento tecnologico linea a monte del Vesuvio
A02	A2001B	J27I05000010001	Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - 1^ Fase
A02	A2001B	J27I06000050001	Riconfig impianti SCMT Bologna

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2001B	J27I07000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Ancona
A02	A2001B	J27I10000040001	Accorpamento dei Posti Centrali dei sistemi di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)
A02	A2001B	J31H96000080008	Sviluppo tecnologico del nodo di Roma
A02	A2001B	J36I18000030001	Rinnovo/upgrade tecnologico dell'attuale sistema di distanziamento blocco conta assi (BCA) delle linee Benevento-Avellino/Caserta, Vairano C./Rocca D'Evandro - Venafro
A02	A2001B	J36I18000060001	Velocizzazione Adriatica: upgrade tecnologico Foggia-Bari-Brindisi
A02	A2001B	J37I06000170001	Riconfigurazione impianti SCMT Milano
A02	A2001B	J37I06000180001	Riconfigurazione impianti SCMT Venezia
A02	A2001B	J37I11000040001	Tecnologie nodo di Modena/Marzaglia
A02	A2001B	J47D17000000001	Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DTP Ancona - anno 2017
A02	A2001B	J47I06000110001	Riconfigurazione impianti SCMT Bari
A02	A2001B	J47I06000120001	Riconfig Impianti SCMT Palermo
A02	A2001B	J47I06000130001	Riconfigurazione impianti SCMT Verona
A02	A2001B	J47I06000160001	Riconfigurazione impianti SCMT Bologna e Milano
A02	A2001B	J47J18000310001	Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DTP Ancona - anno 2018
A02	A2001B	J50D16000050001	Rinnovo parco mezzi d'opera per manutenzione
A02	A2001B	J50D17000010001	Acquisto treni e locomotive di manovra per la diagnostica
A02	A2001B	J50D17000020001	Revamping dei mezzi d'opera e della diagnostica
A02	A2001B	J51D18000210009	OPTIMA
A02	A2001B	J51E17000190001	Modello Unico Infrastruttura Fisica (MUIF) - infrastruttura georeferenziata
A02	A2001B	J54H15000960001	Attrezzaggi tecnologici DTP Milano - 2015
A02	A2001B	J54H16000770001	Piano Upgrading SSE
A02	A2001B	J56J16000460001	Piano nazionale ACC
A02	A2001B	J57B16000430009	Upgrading e rinnovo impianti tecnologici - interventi diffusi
A02	A2001B	J57I10000430001	Rinnovo impianti di stazione
A02	A2001B	J64G18000150001	Attrezzaggi tecnologici DTP Trieste - 2018
A02	A2001B	J64H14000670001	Attrezzaggi tecnologici DTP Trieste - 2014
A02	A2001B	J64H15000810001	Attrezzaggi tecnologici DTP Torino - 2015
A02	A2001B	J64H17000220001	Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova
A02	A2001B	J67I06000090001	Riconfigurazione impianti SCMT Reggio Calabria
A02	A2001B	J67I07000010001	Riconfigurazione impianti SCMT Napoli
A02	A2001B	J77I07000000001	Riconfigurazione impianti SCMT Trieste
A02	A2001B	J81J03000000001	Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna
A02	A2001B	J89B12000120001	Spostamento Posti Centrali e adeguam IaP
A02	A2001B	J91H98000000008	BAB Roma-Napoli via Formia
A02	A2001B	J97B17000510001	PIANO DI SVILUPPO TECNOLOGICO DELLA RETE DTP Genova - 2017
A02	A2005	*	'Piano di upgrading dei sistemi di telecomunicazione
A02	A2005	ANNULLATO	Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R
A02	A2005	J31H02000060008	Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R
A02	A2005	J56H18000100009	Completamento Rete Radio GSM-R
A02	A2008	*	Piano impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione
A02	A2008	*	Piano Sviluppo Tecnologie Innovative
A02	A2008	ANNULLATO	Studi e sperimentazione Dimensionamento Nodi
A02	A2008	ANNULLATO	Studi e sperimentazioni interdisciplinari
A02	A2008	ANNULLATO	Sviluppo laboratori e sperimentazioni metodologiche e strumenti di prova
A02	A2008	J11H04000110001	Valutazione di sicurezza e certificazione di conformità
A02	A2008	J11J05000010001	1° pacchetto di ricerca applicata nel settore dell' ingegneria civile
A02	A2008	J31C05000000001	Realizzazione del SST-SCMT su linee afferenti tratte AV/AC
A02	A2008	J31H00000140011	Prototipi ed interventi connessi alla sicurezza di circolazione
A02	A2008	J31H92000050311	Studi, sperimentazioni e strumenti di certificazione e misura
A02	A2008	J31H92000050421	Studi e prototipi di componenti per sistemi di sicurezza
A02	A2008	J37I11000050001	High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma
A02	A2008	J54C14000040001	Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM
A02	A2008	J54C14000050001	Sviluppi per Tecnologie ERTMS
A02	A2008	J54J18000010001	Circuito test San Donato
A02	A2008	J86J17000630009	Dimostratori tecnologici di Osmannoro
A02	A2009	*	Piano impianti integrati di security
A02	A2009	J31H03000320001	Piano impianti integrati di security
A02	A2009	J50C18000040001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2018
A02	A2009	J50D13000010001	Acquisto materiali per security e Polfer - ante 2011
A02	A2009	J50D16000030001	Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2016
A02	A2009	J50D16000040001	Acquisto materiali per security e Polfer - 2016
A02	A2009	J51G17000010001	Sperimentazione e innovazione tecnologica
A02	A2009	J57B16000280001	Upgrade impianti di security - 2016
A02	A2009	J57I12000720001	Upgrade impianti di security - 2013
A02	A2010	*	Adeguamento tariffe e tipologici
A02	A2010	*	Piano Sistemi informativi
A02	A2010	ANNULLATO	Adeguamento CED RFI Villa Patrizi
A02	A2010	ANNULLATO	Implementazioni Sistemi IT di IaP - 2013
A02	A2010	ANNULLATO	Piano d'Impresa
A02	A2010	ANNULLATO	RFI maps
A02	A2010	ANNULLATO	Sistema gestione attività manutentive
A02	A2010	ANNULLATO	Sistema Piano e MIP
A02	A2010	ANNULLATO	Sistemi Informativi Navigazione
A02	A2010	ANNULLATO	Sistemi per la Sostenibilità Ambientale
A02	A2010	ANNULLATO	Studi di fattibilità e sperimentazioni ICT
A02	A2010	ANNULLATO	Vendor rating
A02	A2010	J50B18000000001	ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE
A02	A2010	J50D15000000001	ACQUISTI A RIMPIAZZO ANNO 2015 - 2015
A02	A2010	J50D16000000001	ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE - 2016
A02	A2010	J50D17000040001	ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE - 2017
A02	A2010	J51C18000050001	Piattaforma VoIP RFI
A02	A2010	J51C18000060001	Piattaforma sistemi documentali di RFI
A02	A2010	J51D18000080001	Sistema integrato di videosorveglianza
A02	A2010	J51D18000090001	Evoluzioni sistemi e soluzioni IT
A02	A2010	J51D18000100001	Implem. sistemi IT area movimento e comm
A02	A2010	J51D18000120001	Sistema Gestione Disegni Apparecchi del
A02	A2010	J51D18000130001	Rightsizing PS2-revisione della GOP
A02	A2010	J51D18000140001	Sistema di Analitycs per la manutenzione
A02	A2010	J51D18000150001	Evol sistemi IT per l'infrastruttura

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A02	A2010	J51D18000160001	Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2018
A02	A2010	J51D18000170001	Interventi area tecnologica
A02	A2010	J51D18000190001	GAMOC - Gestione accentrata monitoraggio
A02	A2010	J51E16000290001	Business Continuity
A02	A2010	J51E16000360001	Sistemi per i processi di supporto - 2016
A02	A2010	J51E16000420001	Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2016
A02	A2010	J51E17000030001	Nuovo modello contabile e di controllo
A02	A2010	J51E17000090001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2017
A02	A2010	J51E17000150001	Virtual Assistant per le persone a Ridotta Mobilità
A02	A2010	J51E17000180001	Upgrade tecnologico del Sistema InRete
A02	A2010	J51E17000210001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2017
A02	A2010	J51E17000220001	Evoluzione Tecnologica e Funzionale PIC
A02	A2010	J51E17000230001	Supervisione e Regolazione
A02	A2010	J51E17000240001	Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2017
A02	A2010	J51E17000250001	Progr integrata e servizi accessori-2 p
A02	A2010	J51E17000280001	Implementazioni Sistemi IT Area PRA
A02	A2010	J51E17000330005	Sistemi applicativi Settore Sanitario
A02	A2010	J51E17000340001	Operation IT
A02	A2010	J51E17000350001	Piattaforma sicurezza ferroviaria
A02	A2010	J51E17000580001	Evoluzione sistema di gestione finanziaria investimenti
A02	A2010	J51E17000590001	Sistema di SOT e diagnostica centralizzata
A02	A2010	J51E17000600001	Sistema di gestione man sul campo I-MAN
A02	A2010	J52F14000140001	Traffic Management/Traffic Control
A02	A2010	J52F15000010001	Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2015
A02	A2010	J52F15000020001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2015
A02	A2010	J52F15000060001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2015
A02	A2010	J52F15000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2015
A02	A2010	J52F15000100001	Sistemi per i processi di supporto - 2015
A02	A2010	J52F15000110001	Sistemi di Rete - 2015
A02	A2010	J52F16000020001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2016
A02	A2010	J52F16000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2016
A02	A2010	J52F16000040001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2016
A02	A2010	J54B13001160001	Piattaforma commerciale
A02	A2010	J54B13001170001	Sistema supporto alla pianificazione strategica
A02	A2010	J54B13001260001	Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2013
A02	A2010	J54C14000000001	Energy Management Information System
A02	A2010	J54C14000060001	Sistemi per i processi di supporto - 2014
A02	A2010	J54C14000070001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2014
A02	A2010	J54C14000080001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2014
A02	A2010	J54F12000000001	Adeguamento Tariffe RFI
A02	A2010	J54F12000010001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2012
A02	A2010	J54F12000030001	Nuove architetture ICT
A02	A2010	J54F12000050001	RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferrovi
A02	A2010	J57E13000030001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2013
A02	A2010	J57E13000040001	Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2013
A02	A2010	J57I08000170001	Evoluzione Tecnologica Sistemi Distribuiti
A02	A2010	J57I12000240001	Separation of Duties (Sod)
A02	A2010	J57I12000250001	Sistema geologia
A02	A2010	J57I12000280001	Sistemi ICT di Handling
A02	A2010	J59B08000190001	Strumenti di Governo IT
A02	A2010	J59B08000210001	Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.
A02	A2010	J59B09000070001	Standardizzazione Servizi IaP e Sistemi di campo
A02	A2010	J59B09000080001	Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi
A02	A2010	J59B12000040001	Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2012
A02	A2010	J59B12000050001	Catasto e Banca Dati Immobiliare
A02	A2010	J67I10000450001	Progetto PALIO
A02	A2010	J80D16000030005	Acquisto materiale d'eser. Dir.Sanità - 2016
A02	A2010	J88C14000290001	ACQUISTI A RIMPIAZZO - 2014
A02	A2011	*	Piano ERTMS linee Rete Convenzionale
A02	A2011	J17I10002790001	Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli
A02	A2011	J87I09000000001	Corridoio ERTMS Mediterraneo (ex D)
A02	A2011	J87I10000920001	Corridoio ERTMS Reno-Alpi (ex A)
A02	A2011	J96C17000000001	Corridoio ERTMS Scandinavo-Mediterraneo tratta Brennero-Verona
A03	P214	*	Ammodenamento infrastrutturale (upgrading, manutenzione eccezionale,...)
A03	P214	J14H17000890001	Riapertura linea Benevento-Pietrelcina-Boscoredole
A03	P214	J34H17000850001	Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità
A03	P214	J37B17000690001	Binari senza tempo - DTP Trieste (Riattivazione Sacile-Gemona e Trieste Campo Marzio - Villa Opicina)
A03	P214	J67B14000320001	Binari senza tempo - DTP PA - 2014 (Riattivazione Palermo-Porto Empedocle)
A03	P214	J67D17000010001	Binari senza tempo - DTP PA
A03	P214	J67D17000020001	Binari senza tempo - DTP Torino (Ripristino Asti-Castagnole e Ceva-Ormea)
A03	P214	J87B14000450001	Binari senza tempo - DTP FI - 2014 (Riattivazione linea Asciano-Monte Antico)
A03	P214	J87D17000010001	Binari senza tempo - DTP FI
A03	P214	J97B14000300001	Riapertura Linee (DTP NA) - 2014 (Riattivazione linea Campobasso-Termoli)
A03	P214	J97B14000310001	Binari senza tempo - DTP Milano - 2014 (Riattivazione linea Palazzolo-Paratico)
A04	P198	*	Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale
A04	P198	*	Upgrading bacini nord-ovest
A04	P198	ANNULLATO	ANNULLATO
A04	P198	ANNULLATO	Interventi a Rho Vittuone e Magenta
A04	P198	J14H17000110001	Fermata Bergamo ospedale
A04	P198	J37I12000230001	Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale - 2012
A04	P198	J50C18000000001	Acquisti-Manutenzioni Attrezz. ufficio - 2018
A04	P198	J50D17000030001	Miglioramenti infrastrutturali - acquisti per esercizio rete - 2016
A04	P198	J59F09000000001	Attività di accatastamento per obblighi di legge
A04	P198	J66J17000400001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Torino)
A04	P198	J67B14000120005	Liberazione Immobili – DTP TO - 2014
A04	P198	J67B16000270001	Liberazione Immobili - DTP TO - 2016
A04	P198	J67B16000370001	Miglioramento infrastrutturale - DTP Torino - 2016
A04	P198	J67I18000040001	DTP TO – upgrading linee viaggiatori
A04	P198	J96J17000460001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A04	P198	J97B14000130005	Liberazione Immobili - DTPGE - 2014
A04	P198	J97B16000310001	Liberazione Immobili - DTPGE - 2016
A04	P198	J97B16000390001	Miglioramento infrastrutturale - DTP Milano - 2016
A04	P198	J97I17000070001	DTP MI– upgrading linee viaggiatori
A04	P199	*	Upgrading bacini nord-est
A04	P199	J17B14000110005	Liberazione Immobili - DTP VE - 2014
A04	P199	J17B16000160001	Liberazione Immobili - DTP VE - 2016
A04	P199	J24H17000530001	Upgrading linee Friuli Venezia Giulia
A04	P199	J27I10000020001	Completamento SCC Area Veneta
A04	P199	J37B14000210005	Liberazione Immobili – DTP TS - 2014
A04	P199	J37B16000310001	Liberazione Immobili - DTP TS - 2016
A04	P199	J37B17000200001	Liberazione Immobili - DTP TS - 2017
A04	P199	J81J03000010001	Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario
A04	P199	J86J17000450001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Bologna)
A04	P199	J87B16000430001	Liberazione immobili – DTP BO - 2016
A04	P199	J96J17000450001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Verona)
A04	P199	J97B14000150005	Liberazione Immobili – DTP VR - 2014
A04	P200	*	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Umbria
A04	P200	*	Upgrading bacini centro
A04	P200	ANNULLATO	Interventi su SCC e IaP - Ancona
A04	P200	ANNULLATO	Upgrade infrastrutturale e tecnologico linee regione Marche (velocizzazione impianti Ascoli Piceno e Macerata)
A04	P200	J47B14000020005	Upgrading rete viaggiatori DTP Ancona - 2014
A04	P200	J57B16000360001	Liberazione immobili – DTP RM - 2016
A04	P200	J57J18000030001	DTP RM – upgrading linee merci
A04	P200	J86J17000460001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Firenze)
A04	P200	J87B14000230001	Liberazione Immobili - DTP AN - 2014
A04	P200	J87B14000250005	Liberazione Immobili - DTP FI - 2014
A04	P200	J87B16000420001	Liberazione Immobili - DTP AN - 2016
A04	P200	J87B16000440001	Liberazione Immobili - DTP FI - 2016
A04	P200	J87B16000470001	Miglioramento infrastrutturale - DTP Firenze - 2016
A04	P200	J87B17000610004	Miglior Infrastrutturali -Potenziamento
A04	P200	J87I17000050001	DTP FI – upgrading linee viaggiatori
A04	P200	J87J18000680001	Miglioramenti infrastrutturali Potenziamento – Firenze - 2018
A04	P200	J87J18000700001	Interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico ambito regione Marche
A04	P200	J97B15000290002	Miglioramento infrastrutturale - DTP Ancona - 2015
A04	P201	*	Upgrading bacini sud e isole
A04	P201	J27B14000100005	Liberazione Immobili – DTP RC - 2014
A04	P201	J27B17000160001	Liberazione Immobili – DTP RC - 2017
A04	P201	J27I12000240001	Obblighi di Legge - Stazioni - 2012
A04	P201	J27I17000050001	DTP RC – upgrading linee viaggiatori
A04	P201	J27J18000160001	Upgrading linea Tirrenica sud - ulteriori interventi
A04	P201	J47I07000020001	SCC Messina-Siracusa
A04	P201	J61H04000180001	Progetto Pegasus
A04	P201	J66J17000390001	Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Palermo)
A04	P201	J67B16000260001	Liberazione immobili – DTP PA - 2016
A04	P201	J67I07000030001	SCC Fiumetorto-Messina
A04	P201	J77I07000030001	SCC Nodo di Palermo
A04	P201	J87B14000240005	Liberazione Immobili – DTP BA - 2014
A04	P201	J87B16000410001	Liberazione Immobili - DTP BA - 2016
A04	P201	J87B17000440001	Liberazione Immobili - DTP BA - 2017
A04	P201	J87J18000260001	Upgrading linea Adriatica - DTP Bari
A04	P201	J91J05000030002	Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria
A04	P201	J97B14000140005	Liberazione Immobili – DTP NA - 2014
A04	P201	J97B16000320001	Liberazione Immobili - DTP NA - 2016
A04	P201	J97I17000080001	DTP NA– upgrading linee viaggiatori
A04	P201	J97J18000370001	Miglioramento infrastrutturale - DTP Napoli - 2018
A05	A1007	J31H02000100001	Riqualificazione grandi stazioni
A05	A1007	J31H03000460001	Riqualificazione Medie Stazioni
A05	P053	*	Potenziamento impianti ferroviari e valorizzazione aree Roma Tiburtina 2^ fase
A05	P053	*	Upgrading nodo di Roma
A05	P053	J31H03000150008	PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina
A05	P053	J31H03000220008	PRG Roma Tiburtina
A05	P053	J31H96000000011	Quadruplicamento Ciampino - Capannelle
A05	P053	J34H14000460001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino
A05	P053	J34H14000500001	Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)
A05	P053	J54G18000130001	Attrezzaggio RED ambito DTP RM
A05	P053	J57B16000410001	Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2016
A05	P053	J57E13000260001	Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2013
A05	P053	J77I11000000009	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma
A05	P053	J84H15001310001	Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara
A05	P053	J86I18000060009	Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase
A05	P054	*	Piano di upgrading nodo di Milano
A05	P054	ANNULLATO	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - 2016
A05	P054	J24H16000490001	Potenaziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate
A05	P054	J24H17000570001	Velocizzazione Melzo Scalo –Treviglio
A05	P054	J37B16000540001	Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco
A05	P054	J37I06000090001	Efficentamento Rho e Pavia
A05	P054	J54B13001110001	PRG e ACC Milano Lambrate (1^ fase)
A05	P054	J54H16001170001	Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni
A05	P054	J84H17000440001	Upgrading nodo di Milano e linee d'interesse della Regione Lombardia
A05	P054	J84H17000940001	Interventi di sviluppo e completamento linee di bacino area nord
A05	P054	J87J18000280001	Upgrading Carnate-Monza
A05	P054	J94H14000230001	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)
A05	P055_A	*	Piano Easy station (fruibilità e decoro)
A05	P055_A	*	Piano Easy Station (standard banchine)
A05	P055_A	*	Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)
A05	P055_A	*	Sem e Diagnostica di Stazione (ICT)
A05	P055_A	*	SEM-Smart Energy Management
A05	P055_A	*	Wi-life

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A05	P055_A	ANNULLATO	Piano Smart station - WI_Life Station
A05	P055_A	ANNULLATO	Upgrading rete viaggiatori - DTP Milano - 2012
A05	P055_A	J26I18000030001	Upgrade IaP passante di Napoli
A05	P055_A	J51E17000160001	SEM e diagnostica di stazione
A05	P055_A	J51E17000170001	Wi Life Station
A05	P055_A	J54H14000550001	Piano Easy station (fruibilità e decoro)
A05	P055_A	J54H14000570001	Piano Easy Station (standard banchine)
A05	P055_A	J54H14000580001	Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)
A05	P055_A	J57B16000350001	Miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni
A05	P055_A	J84B13000240001	Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2012
A05	P075	*	Upg tecnologico nodo di Venezia
A05	P075	J14B13000240001	PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4' Venezia Mestre - Venezia SL
A05	P075	J14H17000600001	Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia
A05	P075	J74H17000180001	Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre
A05	P076	*	Upgrading nodo di Firenze
A05	P076	J67I11000230001	Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze
A05	P080	*	Upgrading nodo di Torino
A05	P080	J74H17000140001	Potenziamento tecnologico nodo Torino e linee afferenti
A05	P080	J74J17000020001	Nuova fermata di Ferriera - Buttigliera
A05	P080	J77I10000290001	Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno
A05	P112	*	SFM nodo di Bologna 2^ fase
A05	P112	*	Upgrading Nodo di Bologna
A05	P112	J34H17000120001	Interverventi di potenziamento da Accordo quadro Bologna
A05	P134	*	Upgrading nodo di Napoli
A05	P134	J11J04000070211	Interventi su SCC e IaP - Napoli
A05	P134	J26I18000040001	Adeguamento tecnologie Passante ferroviario di Napoli
A05	P134	J67I10000020001	Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli
A05	P134	J97J18000410001	Interventi upgrading rete viaggiatori DTP Napoli - 2018
A05	P135	*	Upgrading nodo di Palermo
A05	P135	J11C05000010001	Interventi su SCC e IaP - Palermo
A05	P135	J64J17000010001	Upgrading tecnologico ed infrastrutturale Palermo C.le
A05	P135	J74C14000020002	Nuovo ACEI Fiumetorto
A05	P135	J74J17000000001	Attrezzaggio tecnologico linea Palermo-Agrigento
A05	P192	*	Upgrading nodo di Genova
A05	P192	J34F18000010009	Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia
A05	P192	J81C05000010001	Interventi su SCC e IaP - Genova
A05	P192	J97J18000060001	DTP GE – upgrading linee merci
A05	P193	*	Upgrading nodo di Bari
A05	P194	*	Upgrading nodo di Reggio Calabria
A05	P194	J31C08000010002	Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto
A05	P196	*	Upgrading nodo di Catania
A05	P196	J67I17000010001	DTP PA– upgrading linee viaggiatori
A05	P197	*	Upgrading nodo di Cagliari
A05	P213	*	Upgrading nodo di Messina
A05	P218	*	Integrazione modale
A06	P060	*	Infrastrutturazione porti
A06	P060	*	Infrastrutturazione terminali intermodali
A06	P060	ANNULLATO	Realizzazione 7° binario intermodale scalo Ferruccio
A06	P060	J11H03000090001	Movicentro Piemonte
A06	P060	J31H97000000001	PRG Pomezia Santa Palomba
A06	P060	J34H17000130001	Potenziamento stazione Rivalta Scrivia
A06	P060	J37J18000190001	Upgrading scali merci- DTP Bari
A06	P060	J44H16000380001	Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Bologna
A06	P060	J47I10000010001	Upgrading Terminali Merci - Milano
A06	P060	J54H16000760001	Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Roma
A06	P060	J67J18000400001	Upgrading scali merci - DTP Palermo
A06	P060	J94G18000010001	Upgrading porti e terminali - DTP BO
A08	NA006	*	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie
A08	NA036	*	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.
A08	P056	*	Upgrading corridoio Reno-Alpi
A08	P056	J34H17000720001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTPGenova)
A08	P056	J37I05000020001	Upgrading rete merci - DTP Milano
A08	P056	J47I05000020001	Upgrading rete merci - DTP Torino
A08	P056	J84H17000290001	Risoluzione interferenze stradali valico di Luino
A08	P056	J84H17001080001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTP Milano)
A08	P056	J94H14000240001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi
A08	P056	J94H17000420001	Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTP Torino)
A08	P057A	*	Upgrading corridoio Mediterraneo
A08	P057A	J14F18000020001	Centralizione cabine IS di Verona
A08	P057A	J17I17000050001	DTP VE – upgrading linee viaggiatori
A08	P057A	J37I05000020001	Upgrading rete merci - DTP Milano
A08	P057A	J47I05000020001	Upgrading rete merci - DTP Torino
A08	P057A	J94H17000560001	Upgrading prestazionale corridoio Mediterraneo (DTP Milano)
A08	P057B	*	Upgrading corridoio Baltico-Adriatico
A08	P057B	J17J18000360001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Venezia
A08	P057B	J34H14000540001	Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico
A08	P057B	J44H17000430001	Upgrading prestazionale corridoio Baltico-Adriatico (DTP Bologna)
A08	P057B	J57J18000060001	Upgrading BO-PD/Rovigo Monselice
A08	P058A	*	Upgrading corridoio Scan-Med porti Tirreno
A08	P058A	J14F05000050001	Upgrading rete merci - DTP Firenze nuovo scalo merci Porcari
A08	P058A	J27J18000360001	Adeguamento prestazionale linee - DTP RC
A08	P058A	J37I05000030001	Upgrading rete merci - DTP Verona
A08	P058A	J54H14000440001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Roma
A08	P058A	J54H17000740001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Firenze)
A08	P058A	J54H17000750001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Roma)
A08	P058A	J77G05000010001	Upgrading rete merci - DTP Bologna fase 0
A08	P058A	J77G05000010011	Upgrading rete merci - DTP Firenze fase 0
A08	P058A	J84H14001280001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna
A08	P058A	J84H14001320001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze
A08	P058A	J84H17001230001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Bologna)

Tabella CDP	Riga CdP	CUP	Descrizione intervento
A08	P058A	J87I05000080001	Upgrading rete merci - DTP Roma fase 0
A08	P058A	J94H14000130001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Napoli
A08	P058B	*	Upgrading prestazionale corridoio linee Adriatica-Ionica
A08	P058B	J34H16000360001	Upgrading prestazionale linee Adriatica-Ionica - DTP Bari
A08	P058B	J74H17000600001	Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica
A08	P058B	J87D17000050001	Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med- DTP Bari
A08	P058B	J87I17000020001	DTP AN – Upgrading linee viaggiatori
A08	P058B	J87I17000030001	DTP BA – upgrading linee viaggiatori
A08	P058B	J87J18000230001	DTP BO – upgrading linee merci
A08	P058B	J87J18000250001	Upgrading linea Milano - Bologna - DTP Bologna
A08	P058B	J87J18000270001	Upgrading linea Adriatica - DTP Ancona
A08	P072	J27I12000160001	Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico
A08	P072	J27I12000170001	ACC Napoli Centrale
A08	P072	J27I12000220001	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)
A08	P072	J37I12000140001	PRG ed ACC Bari Centrale
A08	P072	J39B12000040001	Velocizzazione Napoli-Bari
A08	P072	J59B12000020001	Velocizzazione Bari - Lecce
A08	P072	J69B12000050001	PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)
A08	P072	J77I07000020001	SCC Bari-Taranto
A08	P072	J79B12000020001	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto
A08	P072	J97I07000010001	SCC Bari-Lecce
A08	P073	J94F12000000001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)
A08	P073	J94F12000010001	Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori
A08	P120	*	Upgrading linea Genova-Ventimiglia
A08	P120	J34H16000350001	Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)
A08	P126	*	Upgrading rete ferroviaria Regione Basilicata
A08	P126	J64H17000230001	Velocizzazione Battipaglia-Potenza
A08	P206	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale trasversali appenniniche
A08	P206	J54G18000040001	DTP Roma. Interventi infr e tecn diffusi
A08	P206	J87J18000240001	DTP FI – upgrading linee merci
A08	P206	J87J18000710001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Firenze
A08	P221	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi
A08	P221	J67I17000020001	DTP TO – upgrading linee merci
A08	P221	J74F13000000001	Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza
A08	P221	J97I17000060001	DTP GE– upgrading linee viaggiatori
A08	P221	J97J18000050001	Upgrading corridoio Reno-Alpi - DTP Genova
A08	P221	J97J18000070001	DTP MI – upgrading linee merci
A08	P222	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Trasversale
A08	P222	J47I09000010001	Potenziamento tecnologico Torino-Padova
A08	P222	J67J18000390001	Interventi diffusi di upgrading direttrice Trasversale
A08	P222	J77J18000350001	Upgrading linee Bologna - Padova e Venezia-Trieste - DTP Venezia
A08	P223	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine
A08	P223	J37J18000080001	DTP TS – upgrading linee viaggiatori
A08	P223	J54H14000530001	Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)
A08	P223	J54H16001160001	Potenaziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase
A08	P224	*	Potenziamento tecnologico linee Roma-Napoli
A08	P224	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale dorsale Centrale e Tirrenica Nord
A08	P224	ANNULLATO	Completamento SCC Tirrenica
A08	P224	ANNULLATO	Upgrading linee Milano-Bologna
A08	P224	J14G18000190001	Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)
A08	P224	J16I18000020001	Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia tratta sud
A08	P224	J47J18000160001	Upgrading Roma - Firenze (DD e LL)
A08	P224	J49B12000060001	Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia
A08	P224	J54H14000540001	Velocizzazione Firenze-Pisa (fase 1)
A08	P224	J54H17000210001	Upgrade del sistema di distanziamento linea Bologna-Verona
A08	P224	J57I10000070001	Completamento SCC Tirrenica
A08	P224	J57I17000060001	DTP RM – upgrading linee viaggiatori
A08	P224	J64H17000130001	Potenziamento tecnolico linea Bologna- Piacenza 1 fase
A08	P224	J87I17000040001	DTP BO – upgrading linee viaggiatori
A08	P224	J97I17000090001	DTP VR – upgrading linee viaggiatori
A08	P224	J97J18000360001	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Napoli
A08	P225	*	Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica
A08	P225	J17I10000040001	Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)
A08	P225	J87I17000030001	DTP BA – upgrading linee viaggiatori
A09	A5000_4	*	Rischi noti su CVI TO-MI-NA
A09	A5000_4	J12F17000050001	Terminal bus in stazione AV Firenze (studio di fattibilità)
A09	A5000_4	J16J16001210001	Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli
A09	A5000_4	J34H15001050001	Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano
A09	A5000_4	J34H17000140001	Adeguamento cavalcavia di Piacenza
A09	A5000_4	J67I11000040001	Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA
A09	A5000_4	J94J18000000001	Riqualificazione infrastrutturale linea Faentina

* interventi non dotati di CUP

Contratto di Programma 2017-2021

parte Investimenti

APPENDICE N. 3

alla Relazione Informativa

Schede interventi CdP-I agg. 2018 – 2019

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004A: Sicurezza in galleria

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi per la gestione/miglioramento della sicurezza in galleria, in adempimento al D.M. MIT 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" che prescrive requisiti minimi che, con tempiste di attuazione ben definite dalla norma stessa, devono essere realizzati in tutte le gallerie più lunghe di 500 metri, siano queste di nuova realizzazione (gallerie art. 9 e 10) o esistenti (gallerie art. 11).A seguito dell'emanazione della L 27/2012, che all'art 53 prevede che non possano essere adottati standard di sicurezza più stringenti delle norme europee, il piano di adeguamento ai requisiti minimi per le gallerie in esercizio contemplato dal DM 28/10/2005 è stato sospeso, in quanto la normativa europea (STI-SRT) prevede che solo in fase di lavori di rinnovo/ristrutturazione il Paese membro stabilisca quali requisiti della sti srt debbano essere soddisfatti. In attesa di una armonizzazione della norma nazionale con la norma europea, dal 2012 il Gestore ha avviato un programma di interventi per il miglioramento della sicurezza per le gallerie in esercizio più lunghe di 1.000 metri, secondo la priorità definita attraverso l'analisi di rischio all'uopo predisposta.

Gli interventi in corso per il miglioramento della sicurezza in galleria riguardano:- la realizzazione del Piano di Adeguamento per le gallerie della rete convenzionale (13 gallerie) e per le gallerie della rete AV/AC (22 gallerie) messe in esercizio ai sensi del DM 28/10/2005- la progettazione e la realizzazione della viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite- la fornitura di mezzi di soccorso APS bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 5000 m- la fornitura di apparati GSM-R ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 1000 m- la realizzazione di segnaletica, corrimano e serbatoi d'acqua agli imbocchi per tutte le gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m ricadenti nel gruppo 1 e 2 individuate sulla base delle analisi del rischio - la realizzazione di illuminazione di emergenza, MATS per le prime gallerie/sequenze di gallerie in esercizio di lunghezza maggiore a 1000 m ricadenti nel gruppo 1 e 2 individuate sulla base delle analisi del rischio- la realizzazione, a seguito della sperimentazione eseguita con successo, dei rilievi automatizzati dei difetti dei rivestimenti delle gallerie.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sicurezza in galleria	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
6.000,00	376,34	di cui:	376,34	0,00	0,00	0,00	0,00		80,00	100,00	400,00	5.043,66

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
6.000,00	13,82	-0,13				-13,69	6.000,00

Per memoria - Adeguamento della quota programmatica in coerenza con il dimensionamento di massima del costo del programma (6,0 mld).Le riclassifiche attengono alla copertura di maggiori oneri relativi a interventi in fase di ultimazione (vedi E.1 CUP JJ11H03000060011 e J11H03000060071)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
292,28	13,82	-0,13		100,37	-30,00	376,34

Per l'annualità 2018 e 2019: Le nuove risorse consentiranno di proseguire gli interventi infrastrutturali e tecnologici di attrezzaggio delle gallerie ferroviari con sistemi di sicurezza. In particolare saranno finanziati gli interventi di ulteriori 11 gallerie/sequenze, proseguendo la graduatoria di rischio in ordine decrescente. Gli interventi consistono in particolare nella realizzazione degli impianti di illuminazione d'emergenza e di messa a terra automatica .

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per le n. 79 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio sulla rete convenzionale, ricadenti - in base all'analisi del rischio - nel gruppo 1 e 2, in funzione delle esigenze di ciascuna galleria/sequenza, sono in corso di effettuazione le attività per:- le progettazioni definitive e/o esecutive della viabilità di accesso agli imbocchi e una prima fase di realizzazione per n. 51 gallerie- la realizzazione della segnaletica, del corrimano e dei serbatori agli imbocchi per tutte le gallerie- l'attrezzaggio con l'illuminazione d'emrgenza e la messa a terra automatica per n. 58 gallerieE' stata ultimata la realizzazione delle strade di accesso per n. 3 gallerie. Sono, altresì, in corso le attività per la realizzazione degli interventi di cui sopra sulle gallerie/sequenze di gallerie, per le quali - pur non rientrando nei gruppi 1 e 2 - sono stati siglati Accordi specifici con gli Enti locali (es. Prefettura), nell'ambito delle attività relative all'emanazione dei Piani di Emergenza e Soccorso.Sono stati consegnati 660 appartai GSM-R ai Comandi Provinciali dei VV.F. ed è in corso la predisposizione dell'attività negoziale e contrattuale per il completamento della fornitura di ulteriori 740 apparati.E' in corso la gara per la fornitura di n. 29 Auto Pompe Serbatoio (APS) bimodali per i Comandi Provinciali dei VV.F.E' in corso di aggiuducazione l'accordo quadro per il rilievo meccanizzato dei difetti del rivestimento delle gallerie per complessivi 530 km di gallerie a semplice binario e 617 km di gallerie a doppio binario.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona - 2014	J87B14000480001	0,50	0,50	0,50	99%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2014	J54H14000450001	4,78	4,78	4,72	99%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2013	J37B13000340001	0,34	0,34	0,30	88%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Milano-Bologna	J37I11000360001	24,50	24,50	20,56	84%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano	J57I11000180001	0,80	0,80	0,61	77%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli - 2017	J97B17000570001	7,41	7,41	5,39	73%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2012	J57I12000140001	0,65	0,65	0,46	71%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - 2016	J97B16000300001	19,22	19,22	12,75	66%	Realizzazione
MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE LUNG - 2013	J57E13000230001	1,90	1,90	0,96	51%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Trieste - 2016	J37B16000470001	2,00	2,00	0,94	47%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Torino - 2017	J67B17000620001	0,88	0,88	0,38	43%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2013	J54H13000160001	0,68	0,68	0,21	31%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	20,60	20,60	6,23	30%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Ancona - 2017	J87B17000850001	6,55	6,55	1,30	20%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - ante 2011	J57I08000200001	15,00	15,00	2,71	18%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - 2012	J27I12000070001	11,66	11,66	2,03	17%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Milano - 2017	J97B17000560001	1,99	1,99	0,28	14%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Bologna - 2017	J87B17000840001	7,28	7,28	0,95	13%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2013	J87E13000610001	0,19	0,19	0,02	12%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Roma - 2017	J57B17000460001	21,02	21,02	2,49	12%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2014	J87B13000070001	2,85	2,85	0,14	5%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Verona - 2017	J97B17000580001	1,74	1,74	0,04	2%	Realizzazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Roma-Napoli	J17I11000450001	15,00	15,00	0,10	1%	Progettazione

Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - Territorio Nazionale - 2016	J57B16000220001	5,00	5,00	0,02	0%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Firenze - 2017	J87B17000830001	23,46	23,46	0,00	0%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Genova - 2017	J97B17000550001	21,71	21,71	0,00	0%	Realizzazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Reggio Calabria - 2017	J27B17000400001	19,72	19,72	0,00	0%	Progettazione
Sistema mobile registrazione difetti in galleria	°	100,56	11,56	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Palermo - 2018	J67J18000440001	3,00	3,00	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Torino-Milano	J57I11000180001	5,70	0,00	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	17,80	0,00	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento sicurezza gallerie tratta AV/AC Bologna-Firenze	J97I11000200001	11,60	0,00	0,00	0%	Progettazione
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie rete AV/AC	°	484,80	0,00	0,00	0%	Progettazione
Sorveglianza delle gallerie ferroviarie	J57B16000260001	5,00	5,00	0,00	0%	Progettazione
Piano miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie	°	5.134,01	119,25	0,00	0%	Progettazione
Miglioramento sicurezza gallerie ferroviarie - DTP Napoli - 2014	J24H14000740001	0,11	0,11	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
6.000,00	376,34	5.623,66	4.806,89	1.193,11	92,54	50,54	41,64	17,23	39,24	65,56	48,52	5.787,81

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004B: Risanamento acustico

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di risanamento acustico prevede interventi diffusi sull'intera rete con l'obiettivo di contenere ed abbattere l'emissione sonora dei rotabili attraverso l'installazione di opere di mitigazione (barriere antirumore) e di interventi diretti sui ricettori.Al fine di ottimizzare la programmazione degli interventi RFI ha redatto, secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 "Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture", un Piano di interventi di cui si sta dando progressiva attuazione.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Risanamento acustico									X	X			X						X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
8.300,00	617,28	di cui:	605,69	0,00	0,00	0,00	11,59		170,00	190,00	1.000,00	6.322,72

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
8.300,00							8.300,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
442,15				180,00	-4,87	617,28

Per l'annualità 2018 e 2019: Le nuove risorse consentiranno la realizzazione di ulteriori opere di protezione passiva posizionate lungo la linea ferroviaria o direttamente sui ricettori, con priorità per:• 2 Codici Intervento in Regione Puglia• 2 Codici Intervento in RegioneVeneto• 2 Codice Intervento in Regione Campania• 6 Codici Intervento in Regione Piemonte• 5 Codice Intervento in Regione Emilia Romagna • 4 Codici Intervento in Regione Sicilia.• 1 Codici Intervento in Regione Trentino Alto Adige.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

0

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Progettazione Piano di Risanamento Acustico	J31H01000190001	43,43	43,43	41,41	95%	Realizzazione
Realizzazione Piano di Risanamento Acustico	J19G02000010001	1.775,13	503,85	182,57	36%	Realizzazione
Piano di Risanamento Acustico	°	6.481,44	70,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
8.300,00	617,28	7.682,72	6.872,40	1.427,60	261,37	206,86	195,46	25,45	30,59	188,35	213,05	7.647,12

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004C: Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni, in particolare alle persone a ridotta mobilità (PRM), e dei servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblicoLe attività consistono in interventi diffusi sull'intero territorio nazionale per l'eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi PRM, illuminazione e segnaletica fissa. Gli interventi sono orientati al graduale adeguamento delle circa 2000 stazioni del network RFI alla "Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta" (2008/164/CE), compatibilmente con i vincoli presenti (strutturali, architettonici, logistici, interruzioni circolazione). Le opere rispondono a precisi standard tecnici individuati da Rfi grazie alla collaborazione con le principali Associazioni che rappresentano la clientela con disabilità.

Per garantire la mobilità dei viaggiatori, all'attenzione di sempre nel superamento degli ostacoli fisici sui percorsi di accesso ai treni, è stato varato un piano specifico per innalzare l'accessibilità degli spazi aperti al pubblico, con il nuovo Piano d'Impresa 2017-2026 sistematizzato e armonizzato con altre specifiche iniziative di miglioramento dei servizi di stazione nell'ambito del progetto Easy Station che interesa le 620 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale. Le attività consistono in interventi diffusi sull'intero territorio nazionale per l'eliminazione delle barriere architettoniche mediante la realizzazione di ascensori e rampe di accesso, percorsi PRM, illuminazione e segnaletica fissa. Tra le realizzazioni rienatrano gli sviluppi software e gli attrezzaggi con sistemi:PRM Assistenza ai viaggiatori con disabilità anche grazie all'ausilio di Virtual AssistantTornelli 2.0: controllo sicurezza per accesso ai binari

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-	-	X	—	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.600,06	878,01	di cui:	812,16	43,60	5,00	0,00	17,24		220,00	255,00	1.247,06	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
960,00						1.640,06	2.600,06

La variazione di costo rispetto alla precedente stima è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime ad esito dell'affinamento progettuale. In particolare si prevedono interventi su un numero maggiore di parti d'opera inizialmente non previsti, sia al fine di "brandizzare" l'intero complesso di stazione, sia al fine di consentire la remotizzazione degli impianti. Oltre ciò, lo stato effettivo degli immobili è risultato più degradato, di quanto precedentemente valutato, in considerazione del fatto che negli anni non sono stati mai avviati programmi di tale portata dedicati per il recupero delle stazioni nella loro totalità.Inoltre, la continua ricerca di materiali, per ogni singola parte d'opera, sempre più innovativi e con caratteristiche tecnico/funzionali di elevate efficienza e durabilità ha generato un aumento dei costi medi.Ad incrementare tale valore sono stati anche l'inserimento, ai fini della digitalizzazione delle stazioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la sicurezza, dei sistemi di IAP, WI-LIFE e SEM.Per dettagli vedi dossier di programma (vedi anche P055_A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
325,13				434,24	118,64	878,01

Le risorse consentitranno di proseguire l'attrezzaggio delle 620 stazioni più frequentate della rete con interventi per: - miglioramento dell'accessibilità (sovrappassi/sottopassi, ascensori e rampe di accesso, percorsi PRM, illuminazione e segnaletica fissa)- PRM VIRTUAL ASSISTANT (progettazione e sviluppo applicazione)- TORNELLI 2.0: installazione tornelli ai varchi.Per l'annualità 2018 si prevedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità in circa 50 stazioni.Per l'annualità 2019 si prevedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità di ulteriori 50 stazioni.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono state avviate lavorazioni per il miglioramento dell'accessibilità in circa 60 stazioni. Di queste sono state concluse attività in circa 10 stazioniTra gli altri interventi in corso si segnalano la progettazione e il deploy dei Tornelli 2.0 su 5 stazioni FL3 e attivazione pilota su Aeroporto Fiumicino

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	J54H14000590001	383,34	383,34	264,62	69%	Realizzazione
Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi infrastrutturali)	J54H17000260001	63,50	63,50	28,12	44%	Realizzazione
Smart Station - Tornelli 2.0 (interventi ICT)	J51E17000140001	3,44	3,44	1,48	43%	Realizzazione
Piano controllo accessi all'area di partenza dei treni	°	416,00	87,56	0,00	0%	Progettazione
Tornelli 2.0 (ICT)	°	2,50	2,50	0,00	0%	Progettazione
Piano miglioramento accessibilità e adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	°	1.731,29	337,67	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2.600,06	878,01	1.722,06	2.139,63	460,44	353,17	224,51	142,19	141,52	122,26	75,22	80,45	2.038,43

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Miglioramento servizi alla clientela (accessibilità)- Miglioramento dei livelli di sicurezza in ottemperanza alle normative vigenti (Regolamento CE 1371/2007)- Sviluppo degli interventi in ottemperanza al PRM TSI (regolamento 2014/1300)- adempimento

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
	●		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004D: Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende principalmente le attività di smaltimento dei materiali inquinanti di risulta dei processi di manutenzione dell'infrastruttura (acciaio, rame, traverse, pietrisco, terre di scavo, residui di lavorazioni, ecc) e la bonifica dei siti inquinati. Per i materiali tolti d'opera viene innanzitutto valutato il riuso di quelli ancora in buono stato di conservazione in modo da limitare il prelievo di nuove materie prime. I materiali non reimpiegabili vengono ceduti a terzi, privilegiando le attività che garantiscono il loro recupero. Solo quando anche questa soluzione non è praticabile si procede allo smaltimento.

Le principali attività consistono in: - Smaltimento di pietrisco amiantato - Smaltimento di traverse e legnami impregnati - Bonifica di siti inquinati

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge									X	X			X						X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
300,00	127,12	di cui:	127,12	0,00	0,00	0,00	0,00		20,00	20,00	132,88	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
300,00							300,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
120,00				40,00	-32,88	127,12

Per l'annualità 2018 e 2019: le nuove risorse consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi interessanti l'intera rete, in base alle esigenze che si manifestano durante l'esecuzione dei lavori di manutenzione all'infrastruttura.Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata con risorse iscritte nel CdP-I 2017-2021 é stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – "Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge", specificatamente per la "Sicurezza armamento" (rif. A1004E), secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Con i fondi già assegnati sono stati avviati interventi di smaltimento di pietrisco amiantato nelle DTP di Torino, Milano, Bologna nonché di bonifica di siti inquinati presso la DTP di Ancona e Napoli

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Bologna) - Annualità fino al 2017	J87I17000060001	9,60	9,60	9,60	100%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Venezia) - Annualità 2018	J17J18000630001	1,77	1,77	1,77	100%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Milano) - Annualità fino al 2017	J97I17000110001	4,00	4,00	4,00	100%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Torino) - Annualità fino al 2017	J67D17000000001	43,00	43,00	42,56	99%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Ancona) - Annualità fino al 2017	J87D17000020001	1,30	1,30	1,24	96%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Napoli) - Annualità fino al 2017	J97I17000100001	1,50	1,50	1,12	75%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Bologna) - 2018	J87J18000350001	3,00	3,00	2,03	68%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Torino) - Annualità fino al 2017	J67J18000190001	10,00	10,00	4,58	46%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Napoli) - 2018	J97J18000110001	2,10	2,10	0,91	43%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Roma) - 2018	J57J18000090001	1,43	1,43	0,59	41%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Firenze) - 2018	J87J18000360001	3,80	3,80	0,78	20%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Ancona) - 2018	J87J18000340001	1,20	1,20	0,16	14%	Realizzazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Verona) - Annualità fino al 2017	J97J18000120001	2,50	2,50	0,02	1%	Realizzazione
Piano smaltimento materiali inquinanti	°	213,45	40,58	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Milano) - 2018	J97J18000100001	0,45	0,45	0,00	0%	Progettazione
Smaltimento materiali inquinanti (DTP Palermo) - 2018	J67J18000180001	0,90	0,90	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
300,00	127,12	172,88	250,79	49,21	74,57	18,95	7,40	58,97	14,80	5,20	20,17	193,46

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- adempimento a obblighi normativi- sostenibilità ambientale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004E: Sicurezza armamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato all'adeguamento ai moderni standard costruttivi della sovrastruttura ferroviaria per superare i contesti obsoleti della sede. Inoltre l'attuale quadro normativo ha di fatto limitato molto le tecniche disponibili per il trattamento del legno al fine di conferirgli la durabilità richiesta e ciò ne rende difficoltoso e costoso l'approvvigionamento rispetto alle potenziali esigenze. Gli interventi, articolati su un orizzonte di sette anni consistono nell'adeguamento ai moderni standard costruttivi dell'armamento ferroviario (binari e deviatoi) nonchè nella sostituzione di binari e deviatoi posati su traverse in legno. La priorità di intervento è stata determinata tenendo conto della vetustà, del tipo di armamento. e dei volumi di traffico delle linee mentre la capacità produttiva tiene conto della disponibilità dell'infrastruttura in termini di materiali, personale di scorta ed interruzioni necessarie per le lavorazioni (inserimento su Scenario Tecnico).

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

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sicurezza armamento	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
4.848,58	2.048,58	di cui:	2.043,58	0,00	0,00	0,00	5,00		400,00	400,00	2.000,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.741,56		5,00				3.102,02	4.848,58

La variazione di costo rispetto alla precedente stima, è dovuta sostanzialmente all'inserimento, oltre agli interventi previsti dal programma Piano Legno, anche degli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell'armamento che potrebbero presentare rischi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario sull'intera rete di RFI.Per dettagli vedi dossier di programma

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.175,00		5,00		703,50	165,08	2.048,58

Relativamente all'annualità 2018: i nuovi interventi interesseranno circa 450 Km di linee della rete nazionale : - Nord (DTP di Genova, Torino, Milano,Venezia, Verona e Trieste) circa 200 Km - Centro (DTP di Firenze, Bologna, Roma ed Ancona) circa 100 Km - Sud (DTP di Napoli, Bari e Reggio) circa 100 Km - Isole (DTP di Palermo e Cagliari circa 50 KmRelativamente all'annualità 2019: le nuove attività interesseranno circa 980 Km di linee della rete nazionale : - Nord (DTP di Genova, Torino, Milano,Venezia, Verona e Trieste) circa 420 Km - Centro (DTP di Firenze, Bologna, Roma ed Ancona) circa 280 Km - Sud (DTP di Napoli, Bari e Reggio) circa 210 Km - Isole (DTP di Palermo e Cagliari) circa 70 Km.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Con i fondi già assegnati sono stati avviati interventi sull'intera rete con priorità alla sostituzione dei bianri e deviatoi posati su legno

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2018	J57D18000000001	32,91	32,91	32,91	100%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2016	J17B16000060001	10,20	10,20	10,17	100%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2016	J87B16000250001	17,13	17,13	17,07	100%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2016	J87B16000260001	27,57	27,57	27,41	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2017	J37B17000050001	19,40	19,40	19,24	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2017	J17B17000070001	45,50	45,50	45,11	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Trieste - 2016	J37B16000110001	16,50	16,50	16,36	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2017	J97B17000320001	52,50	52,50	51,99	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Venezia - 2018	J17D18000000001	10,00	10,00	9,88	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2017	J87B17000330001	25,00	25,00	24,66	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2016	J97B16000230001	46,00	46,00	45,31	99%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2017	J87B17000320001	28,53	28,53	27,96	98%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2017	J97B17000300001	38,50	38,50	37,56	98%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2016	J87B16000510001	11,40	11,40	11,12	98%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2017	J57B17000120001	65,70	65,70	63,91	97%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2016	J97B16000450001	20,95	20,95	20,30	97%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2017	J77B17000060001	17,38	17,38	16,46	95%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2016	J67B16000120001	72,05	72,05	68,11	95%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2017	J67B17000130001	39,55	39,55	37,24	94%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Genova - 2017	J97B17000290001	31,00	31,00	28,07	91%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2016	J67B16000130001	16,50	16,50	14,84	90%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Verona - 2018	J97D18000020001	60,90	60,90	54,33	89%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Firenze - 2018	J87D18000030001	65,65	65,65	58,25	89%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2017	J67B17000140001	15,14	15,14	13,30	88%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2016	J97B16000210001	15,58	15,58	13,67	88%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2017	J87B17000310001	24,00	24,00	20,72	86%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2017	J97B17000310001	32,53	32,53	27,69	85%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2018	J77D18000000001	31,50	31,50	26,68	85%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Milano - 2018	J97D18000000001	48,26	48,26	40,20	83%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2016	J97B16000220001	7,50	7,50	6,22	83%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2016	J87B16000240001	27,00	27,00	22,20	82%	Realizzazione

Piano sicurezza armamento DTP Palermo - 2018	J67D18000000001	39,00	39,00	32,05	82%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bologna - 2018	J87D18000020001	51,90	51,90	42,40	82%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2017	J87B17000300001	26,30	26,30	21,39	81%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Bari - 2018	J87D18000010001	34,00	34,00	26,87	79%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2018	J27D18000000001	24,50	24,50	19,06	78%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2017	J27B17000060001	45,85	45,85	34,40	75%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Reggio Calabria - 2016	J27B16000280001	17,50	17,50	13,00	74%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Napoli - 2018	J97D18000010001	58,20	58,20	42,67	73%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Torino - 2018	J67D18000010001	38,30	38,30	25,60	67%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Ancona - 2018	J87D18000000001	13,00	13,00	6,57	51%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Cagliari - 2016	J77B16000300001	0,50	0,50	0,25	50%	Realizzazione
Piano sicurezza armamento DTP Roma - 2016	J57B16000420001	27,19	27,19	12,04	44%	Realizzazione
Piano Sicurezza Armamento	°	3.500,01	700,01	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
4.848,58	2.048,58	2.800,00	4.085,17	763,41	1.284,51	1.028,06	670,26	472,92	391,20	329,26	403,77	2.581,16

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dei livelli di sicurezza

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1004F: Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento della Rete TEN-T alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) /ai target indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 riguardanti:- Sottosistema Infrastruttura (sagome, pesi assiali, velocità, modulo, etc…) - Sottosistema Controllo-Comando e segnalamento (ERTMS)- Sottosistema Energia (potenza istallata).

Il programma interviene sulle linee non interessate dai programmi di upgrading e principalmente per il consolidamento dell'infrastruttura/opere d'arte per consentire l'elevazione del carico assiale dei rotabili e la velocizzazione del traffico.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
333,50	45,00	di cui:	45,00	0,00	0,00	0,00	0,00		40,00	40,00	208,50	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
333,50							333,50

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
15,00				30,00		45,00

Per l'annualità 2018 e 2019: Prosecuzione degli interventi atti a eliminare alcune criticità puntuali che non consentono il rispetto dei requisiti previsti dalle Spcifiche Tecniche per l'Introperabilità ferroviaria (STI), con particolare riferimento al carico assiale di ponti e viadotti, interessanti l'intera rete.In particolare nel 2019 si prevede di avviare l'adeguamento di circa 20 opere d'arte localizzate nelle line della core network delle DTP di Torino, Trieste, Roma, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Venezia, Verona e Palermo.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Adeguamento a STI - DTP Torino	J64G18000210001	0,85	0,85	0,84	98%	Realizzazione
Adeguamento a STI - DTP Venezia	J14G18000260001	1,00	1,00	0,04	4%	Realizzazione
Adeguamento a STI infrastruttura (primi interventi)	°	321,03	32,53	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI - DTP Milano	J94G18000160001	1,00	1,00	0,00	0%	Realizzazione
Adeguamento a STI - DTP Firenze	J84G18000200001	1,50	1,50	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI - DTP Bologna	J84G18000190001	6,20	6,20	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI - DTP Roma	J54G18000200001	1,00	1,00	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento a STI - DTP Trieste	J34G18000210001	0,92	0,92	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
333,50	45,00	288,50	268,37	65,13	2,49	0,03	0,00	0,00	6,03	23,47	15,00	289,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Adeguamento ad obblighi normativi europei

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1006: Soppressione passaggi a livello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di soppressione P.L. comprende interventi per la realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui Nodi e anche su alcune linee complementari.Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali.Per la definizione del perimetro del programma e la selezione dei P.L. da eliminare sono stati utilizzati i seguenti criteri e priorità previsti nella Legge 354/98:- velocità e frequenza dei convogli ferroviari;- volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare;- posti in corrispondenza dell'attraversamento;- P.L. in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale;- incidentalità storica del passaggio a livello.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Soppressione passaggi a livello								X	X	X			X						X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
7.857,75	2.067,04	di cui:	1.639,05	83,57	9,80	54,01	280,61		140,00	150,00	800,00	4.700,71

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
7.857,75							7.857,75

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.911,97			-0,43	230,69	-75,20	2.067,04

Relativamente all'annualità 2018 e 2019: Realizzazione di opere destinate al superamento dell'interferenza strada - ferrovia mediante la realizzazione di Cavalcaferrovia, Sottovia e relative viabilità di collegamento per la soppressione di 25 PL pubblici ubicati sulla rete fondamentale e distribuiti su tutto il territorio nazionale, prevalentemente nelle seguenti regioni: Piemonte, Veneto, Campania e Puglia. Soppressione di 100 PL in gestione a privati, distribuiti su tutta la rete nazionale. Le nuove risorse saranno utilizzate anche per la prosecuzione della fase progettuale delle opere sostitutive per la soppressione di PL distribuiti su tutto il territorio nazionale, .

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

0

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Soppressione PL privati	J57D17000020001	5,00	5,00	1,85	37%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	°	6.011,84	98,22	0,00	0%	Progettazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	1.731,87	1.854,79			Progettazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	48,94	48,94	45,44	93%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	13,97	13,97	8,25	59%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	7,53	7,53	6,70	89%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	15,59	15,59	8,64	55%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	13,21	13,21	6,26	47%	Realizzazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	2,00	2,00			Progettazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	3,00	3,00			Progettazione
Piano Soppressione Passaggi a Livello	J19G01000000001	4,80	4,80			Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
7.857,75	2.067,04	5.790,71	6.284,61	1.573,13	94,43	68,35	1.568,24	64,59	56,80	32,03	16,97	6.119,11

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dell'interferenza sia su viabilità pubbliche che in gestione a privati.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●	●		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1008: Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede iniziative volte al rinnovo e upgrading della flotta per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari.I servizi marittimi per la Sicilia sono assicurati con quattro navi ferroviarie ad uso esclusivo dei treni passeggeri e merci. Nel luglio 2013 la flotta si è "ringiovanita" con l'entrata in esercizio della Nave Traghetto Messina di ultima generazione. Il collegamento con la Sardegna, dedicato esclusivamente a trasporti ferroviari, viene svolto solo su domanda delle Imprese ferroviarie.

I principali investimenti consistono nell'acquisto di due nuove navi.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
126,00	126,00	di cui:	126,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
126,00							126,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
66,00				60,00		126,00

Acquisto di una nuova nave, gemella della nave Messina, finalizzata a garantire l'esercizio sia da e per la Sicilia sia da e per Golfo Aranci

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Predisposizione attività negoziale per la prima delle due navi da acquistare.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading e Miglioramenti settore Navigazione - 2015	J28F15000000001	6,00	6,00	5,95	99%	Realizzazione
Acquisto navi bidirezionali	°	60,00	60,00	0,00	0%	Progettazione
Sviluppo flotta navale	J20B18000000001	60,00	60,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
126,00	126,00	0,00	104,22	21,78	5,95	5,92	5,90	0,04	29,70	30,35	0,00	60,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della continuità e regolarità del servizio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

	Finalità			
	Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
	●			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1011: Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma risponde al dettato del Decreto Legge N° 39 del 28 aprile 2009 (convertito con Legge N° 77/2009) che all'art. 4 comma 3 aveva destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009, del Contratto di Programma, "fino a 100 milioni di euro per la realizzazione d'interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009".

Le principali realizzazioni, definite di concerto con le Amministrazioni Local, riguardano:
- ripristino del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati di stazione delle linee Roma-Sulmona-Pescara e Sulmona-Terni
- realizzazione del collegamento veloce Scoppito-Sassa-S.Gregorio-S.Demetrio attraverso la realizzazione di nuove fermate ed opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello
- interventi infrastrutturali e tecnologici per la velocizzazione della linea Roma (Guidonia)-Sulmona
- interventi infrastrutturali per la velocizzazione della linea Pescara-Sulmona (sottopassi di stazione e nuova fermata di Madonna delle Piane)

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo									X	X									X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
99,66	99,66	di cui:	90,00	0,00	0,00	0,00	9,66					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
100,00						-0,34	99,66

Adeguamento del costo dell'intervento in coerenza agli effettivi rimborsi riconosciuti dalle assicurazioni. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
100,00			-0,34			99,66

Il perimetro dell'intervento é stato aggiornato in coerenza agli effettivi rimborsi riconosciuti dalle assicurazioni. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di ripristino sono stati eseguiti per oltre l'80%, con il ripristino della Opere d'arte, della sede, e dei fabbricati (sia Fabbricati Viaggiatori che fabbricati di Servizio) danneggiati dal Sisma. È in fase di ultimazione la Verifica Sismica dei ponti principali presenti nel Cratere del sisma. In data 5 maggio u.s., si è conclusa la Conferenza di Servizi per il collegamento veloce Scoppito-S.Demetrio che ha approvato i progetti definitivi redatti da RFI per la realizzazione di opere (sottovia carrabili, pedonali, nuova Viabilità, ecc.) che consentiranno la soppressione di 14 PL. Saranno inoltre realizzate quattro nuove fermate. A breve saranno attivate le procedure per l'appalto dei Lavori. Sono in realizzazione gli interventi per la velocizzazione della tratta Roma-Sulmona mentre é in corso la progettazione esecutiva dell'applato di velocizzazione della tratta Sulmona-Pescara.

CRONOPROGRAMMA

CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona) J67I10000150001	9,85	9,85	9,85	100%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona) J67I10000150001	2,13	2,13	2,13	100%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma) J67I10000160001	4,00	4,00	3,88	97%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona) J67I10000150001	7,66	7,66	7,32	95%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma) J67I10000160001	45,00	45,00	39,89	89%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Ancona) J67I10000150001	27,53	27,53	22,35	81%	Realizzazione
Ripristino e potenziamento impianti in Abruzzo (DTP Roma) J67I10000160001	3,50	3,50	2,73	78%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
99,66	99,66	0,00	95,17	4,50	95,82	84,87	70,93	16,56	9,00	3,14	0,04	0,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi permetteranno di migliorare l'accessibilità ai territori colpiti dall'evento sismico e la riduzione dei tempi di percorrenza tra i principali capoluoghi di Regione.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x	x					

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1013A: Idrogeologia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione di interventi per eliminare / gestire le criticità per la sicurezza della circolazione ferroviaria derivanti da fenomeni di dissesto idrogeologico, sia idraulici sia di tipo franoso, su tutta la rete.I punti di maggiore criticità potenziale sono stati individuati a seguito di un censimento che ha analizzato la banca dati Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (progetto IFFI) e i Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), oltre alle situazioni già note al Gestore, mediante la definizione di una specifica metodologia per l'individuazione di un criterio di priorità per la predisposizione di un piano di mitigazione del rischio idrogeologico. Il programma si attua attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali per la protezione della sede, l'installazione di sistemi di allarme/monitoraggio per la difesa della sede e l'effettuazione di sperimentazioni e ricerche volte a migliorare la conoscenza dei fenomeni franosi, alluvionali e meteorologici.

L'intervento è articolato in stralci funzionali sulla base della graduatoria di priorità come definita nella nota RFI-DTC-SICS\A011\P\2014\0001944 che copre tutto il territorio nazionale nei tratti definiti nella mappatura come potenzialmente a rischio idrogeologico. Ad oggi sono stati individuati 3.100 punti singolari per Caduta Massi, Frana, Alluvione ed Erosione Marina e Fluviale.Le attività da svolgere si sostanziano in:- indagini e rilievi idrogeologici- progettazione intervento di mitigazione- realizzazione intervento di mitigazionein relazione alla specificità del punto singolare esaminato (di estesa chilometrica variabile), tali interventi potrebbero consistere, anche contemporaneamente, in: sistemazioni idrauliche, barriere paramassi, opere di consolidamento di versanti in frana, reti allarmate, ecc.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Idrogeologia	-	-	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.000,00	837,74	di cui:	796,67	0,00	0,00	37,73	3,34		180,00	200,00	782,26	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.000,00							2.000,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
606,65				240,02	-8,93	837,74

Relativamente all'annualità 2018: si prevede l'avvio di circa 400 interventi di mitigazione di punti singolari della rete diffusi sull'intero territorio nazionale (per un'estesa di circa 130 km di linea)Relativamente all'annualità 2019: si prevede l'avvio di circa 260 interventi di mitigazione di punti singolari della rete diffusi sull'intero territorio nazionale (per un'estesa di circa 70 km di linea)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono stati finora completatii:• su n. 450 punti singolari soggetti a rischio idrogeologico per un'estesa di circa 180 km• sistemi di allarme per circa 3 km di rete.Sono in corso interventi:• su n. 250 punti singolari soggetti a rischio idrogeologico per un'estesa di circa 75 km;• sistemi di allarme per circa 25 km di rete.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2017	J57B17000110001	9,65	9,65	9,65	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2014	J87B14000410001	6,57	6,57	6,57	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2014	J97B14000260001	7,96	7,96	7,95	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2014	J87B14000420001	4,79	4,79	4,78	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2016	J67B16000150001	6,59	6,59	6,57	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2014	J97B14000270001	4,98	4,98	4,96	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2014	J67B14000300001	9,96	9,96	9,92	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2014	J87B14000430001	11,65	11,65	11,61	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2014	J97B14000290001	14,74	14,74	14,69	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2017	J37B17000040001	3,95	3,95	3,93	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2016	J17B16000070001	2,92	2,92	2,91	100%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2014	J37B14000260001	3,50	3,50	3,48	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2014	J87B14000400001	3,85	3,85	3,83	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2015	J87B15000390001	6,35	6,35	6,31	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2014	J27B14000190001	12,16	12,16	12,08	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2014	J97B14000280001	22,58	22,58	22,31	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2016	J87B16000290001	8,00	8,00	7,90	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2016	J87B16000630001	4,00	4,00	3,95	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2016	J97B16000270001	12,87	12,87	12,69	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2017	J67B17000110001	16,51	16,51	16,28	99%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2016	J37B16000120001	4,85	4,85	4,78	98%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2016	J87B16000270001	1,60	1,60	1,57	98%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2014	J77B14000240001	9,34	9,34	9,17	98%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2016	J87B16000280001	25,22	25,22	24,73	98%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2014	J67B14000310001	4,78	4,78	4,65	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2017	J77B17000050001	3,30	3,30	3,20	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2014	J17B14000210001	5,54	5,54	5,37	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2017	J97B17000260001	4,47	4,47	4,33	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2016	J97B16000250001	1,54	1,54	1,49	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2016	J67B16000140001	19,14	19,14	18,49	97%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2017	J17B17000060001	2,87	2,87	2,76	96%	Realizzazione

Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2017	J87B17000270001	8,26	8,26	7,74	94%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2017	J87B17000280001	7,52	7,52	6,96	93%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2018	J57I18000050001	15,00	15,00	13,75	92%	Realizzazione
Progettazione del Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico	J31H01000200001	1,03	1,03	0,94	91%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2017	J67B17000120001	8,05	8,05	7,23	90%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2016	J57B16000170001	19,71	19,71	17,05	86%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2017	J87B17000250001	2,94	2,94	2,50	85%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Torino - 2018	J67I18000050001	25,02	25,02	20,93	84%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2018	J77I18000020001	8,00	8,00	6,58	82%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2016	J97B16000240001	22,00	22,00	17,80	81%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2017	J97B17000280001	6,05	6,05	4,85	80%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2016	J97B16000260001	12,65	12,65	9,84	78%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Cagliari - 2016	J77B16000090001	11,50	11,50	8,92	78%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2017	J97B17000270001	10,41	10,41	7,98	77%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2017	J87B17000260001	3,75	3,75	2,83	75%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Verona - 2018	J97I18000050001	4,50	4,50	3,21	71%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Roma - 2014	J57B14000140001	6,88	6,88	4,51	66%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bari - 2018	J87I18000050001	11,50	11,50	7,47	65%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Palermo - 2018	J67I18000060001	9,50	9,50	5,74	60%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Trieste - 2018	J37I18000060001	2,50	2,50	1,47	59%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio C. - 2016	J27B16000100001	7,15	7,15	2,94	41%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Napoli - 2018	J97I18000070001	10,50	10,50	4,04	38%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Ancona - 2018	J87I18000030001	7,00	7,00	2,32	33%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Bologna - 2018	J87I18000020001	11,50	11,50	3,52	31%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Firenze - 2018	J87I18000040001	24,00	24,00	6,16	26%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2017	J27B17000050001	4,39	4,39	0,89	20%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2017	J97B17000250001	8,33	8,33	1,02	12%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Genova - 2018	J97I18000060001	10,50	10,50	1,24	12%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale	J97B15000330001	32,37	32,37	2,59	8%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Venezia - 2018	J17I18000060001	4,50	4,50	0,31	7%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Reggio Calabria - 2018	J27I18000010001	2,00	2,00	0,02	1%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - DTP Milano - 2018	J97I18000040001	9,00	9,00	0,00	0%	Realizzazione
Piano difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico - Territorio Nazionale	°	1.415,77	253,51	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2.000,00	837,74	1.162,26	1.662,45	337,55	500,22	364,16	309,13	118,93	132,17	169,13	162,60	1.108,04

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Efficienza, innovazione e sostenibilità	Resilienza	Obblighi di legge	Sicurezza della circolazione
		●	
	●		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

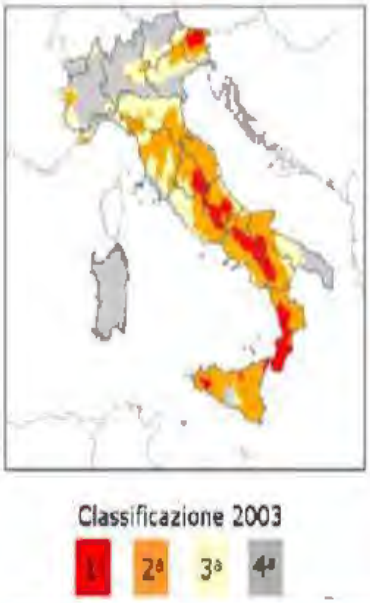
Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A1013B: Sismica

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'esecuzione delle Verifiche di Vulnerabilità Sismica sulle opere d'arte e sui fabbricati appartenenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria ai sensi dell'OPCM 3274/2003. Per le opere d'arte e per i fabbricati le cui verifiche non sono soddisfatte, è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico e di manutenzione straordinaria, al fine di mitigare il rischio sismico e garantire la durabilità degli interventi strutturali. Il programma consiste:- nelle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere d'arte e dei fabbricati ricadenti nel "Sistema di grande viabilità ferroviaria" di cui al Manuale di Progettazione delle Opere Civili RFI DTC SI MA IFS 001 A e che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso- nella progettazione e realizzazione degli interventi strutturali mirati alla mitigazione del rischio sismico.Le opere, complessivamente 6.600 tra ponti e fabbricati, sono state individuate mediante apposito censimento operato in base alle indicazioni contenute nel Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21/10/2003 “Disposizioni attuative dell'art. 2, commi 2, 3 e 4, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20 marzo 2003”.

Nella prima fase sono state verificate le opere prioritarie ricadenti nelle zone geografiche a più elevata sismicità e maggiormente vulnerabili per tipologia strutturale, nelle fasi successive saranno verificate le rimanenti opere.Con il progredire delle verifiche di vulnerabilità sismica è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico, per le opere d'arte e per i fabbricati la cui verifica di vulnerabilità sismica ha fornito esito negativo.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sismica	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.000,00	229,50	di cui:	229,50	0,00	0,00	0,00	0,00		100,00	130,00	540,50	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.000,00							1.000,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
149,50				80,00		229,50

Per l'annualità 2018 e 2019: • prosecuzione delle indagini e esecuzione delle verifiche di vulnerabilità sismica su circa 500 opere d'arte e fabbricati per ciascun anno;• prosecuzione delle attività di progettazione e conseguente realizzazione di circa 50 interventi di miglioramento sismico all'anno per le opere d'arte e fabbricati la cui verifica sismica fornirà esito negativo.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono state completate:• le indagini sui terreni e sulle strutture su 867 opere d'arte e 76 fabbricati• le verifiche di vulnerabilità sismica su 720 oggetti, di cui 347 hanno dato esito negativo e che, quinid, richiedono l'esecuzione di specifici interventi di miglioramento sismico• la progettazione definitiva degli interventi di miglioramento sismico su 121 dei 347 oggetti verificati.Sono in corso le verifiche su 1.050 opere d'arte ed è stata avviata la realizzazione dei 121 interventi di cui alla progettazione definitiva sopra indicata.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Verifiche sismiche su opere d'arte	J57I12000690001	81,10	81,10	34,82	43%	Realizzazione
Piano Difesa dal rischio sismico	°	918,90	148,40	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.000,00	229,50	770,50	813,00	187,00	58,41	28,18	17,09	15,76	17,34	80,45	80,35	789,02

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●	●		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A1014: Piano conservazione opere d'arte

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Piano conservazione opere d'arte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	x

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
500,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00		100,00	100,00	200,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00					500,00		500,00

La nuova esigenza è connessa allanecessità di riportare alla piena efficienza 409 opere tra ponti sottovia e viadotti per i quali, sulla base delle visite di controllo effettuate ai sensi della procedura DTC PSE 44 1 0 "Visite di controllo ai ponti, alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria", é stato rilevato uno stato di conservazione tale da necessitare di particolari limitazioni e cautele per il mantenimento in esercizio. Per dettagli vedi documentazione allegata

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	
0,00				100,00		100,00	Le nuove risorse consentiranno l'avvio di un primo stralcio di interventi, per un totale complessivo di circa 80 opere di cui 16 prioritarie (DTP Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano conservazione opere d'arte	°	500,00	100,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
500,00	100,00	400,00	400,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00	100,00	100,00	285,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●		●	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

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

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici per protezione della marcia dei treni quali il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) ed il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).L'SCMT, installato su 11.693 km di Rete, consente di "proteggere" il treno dal superamento di segnali restrittivi o dal mancato rispetto dei limiti di velocità. Il sistema consente la trasmissione automatica in cabina di guida di tutte le informazioni necessarie alla condotta in sicurezza dei treni. La relazione terra/bordo è realizzata tramite la trasmissione digitale discontinua delle caratteristiche della linea ad un sistema di bordo che elabora i dati ricevuti e li confronta con i valori ammessi, monitora il treno misurando la velocità istante per istante, interviene sulla frenatura non appena la marcia del treno si discosta da quella che garantirebbe la sicurezza, interviene automaticamente nel caso di superamento di segnale restrittivo.L'SSC, installato su 4.242 km d Rete di cui circa 200 km in sovrapposizione a SCMT, ha la finalità di elevare gli standard di sicurezza della circolazione sulle linee tradizionali non dotate di sistema SCMT. Risulta applicabile su linee diesel sia a semplice che a doppio binario, la cui velocità massima non supera 150 Km/h e prevede le seguenti funzioni: frenatura di emergenza in caso di mancato rispetto di segnale restrittivo, controllo della velocità (tramite sistema odometrico di bordo e GPS), sistema di autodiagnostica via GSM-R. Il programma comprende anche misure atte a gestire/mitigare i fattori di rsichio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione mediante tecnologie (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti).Inoltre, al fine di migliorare la tutela dell'incolumità delle persone impegnate nei cantieri mobili e temporanei, sono previste attrezzature in grado di rilevare l'approssimarsi di un treno, trasmettere gli allarmi in cantiere e fornire la conferma dell'avvenuta liberazione di un cantiere da parte di uomini e mezzi e tecnologie per la gestione della circolazione dei mezzi d'opera in movimentazione come treno (bordo SCMT) .

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	-	-	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	X		-	-	-	X	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.000,19	2.614,41	di cui:	2.571,68	5,34	0,00	37,38	0,00		60,00	60,00	265,79	0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.000,19							3.000,19

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2.497,06			-1,53	133,25	-14,37	2.614,41

Per l'annualità 2018 e 2019: Si prevede la prosecuzione del programma di installazione delle tecnologie per la sicurezza (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti) sulla Linee Convenzionali in particolare: - installazione di apparati REDI (Relè a Disco Elettronici) in sostituzione dei relè a disco tradizionali, ormai vetusti. le installazioni in questione interessano tutte le circuterie dei segnali alti degli apparati ACEI ed i Circuiti di Binario (CdB) dei Blocchi Automatici e di stazione. Tale attività prevede un piano di posa su intera rete nazionale con una attivazione di circa 15000 pezzi/anno, per un importo di circa 30M€/anno per 8 anni. - MTR: è il sistema di Monitoraggio della temperatura delle Rotaie, si prevede di installare tale sistema sulle principali direttrici nazionali. in corso attività negoziale, si sistima un fabbisogno di circa 8M€/anno per 5 anni. - TDS: Trasmissione Dati Sicura, consiste nella realizzazione di una infrastruttura SIL 4 in grado di trasportare le relazioni di sicurezza su supporti trasmissivi tipicamente TLC, ciò consnete di ottimizzare ed incremematre le performance degli impianti di surezza ed eliminare il rischio del furto dei cavi in rame, in qualto le relazioni avverranno su cavi in Fibra Ottica. Tale attività prevede installazioni per l'intero piano industraile, con previsioni di posa di circa 1200 TDS/Anno per un importo di circa 13M€/anno. - PEPL: Sistema SIL4 che permette di assicurare la chiusura dei Passaggi a Livello di linea fino all'effettiva liberazione degli stessi da parte del Materiale Rotabile. Tale sistema si applica a tutti i PL di Linea in tutte le configurazioni.il piano prevede l'attrezzaggio di circa 320 PL/anno per un importo di 10M€/anno - Auto CdB: è un nuovo sistema di alimentazione dei circuiti di Binario che permette di alimentare i Circuti di Binario, in modo "Intelligente", quindi capace di regolare la tenzione di alimentazione del CdB in funzione delle caratteristiche abientali e circuitali (umidità, Isolamento dei cavi ecc), ciò consente di ridurre al minomo le operazioni di taratura manuale incrementando disponibilità e sicurezza. tale attività impatta tutto il territorio nazionale , con una attivazione di circa 5000 ACB/anno per un importo di 12,5M€/anno per 10 anni.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi avviati in corso sono relativi al : - Completamento SCMT e SSC - Completamento sistemi ATWS e STB - Installazione delle tecnologie per la sicurezza (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti) sulle direttrici Tirrenica, Adriatica e Milano - Venezia linea ordinaria.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bologna	J41H02000080071	104,36	104,36	104,36	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Milano	J41H02000080041	236,77	236,77	236,76	100%	Realizzazione
Piano per la sicurezza della circolazione-Atto MIT (Protezione cantieri e mezzi d'opera)	J57I11000190001	4,77	4,77	4,77	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Torino	J41H02000080001	130,79	130,79	130,67	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Verona	J41H02000080081	82,69	82,69	82,60	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Firenze	J41H02000080061	172,88	172,88	172,66	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Genova	J41H02000080151	86,10	86,10	85,97	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Trieste	J41H02000080091	54,61	54,61	54,47	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Palermo	J41H02000080171	35,00	35,00	34,89	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Roma	J41H02000080021	155,55	155,55	154,95	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Napoli	J41H02000080011	109,46	109,46	108,96	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Omologazione prototipo sottosistema di bordo (SSB)	J31H01000230001	92,20	92,20	91,74	100%	Realizzazione

Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Reggio Calabria	J51H04000190001	94,00	94,00	93,53	100%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Venezia	J41H02000080141	70,04	70,04	69,55	99%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Ancona	J41H02000080031	88,64	88,64	87,57	99%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Bari	J41H02000080051	71,38	71,38	70,47	99%	Realizzazione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC)	J11J05000060001	259,26	259,26	253,66	98%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni	J31H03000340001	198,70	198,70	189,02	95%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Automac Train Control (ATC): certificazione di conformità	J41H02000080181	3,00	3,00	2,39	80%	Realizzazione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC)	J11J05000060001	70,59	70,59	55,44	79%	Realizzazione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	J57I10000210009	11,43	11,43	8,36	73%	Realizzazione
Tecnologie per la sicurezza settore IS	J56C17000070001	157,70	157,70	91,72	58%	Realizzazione
Sistema di Supporto alla Condotta treno (SSC) e diagnostica - Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000200001	34,40	34,40	18,74	54%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000210001	71,00	71,00	34,39	48%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-Adeguamento ad ERTMS nelle linee di confine	J87I07000000001	26,19	26,19	12,35	47%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-realizzazione sottosistema di terra (SST) - DTP Firenze	J41H02000080061	14,00	14,00	6,24	45%	Realizzazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-nuove sperimentazioni	J31H03000340001	24,06	24,06	5,08	21%	Realizzazione
Tecnologie per a protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	°	42,11	24,60	0,00	0%	Progettazione
Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)-sistemi di diagnostica	°	14,75	0,00	0,00	0%	Progettazione
Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)-sperimentazione	°	54,73	13,73	0,00	0%	Progettazione
Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)-ulteriori implementazioni	°	429,05	116,52	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
3.000,19	2.614,41	385,79	2.490,05	510,15	2.351,60	2.253,38	2.161,71	94,00	49,20	63,73	71,32	560,23

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			●

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

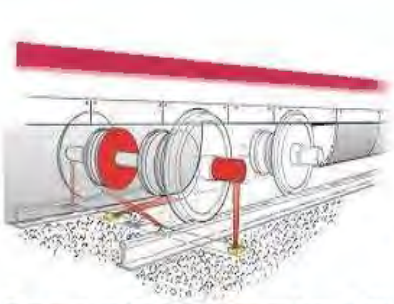
Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

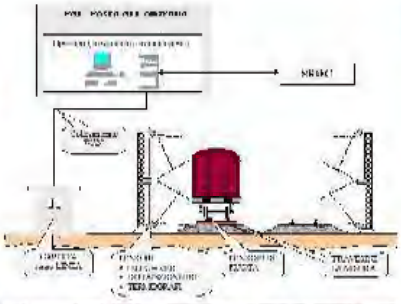
Programma A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici atti a rilevare anomalie del materiale rotabile in circolazione sulla rete.In particolare: 1) impianti di Rilevamento Termico Boccole (RTB) e Rilevamento Termico Ruote Frenate (RTF), che consentono il controllo termico a distanza delle boccole dei rotabili, segnalando sistuazioni immediatamente pericolose per la sicurezza di marcia quali il surriscaladamento degli assi ed il blocco dei freni2) sistemi di pesatura dinamica dei rotabili, che sono in grado di rilevare il carico che grava su ogni singola ruota di un convoglio in transito, di evidenziare gli sbilanciamenti longitudinali e trasversali a cui sono soggette le sale e i carrelli e di generare allarmi dovuti al superamento di soglie di tolleranza3) Portali Multifunzione, che integrano i sistemi di pesatura con la rilevazione di incrementi di temperatura e principi di incendio e di ingombri oltre la sagoma di libero transito.

Gli interventi, diffusi sull'intero territorio nazionale, potranno interessare prioritariamente i principali transiti internazionali e le linee merci, le gallerie di lunghezza superiore ai 4 km su linee ad alta concentrazione di traffico, gli accessi ai principali porti, scali merci pubblici e privati.





LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali									X	X			X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
482,39	375,80	di cui:	375,80	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00	10,00	86,59	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
482,39							482,39

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
384,80				25,00	-34,00	375,80

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la "Protezione passaggi a livello" (rif. A2004C), secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono stati installati:1) n. 417 RTB/RTF2) n. 8 SMCV ai fini dell'omologazione + n. 1 impianto presso Laboratori per test, prove e simulazioni off line3) n. 7 PMF ai fini dell'omologazione.E' in corso l'installazione di:1) n. 63 RTB/RTF2) n. 37 SMCV (di cui n. 9 previsti entro il 2017).

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Impianto di controllo rotabili in uscita dai principali scali ed interporti con Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)	J57I10000220001	1,52	1,52	1,49	98%	Realizzazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)	J31H02000040001	205,40	205,40	174,93	85%	Realizzazione
Piano Portali Multifunzionali	J57I10000230001	38,00	38,00	28,51	75%	Realizzazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)-Piano per la sicurezza della circolazione Atto MIT	J57I11000220001	97,50	97,50	73,04	75%	Realizzazione
Piano Portali Multifunzionali	°	14,00	4,00	0,00	0%	Progettazione
Piano Sistemi di Misura Carichi Verticali (SMCV)	°	90,97	4,38	0,00	0%	Progettazione
Piano sistemi di Rilevazione Termica Boccole (RTB) e Rilevazione Ruote Frenate (RRF)	°	35,00	25,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
482,39	375,80	106,59	444,46	37,94	322,86	264,35	255,21	21,68	13,63	25,20	30,01	136,67

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			●

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

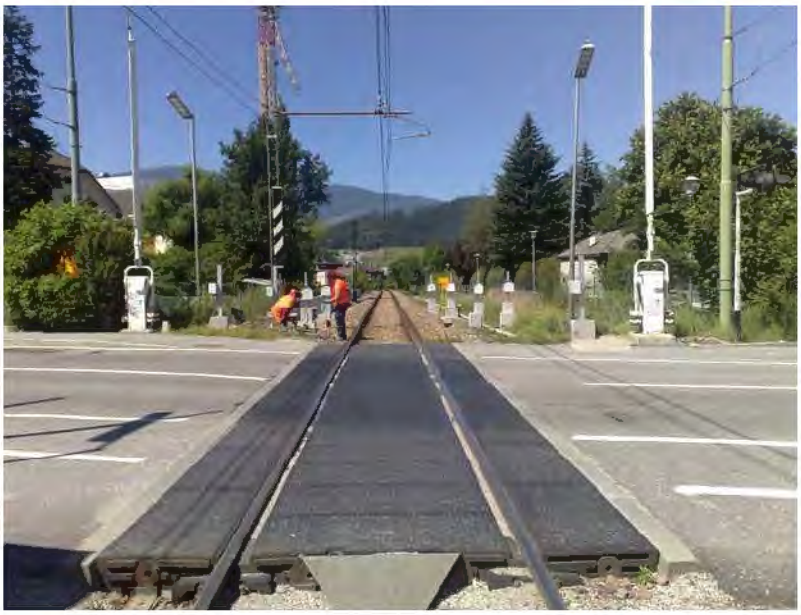
Tabella A01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge

Programma A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono finalizzati alla gestione/mitigazione del rischio connesso all'attraverso dei binari in presenza di barriere chiuse:- attrezzaggi dei passaggi a livello pubblici con sistemi di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno - grembiali per impedire l'attraversamento pedonale a barriere chiuse- parziale automazione dei PL privati.Gli interventi sono coordinati con il Piano di soppressione dei passaggi a livello e mirano al miglioramento dei livelli di incidentalità e di regolarità di esercizio.

Gli interventi sono diffusi nel territorio nazionale e interessano prioritariamente i PL con maggior traffico veicolare individuati ad esito di analisi di rischio



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per la protezione dei passaggi a livello								X	X	X			X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.100,00	335,32	di cui:	299,28	18,00	0,00	18,03	0,00		80,00	110,00	574,69	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.100,00							1.100,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
241,79				79,91	13,62	335,32

Per l'annualità 2018 e 2019: Le nuove risorse consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi. In particolare, il piano prevede l'attivazione di circa 100 sistemi PAI-PL all'anno per l'attrezzaggio dei PL Pubblici, l'attivazione di circa 55 sistemi di protezione per i PL Privati annui, interventi vari di implementazioni ai PL come da Pianto Tecnologico (PEPL, grembiali, sostizione PL a semibarriere, Vril10, ecc...)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

PL Pubblici: Sono in via di attrezzaggio n. 308 PL e sono attiviti n. 60 PL di 2^ generazione Pl Privati: ottenuta l'autorizzazione alla messa in servizio e attivato n. 1 impianto nella regione sicilia

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello	J54B13001100001	255,32	255,32	97,08	38%	Realizzazione
Piano interventi per sicurezza e regolarità Passaggi a Livello	°	844,69	80,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.100,00	335,32	764,69	928,10	171,90	117,57	87,70	79,15	16,34	28,00	85,07	49,87	841,57

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			●

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A2004D: Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali sistemi di diagnostica, fissa e mobile, tecnologicamente avanzati, in grado di acquisire automaticamente i parametri dell'infrastruttura.

Le principali attività interessano : - Installazione sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatoi, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia. Nello specifico il Piano complessivo prevede l'attrezzaggio di circa 10.500 Km di binario, con una progressione di circa 600 km/anno ad un costo unitario di circa 30k€/km - Attrezzaggio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari, Palermo e Torino. Per tali attività il piano prevede in una prima fase un investimento di circa 33 milioni di euro per l'attrezzaggio di circa 18 veicoli e circa 15 punti di taratura lungo linea per la copertura di circa 1.200 km di binario (~27,5k€/km) con una spesa media di circa 10 milioni di euro all'anno.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
220,40	103,97	di cui:	103,97	0,00	0,00	0,00	0,00		15,00	18,00	83,43	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
220,40							220,40

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
114,52				22,00	-32,55	103,97

Le nuove risorse consentiranno la prosecuzione dell'installazione sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatoi, alimentazioni, cavi), prioritariamente sulle linee Tirrenica Nord (La Spezia-Maccarese) Adriatica (Ferrara-Ravenna-Rimini), Jonica (Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria). Nello specifico il Piano complessivo prevede l'attrezzaggio di circa 10.500 Km di binario, con una progressione di circa 600 km/anno ad un costo unitario di circa 30k€/km.Nell'ambito del programma é inoltre previsto l'attrezzaggio di treni commerciali con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Il piano prevede in una prima fase un investimento di circa 33 milioni di euro per l'attrezzaggio di circa 18 veicoli e circa 15 punti di taratura lungo linea per la copertura di circa 1.200 km di binario (~27,5k€/km) con una spesa media di circa 10 milioni di euro all'anno.Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – "Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge", specificatamente per la "Sicurezza armamento" (rif. A1004E), secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi avviati in corso sono relativi : - all'installazione sistemi di diagnostica ipresenziata fissa sull'infrastruttura (cdb, segnali, deviatoi, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrrenica e Torino-Venezia - all'attrezzagio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Sviluppo e realizzazione diagnostica centralizzata enti IS	J51E17000360001	42,92	42,92	38,19	89%	Realizzazione
Diagnostica Impresenziata - 2015	J57B15000000001	34,00	34,00	9,02	27%	Realizzazione
Diagnostica innovativa	°	10,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Diagnostica centralizzata	°	87,96	14,00	0,00	0%	Progettazione
Diagnostica impresenziata	°	45,52	13,05	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
220,40	103,97	116,43	168,28	52,12	47,48	45,13	16,83	17,78	8,77	3,29	13,25	160,48

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità

Efficienza, innovazione e sostenibilità	Resilienza	Obblighi di legge	Sicurezza della circolazione
●			●

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A2004E: Dismissione contesti obsoleti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rsichio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall'ANSF

Upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP di Milano, Genova e Bari

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Dismissione contesti obsoleti									X	X								X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
170,00	125,00	di cui:	125,00	0,00	0,00	0,00	0,00		45,00	0,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
170,00							170,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
170,00					-45,00	125,00

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la "Sicurezza armamento" (rif. A1004E) e per il' "Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" (rif. A1004C) , secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Interventi in corso di sostituzione BEM con Blocco Emulato ACC-M sulle linee delle DTP di Genova, Milano e Bari

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti	J24H16000310001	125,00	125,00	85,20	68%	Realizzazione
Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti	°	45,00	0,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
170,00	125,00	45,00	158,50	11,50	97,28	80,51	56,25	22,36	17,35	5,52	2,54	65,98

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'infrastruttura.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A2004F: Mitigazione effetti venti trasversali

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali barriere di protezione nelle tratte di binario soggette a forti venti trasversali per consentire la circolazione senza limitazione di velocità.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Mitigazione effetti venti trasversali	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	—		-	-	X	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
51,80	51,80	di cui:	51,80	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
51,00			0,80				51,80

Maggiori oneri per progettazione non coperti dagli imprevisti del programma.

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
51,00					0,80	51,80

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato aumentato e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la "Sicurezza armamento" (rif. A1004E) e per il' "Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" (rif. A1004C) , secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso la progettazione degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Mitigazione effetti venti trasversali	J64H16000160001	51,80	51,80	0,96	2%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
51,80	51,80	0,00	44,65	7,15	1,70	0,67	0,33	0,34	3,39	7,45	14,69	25,59

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

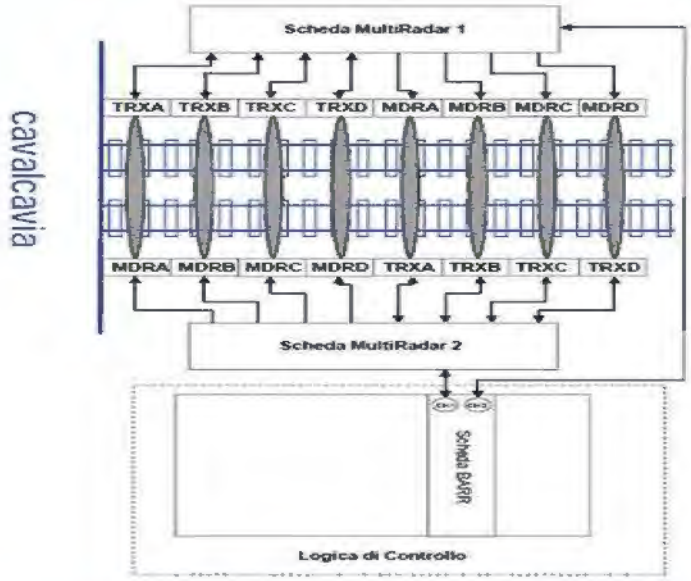
Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A2004G: Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste in una serie di interventi mirati all'individuazione di soluzioni tecnologiche atte a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario, a volte anche in attuazione di nuove disposizioni normative.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza									X	X		X						X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
142,00	71,00	di cui:	71,00	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00	10,00	51,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
142,00							142,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
52,00				20,00	-1,00	71,00

Per l'annualità 2018 e 2019: Le nuove risorse consentiranno l'avvio di interventi infrastrutturali e tecnologici che si renderanno necessari per la soluzione di problematiche inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario.Si prevede l'avvio fasi prototipali nell'ambito delle principali sperimentazioni in corso (blocco emulato sulla liea Prato - Pistoia, sistema rilevamento sicuro

rottura rotaia, sviluppo RDS innovativo, ERTMS Regional, sviluppo sistemi Trasmissione Dati Sicura (TDS) in sicurezza e analisi per la trasmissione delle comunicazioni vitali di segnalamento sul backbone RFI, sistema sicuro autoregolazione cdb fissi, codificati, per ACEI/ACC, sistema statico integrato per comando/controllo e Protezione PL, nuovo sistema di manovra Multipunto, nuovi sitemi di protezione automatica, integrati nei sistemi di segnalamento, per la Protezione dei Cantieri di Lavoro,...).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono in fase di ultimazione/conclusi i seguenti interventi:- definizione delle soluzioni di riconfigurazioni impiantistiche per la gestione dell'aspetto rosso/giallo/giallo su binario corto- sviluppo del primo punto di manovra dei sistemi oleodinamici realizzato con manovra oleodinamica in traversa (MOT)Le principali sperimentazioni in corso riguardano:- blocco emulato sulla liea Prato - Pistoia- sistema rilevamento sicuro rottura rotaia- sviluppo RDS innovativo - ERTMS Regional- sviluppo sistemi Trasmissione Dati Sicura (TDS) in sicurezza e analisi per la trasmissione delle comunicazioni vitali di segnalamento sul backbone RFI- sistema sicuro autoregolazione cdb fissi, codificati, per ACEI/ACC- sistema statico integrato per comando/controllo e Protezione PL- nuovo sistema di manovra Multipunto - nuovi sitemi di protezione automatica, integrati nei sistemi di segnalamento, per la Protezione dei Cantieri di Lavoro.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Attrezzaggi e adeguamenti tecnologici innovativi	J54B13001090001	41,00	41,00	9,62	23%	Realizzazione
Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	°	101,00	30,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione							
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
142,00	71,00	71,00	120,56	21,44	12,78	9,25	7,87	1,70	4,13	8,81	1,42	118,06

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Mitigazione del rischio• Adeguamento ad obblighi normativi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Finalità			
Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza, innovazione e sostenibilità
●			●

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2001B: Tecnologie per la circolazione

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguarne la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) e tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) per recepire l'evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli EE.LL.
Gli interventi consentono un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio, e contribuiscono all'ottimizzazione dei processi di manutenzione.

Le principali linee di linee di intervento nell'ambito del programma sono:- realizzazione di apparati ACC/ACCM per superare situazioni di obsolescenza, privilegiando l'utilizzo di personale RFI- rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica- upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate- installazione sistemi di water management su punti critici di prelievo idrico (stazioni, scali merci e platee di lavaggio) per il controllo dei consumi e la riduzione delle perdite- attivazione sistema di metering energia elettrica sui treni esistenti e relativo sistema di billing.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tecnologie per la circolazione	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
5.472,58	2.629,06	di cui:	2.469,08	0,00	104,50	21,94	33,54		504,00	471,41	1.868,11	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
5.502,48	-29,91						5.472,58

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 6 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.512,07	-29,91		-0,72	1.121,89	25,72	2.629,06

Per l'annualità 2018 e 2019: Le nuove risorse sono destinate all'avvio di interventi prioritari nell'ambito del programma:- interventi puntuali di upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC /ACCM diffusi sul territorio nazionale, su tratte non interessate da progetti di potenziamento tecnologico e con priorità per le linee su cui é programmata l'installazione di ERTMS L2. In particolare sono previste circa 40 attivazioni/anno di impianti per un importo totale di 50M€/anno per l'intera durata del Piano. - prosecuzione del rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica- prosecuzione dell'upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate- avvio dell'installazione dei sistemi di water management su punti critici di prelievo idrico (stazioni, scali merci e platee di lavaggio) per il controllo dei consumi e la riduzione delle perdite- avvio dell'attivazione del sistema di metering energia elettrica sui treni esistenti e relativo sistema di billing.- prosecuzione del progetto "OPTIMA", che consiste in un rivoluzionario sofware per la supervisione della circolazione- prosecuzione del progetto "Technical Academy" per la - prosecuzione del progetto "MUIF" per la In particolare per il rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica, é prevista la prosecuzione del Piano complessivo di circa 1.000 milioni di euro per un investimento medio annuo di circa 250 milioni di euro, che prevede:- la prosecuzione dell'acquisto di: 30 rincalzatrici, 141 caricatori strada/rotaia, 88 autoscale polivalenti, 7 by bridge, 9 piattaforme elevabili;- l'acquisto di: 140 carri polifunzionali (tramoggia, sestine, pianali,…), 44 autocarrelli, 5 carri di tesatura frenata, 30 locomotive bimodali ad uso promiscuo treno/manovra, 10 carri pianali per il trasporto di mezzi stradali, 5 treni tipo 1 e 2 bimodali per la diagnostica delle linee storiche, 15 autocarrelli tipo 4 bimodali per la diagnostica dei nodi, piazzali ed interconnessioni, 2 treni tipo 3 per la diagnostica delle linee AV, 7 carri per diagnostica ultrasuoni, profilo minimo ostacoli e gallerie;- la prosecuzione del revamping attraverso interventi di attrezzaggio STB, sostituzione o upgrade di motore e trasmissione, organi di lavoro (terrazzino, gru, vomeri, strumenti di misura, ecc.), organi di comando e di controllo ed impianto pneumatico (adeguamento road map o Decreto ANSF15/2010), l'intervento riguarda 50 rincalzatrici, 8 profilatrici, 300 caricatori strada/rotaia, 100 autocarrelli, 2 carri di tesatura frenata, 300 autoscale, 290 portabobine e recuperatori.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi avviati in corso sono nell'ambito del programma sono relativi a :- upgrade deglii apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM sulle linee della rete- rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica- upgrade dei sistemi di segnalamento e di distanziamento di alcune linee congestionate

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Attrezzaggi tecnologici DTP Milano - 2015	J54H15000960001	2,62	2,62	2,62	100%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Torino - 2015	J64H15000810001	1,20	1,20	1,20	100%	Realizzazione
Attrezaggi tecnologici DTP Torino	J21H03000140021	5,34	5,34	5,34	100%	Realizzazione
Attrezaggi tecnologici DTP Torino	J21H03000140021	39,84	39,84	38,86	98%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Ancona	J21H03000140001	6,93	6,93	6,92	100%	Realizzazione
Attrezaggi tecnologici linee ed impianti - Bologna	J81J03000000001	14,90	14,90	14,89	100%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Trieste	J77I07000000001	3,05	3,05	3,04	100%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Verona	J47I06000130001	20,92	20,92	20,84	100%	Realizzazione
Sviluppo tecnologico del nodo di Roma	J31H96000080008	9,90	9,90	9,86	100%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Venezia	J37I06000180001	16,52	16,52	16,45	100%	Realizzazione
Riconfig impianti SCMT Bologna	J27I06000050001	10,91	10,91	10,85	99%	Realizzazione
Piano di sviluppo tecnologico della rete - 2015	J14H15000750001	1,20	1,20	1,18	99%	Realizzazione
Riconfig Impianti SCMT Palermo	J47I06000120001	16,85	16,85	16,59	98%	Realizzazione

Accorpamento dei Posti Centrali dei sistemi di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)	J27I10000040001	30,08	30,08	29,59	98%	Realizzazione
BAB Roma-Napoli via Formia	J91H98000000008	40,96	40,96	40,19	98%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Bologna e Milano	J47I06000160001	48,54	48,54	47,18	97%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Bari	J47I06000110001	9,43	9,43	9,14	97%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona	J27I07000000001	2,00	2,00	1,94	97%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Milano	J37I06000170001	19,99	19,99	19,34	97%	Realizzazione
Tecnologie nodo di Modena/Marzaglia	J37I11000040001	22,00	22,00	21,26	97%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Reggio Calabria	J67I06000090001	7,20	7,20	6,93	96%	Realizzazione
Spostamento Posti Centrali e adeguam IaP	J89B12000120001	4,60	4,60	4,41	96%	Realizzazione
Rinnovo impianti di stazione	J57I10000430001	137,00	137,00	130,35	95%	Realizzazione
Acquisto treni e locomotive di manovra per la diagnostica	J50D17000010001	9,20	9,20	8,75	95%	Realizzazione
Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - 1^ Fase	J27I05000010001	1,75	1,75	1,65	94%	Realizzazione
Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DTP Ancona - anno 2017	J47D17000000001	26,00	26,00	23,89	92%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Reggio Calabria	J21H03000140041	2,13	2,13	1,90	89%	Realizzazione
Revamping dei mezzi d'opera e della diagnostica	J50D17000020001	45,88	45,88	40,64	89%	Realizzazione
Rinnovo parco mezzi d'opera per manutenzione	J50D16000050001	210,24	210,24	186,13	89%	Realizzazione
Upgrading Tecnologico Venezia-Trieste - 1^ Fase	J27I05000010001	4,05	4,05	3,58	89%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Trieste - 2014	J64H14000670001	0,43	0,43	0,38	87%	Realizzazione
OPTIMA	J51D18000210009	25,00	25,00	21,76	87%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Ancona	J21H03000140001	4,63	4,63	3,86	83%	Realizzazione
Piano nazionale ACC	J56J16000460001	161,00	161,00	125,60	78%	Realizzazione
BAB Roma-Napoli via Formia	J91H98000000008	10,81	10,81	7,84	73%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona	J27I07000000001	3,60	3,60	2,49	69%	Realizzazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Roma	J21H03000140011	6,37	6,37	4,37	69%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Roma	J17I07000000001	9,02	9,02	6,15	68%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Napoli	J67I07000010001	1,86	1,86	1,21	65%	Realizzazione
Attrezzaggi Tecnologici Linee ed Impianti DTP Ancona - anno 2018	J47J18000310001	6,00	6,00	2,39	40%	Realizzazione
Upgrading e rinnovo impianti tecnologici - interventi diffusi	J57B16000430009	154,00	154,00	59,23	38%	Realizzazione
Modello Unico Infrastruttura Fisica (MUIF) - infrastruttura georeferenziata	J51E17000190001	79,00	53,00	24,01	45%	Realizzazione
PIANO DI SVILUPPO TECNOLOGICO DELLA RETE DTP Genova - 2017	J97B17000510001	6,00	6,00	1,16	19%	Realizzazione
Piano Upgrading SSE	J54H16000770001	25,00	25,00	4,40	18%	Realizzazione
Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova	J64H17000220001	60,00	60,00	10,01	17%	Realizzazione
Riconfigurazione impianti SCMT Bari	J47I06000110001	3,50	3,50	0,02	1%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea a monte del Vesuvio	J24G18000030001	10,00	10,00	0,04	0%	Progettazione
Velocizzazione Adriatica: upgrade tecnologico Foggia-Bari-Brindisi	J36I18000060001	92,00	92,00	0,01	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	250,00	50,00	0,00	0%	Progettazione
OPTIMA	°	89,00	61,00	0,00	0%	Progettazione
Oneri connessi all'arretratezza tecnologica della rete	°	230,00	130,00	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	300,25	120,25	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	547,41	55,00	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	393,68	162,68	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	1.082,37	255,74	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	315,02	70,02	0,00	0%	Progettazione
Riconfigurazione impianti SCMT Ancona	J27I07000000001	2,20	2,20	0,00	0%	Progettazione
Upgrading tecnologie per la circolazione	°	358,61	139,13	0,00	0%	Progettazione
Piano rinnovo tecnologie obsolete	°	470,00	175,00	0,00	0%	Progettazione
Attrezzaggi tecnologici DTP Trieste - 2018	J64G18000150001	2,10	2,10	0,00	0%	Progettazione
Rinnovo/upgrade tecnologico dell'attuale sistema di distanziamento blocco conta assi (BCA) delle linee Benevento-Avellino/Caserta, Vairano C./Rocca D'Evandro - Venafro	J36I18000030001	2,50	2,50	0,00	0%	Progettazione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
5.472,58	2.629,06	2.843,52	4.472,65	999,93	1.079,65	849,53	652,32	321,60	151,80	269,82	428,10	3.648,95

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dell'affidabilità dell'infrastrutturaEfficentamento produttivo

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
			●	●		③	③			③		3-Alta	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2005: Telecomunicazioni e GSM-R

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio, rispondente al nuovo standard europeo, per la trasmissione mobile fonia/dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni. La realizzazione di tale sistema concretizza gli impegni assunti in ambito UIC con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee per promuovere la convergenza verso standard comuni ed interoperabili. Il programma è teso a garantire la regolarità e l'efficienza del servizio ferroviario attraverso la creazione di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz, garantendo i servizi di comunicazione terra-treno (anche in galleria), sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anormalità ed emergenza. Nell'ambito del programma é previsto il potenziamento degli impianti GSM-R per supportare l'implementazione di ERTMS livello 2 sulle tratte da realizzare nell'ambito del Breaktrough program.Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzaioni di copertura GSM-R in galleria.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Telecomunicazioni e GSM-R									X		X		X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
895,38	606,42	di cui:	606,42	0,00	0,00	0,00	0,00		45,00	45,00	198,96	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
895,38							895,38

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
515,38				91,04		606,42

Le nuove risorse saranno destinate al proseguimento delle attività di realizzazione della rete VOIP a larga scala, inoltre è previsto l'avvio della realizzazione della rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria sulle linee principali e direttrici della rete. Gli interventi sono localizzati principalmente sulle tratte a maggior traffico della linea storica. E' inoltre prevista inoltre l'implementazione dei sistemi trasmissivi e della rete TLC su tutte le linee AV/AC.E' prevista l'implementazione dei sistemi trasmissivi e della rete TLC su tutte le linee AV/ACInoltre si prevede la prosecuzione delle attività di realizzazione dei seguenti interventi: - Progetto Telefonia rete VOIP a larga scala- Certificazione Strutture di sostegno GSM-R- Upgrade infrastrutture di TLC in galleria sulle linee principali e direttrici della rete- Rete di trasporto dati - Progetti IP/MPLS e VoIP- Upgrade infrastruttura per Roaming 4G- Fibra ottica SA-RC (seconde vie)- Piano Cavi e f.o.- Strumenti misura- Progetto sistema monitoraggio rete GSM-R- Assessment Locali Tecnologici (Hive)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

- prosecuzione dell'upgrade deglii apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM sulle linee della rete

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Piano di attrezzaggio della rete con sistemi di telecomunicazione GSM-R	J31H02000060008	465,21	465,21	449,96	97%	Realizzazione
Completamento Rete Radio GSM-R	J56H18000100009	50,00	50,00	0,72	1%	Realizzazione
'Piano di upgrading dei sistemi di telecomunicazione	°	380,17	91,21	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
895,38	606,42	288,96	725,31	170,07	456,84	412,09	440,22	9,40	3,34	7,09	10,62	424,71

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento delle reti GSMR e TLC agli ultimi standard al fine di garantire il pieno sviluppo di ERTMS nel rispetto dei piani condivisi con l'UE

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
	●								③	③		3-Alta	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

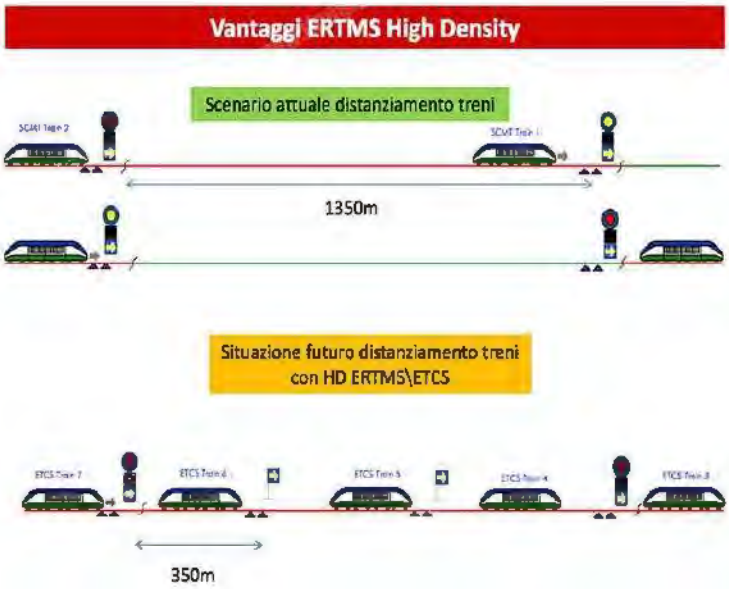
Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2008: Sviluppo tecnologie innovative

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Le attività consistono nella realizzazione, su scala prototipale, di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione a supporto di tutti i processi aziendali ed in particolare della circolazione e della manutenzione.Il programma comprende anche tutte le attività di certificazione e definizione degli standard dei sistemi e prodotti sviluppati.Tra le principali opere in corso si segnalano sistemi per la diagnostica integrata dell'infrastruttura, sistemi di distanziamento ad alta disponibilità e che possano sfruttare reti satellitari, e la realizzazione di un insieme di Laboratori con funzione di Dimostratori tecnologici di tutti i sistemi a tecnologiia innovativa e lo sviluppo di Piattaforme proprietarie di RFI per l'integrazione di sistemi di segnalamento.

Gli interventi si concretizzano nella realizzazione di apparecchiature/sistemi/impianti a carattere prototipale, che opportunamente sviluppati consentono l'applicazione sulla rete garantendo migliori performance e riduzione degli interventi manutentivi.Per quanto riguarda i Dimostratori Tecnologici i finanziamenti disponibili consentono la realizzazione di una 1^ fase che consiste nelle seguenti opere: adeguamento degli attuali impianti di Firenze Osmannoro e di attrezzaggio dei laboratori «Dimostratori Tecnologici» (interventi di conversione d'uso, schermatura, climatizzazione, finitura e attrezzaggio di locali già nella disponibilità di RFI, attualmente non utilizzati e allo stato grezzo. Realizzazione di rete a F.O. per collegamento dati tra le palazzine Energia, EMC e Uffici; acquisizione sistemi tecnologici).



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sviluppo tecnologie innovative									X	X			X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
526,96	243,42	di cui:	213,31	0,00	0,00	0,11	30,00		40,00	40,00	203,53	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
533,55	-6,59						526,96

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 3 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
178,55	-6,59			73,79	-2,32	243,42

Le nuove risorse consentiranno la prosecuzione della realizzazione di un polo specialistico per le tecnologie innovative (PTO) da ubicarsi presso IDP di Firenze Osmannoro. In tale sito troveranno collocazione un insieme di Dimostratori Tecnologici per riprodurre specifiche tipologie di impianto di segnalamento, sia di tipo tradizionale (ACEI, ecc.) che innovativo (ACC/ACC-M, ERTMS/ETCS), presenti sulla rete ferroviaria italiana al fine di disporre di un ambiente di prove e sperimentazioni dove è possibile riprodurre determinati scenari funzionali ai fini di formazione, verifica e di testing automatico.E' inoltre previsto l'avvio di ulteriori sperimentazioni nei campi della:• User Experience - interventi atti a costruire/migliorare la fedeltà degli utenti, adattando l'offerta di trasporto alle loro esigenze.• Smart Platforms - Interoperabilità con altre piattaforme. Integrazione di sistemi e servizi di gestione. • Smart Routes - Digitalizzazione delle rotte, collegamento tra infrastrutture e territori e previsione di modelli di mobilità.• Soustainability - Transizione verso un sistema di trasporto sostenibile e di efficienza energetica• Monitoraggio di ponti - Sistremi e reti di telecomunicazioni .

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono stati ultimati n. 11 apparecchiature/sistemi/impianti prototipali in ambito segnalamento, telecomunicazioni, armamento.Sono in corso di svolgimento attività per lo sviluppo prototipale di:- attuatore cuore a punta mobile dei deviaoti con rilevamento del guasto e rilevamento del tallonamento (che consentirà l'innalzamento della velocità in deviata, garantendo i requisiti di sicurezza della circolazione) - sistema di monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria mediante sensori a fibra ottica- SMCT - Stazione Misura Carichi Trasversali (per il rilevamento delle sollecitazioni trasversali trasmesse dai rotabili) - sistemi di recupero dell'energia erogata su linea afferente nodo urbano ad alta intensità/frequenza- soluzioni evolutive della rete GSM-R ai fini dell'implementazione di architetture disaster recovery e right-sizing- nuove tecnologie di monitoraggio per l'infrastruttura ferroviaria mediante l'uso di "droni"- nuove tecnologie per applicazioni ERTMS.In corso attività progettuali per la 1^ fase del programma "Dimostratori Tecnologici".

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Valutazione di sicurezza e certificazione di conformità	J11H04000110001	6,65	6,65	6,40	96%	Realizzazione
Studi, sperimentazioni e strumenti di certificazione e misura	J31H92000050311	16,31	16,31	14,87	91%	Realizzazione
Prototipi ed interventi connessi alla sicurezza di circolazione	J31H00000140011	3,41	3,41	3,03	89%	Realizzazione
High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma	J37I11000050001	15,93	15,93	13,91	87%	Realizzazione
Studi e prototipi di componenti per sistemi di sicurezza	J31H92000050421	1,93	1,93	1,64	85%	Realizzazione
Realizzazione del SST-SCMT su linee afferenti tratte AV/AC	J31C05000000001	12,00	12,00	7,05	59%	Realizzazione
High Density Traffic System (H.D.T.S.) - sperimentazione su nodo di Roma	J37I11000050001	12,07	12,07	7,07	59%	Realizzazione
1° pacchetto di ricerca applicata nel settore dell' ingegneria civile	J11J05000010001	18,59	18,59	10,56	57%	Realizzazione
Circuito test San Donato	J54J18000010001	30,00	30,00	14,71	49%	Realizzazione
Dimostratori tecnologici di Osmannoro	J86J17000630009	10,00	10,00	4,81	48%	Realizzazione
Sviluppi per Tecnologie IS,TE,TLC e ARM	J54C14000040001	27,65	27,65	7,86	28%	Realizzazione
Sviluppi per Tecnologie ERTMS	J54C14000050001	11,00	11,00	2,78	25%	Realizzazione
Piano impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione	°	192,54	45,00	0,00	0%	Progettazione
Piano Sviluppo Tecnologie Innovative	°	168,88	32,88	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
526,96	243,42	283,53	442,95	84,01	117,00	88,67	70,50	22,76	25,56	35,60	13,90	358,64

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x						

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
					●						②	2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2009: Security

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede la realizzazione e l'upgrading di impianti di sicurezza attiva (controllo accessi, sistemi antintrusione e di videosorveglianza) finalizzati alla protezione del personale nonché la tutela dell'infrastruttura, del patrimonio societario e del Know-how aziendale da atti vandalici, sabotaggi e furti.Il programma si articola secondo una serie di interventi su asset ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale: grandi e medie stazioni, impianti impresenziati, locali sensibili per il comando e controllo della circolazione, magazzini, sottostazioni elettriche, ponti e viadotti, tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame. Il programma copre inoltre le esigenze specialistiche di Struttura e gli obblighi di legge della Polizia Ferroviaria (DPR 753/80).

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Security									X	X			X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
337,66	192,66	di cui:	186,66	6,00	0,00	0,00	0,00		20,00	20,00	105,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
337,66							337,66

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
167,66				25,00		192,66

Le risorse aggiuntive consentiranno:- La sperimentazione del sistema basato su spettroscopia RAMAN per l'individuazione di sostanze ad alto contenuto energetico, riconducibili ad esplosivi o loro precursori;- La sostituzione degli apparati (server, condizionamento, quadri elettrici) ed aggiornamento delle componenti software degli impianti di videosorveglianza al fine di ridurre i punti di vulnerabilità (point of failure), diminuire i consumi energetici e limitare i costi manutentivi;- Realizzazione di nuovi impianti di protezione attiva (videosorveglianza, antintrusione e controllo accessi) e protezione passiva (recinzioni, cancelli, inferriate) a tutela di oltre 16 assets ferroviari;- Progettazione esecutiva di circa 40 nuovi impianti di security;- Ultimazione degli interventi di revamping software degli impianti di videosorveglianza al fine di ridurre i punti di vulnerabilità (point of failure), migliorare l'efficienza e l'affidabilità degli impianti; 4) realizzazione di nuovi impianti di videosorveglianza a supporto del progetto nazionale tornelli;- Sviluppo del mezzo URV (Unmanned Railway Vehicle) consistente in un sistema in grado di agire sull'infrastruttura ferroviaria effettuando una serie completa di misure integrate tali da fornire tutte le informazioni sullo stato della rete ferroviaria stessa ed è orientato al monitoraggio in condizioni di interruzione della circolazione, basato sui principi di safety e security;- Fornitura di un nuovo mezzo MASS (Mobile Advanced Security System);- Fornitura di Firewall territoriali (adeguamento impianti TVCC ai nuovi standard di Cyber Security)- Acquisti a rimpiazzo (forniture arredi e apparati tecnologici): nuova Sala Situazioni RFI, attrezzaggio tecnologico e sistemazione Control Room e sedi Presidi Territoriali di Protezione Aziendale.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Le principali attività in corso riguardano:1) la messa in sicurezza di grandi e medie stazioni, fermate impresenziate, magazzini contenenti materiali pregiati, locali adibiti ad uffici, gallerie e tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame, posti tecnologici strategici per la circolazione ferroviaria ubicati sia sulla linea AV/AC che sulla Rete Convenzionale, sottostazioni elettriche, postazioni di controllo volte alla gestione delle emergenze in collaborazione con le Forze dell'ordine, Protezione Civile, VV.FF.2) Sviluppi software per la standardizzazione dei sistemi di gestione TVCC a livello nazionale (Unica Piattaforma di Video Management System).Principali criticità riscontrate e che hanno comportato un rallentamento dei lavori sono da attribuire prevalentemente a: ritardi nella consegna dei cantieri dovuti alla necessità di aggiornare i progetti costruttivi e aumentare il numero di telecamere per una migliore protezione degli asset, necessità di rinnovo di Accordi Quadro di manutenzione, ridefinizione del perimetro del progetto tornelli 2.0.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Acquisto materiali per security e Polfer - ante 2011	J50D13000010001	2,50	2,50	2,30	92%	Realizzazione
Piano impianti integrati di security	J31H03000320001	136,66	136,66	94,68	69%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2013	J57I12000720001	6,00	6,00	3,97	66%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2016	J50D16000030001	1,00	1,00	0,50	50%	Realizzazione
Upgrade impianti di security - 2016	J57B16000280001	10,00	10,00	4,01	40%	Realizzazione
Acquisto materiali per security e Polfer - 2016	J50D16000040001	1,50	1,50	0,31	21%	Realizzazione
Acquisti a rimpiazzo Piano Sicurezza - 2018	J50C18000040001	1,50	1,50	0,08	5%	Realizzazione
Piano impianti integrati di security	°	175,25	30,25	0,00	0%	Progettazione
Sperimentazione e innovazione tecnologica	J51G17000010001	3,25	3,25	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
337,66	192,66	145,00	284,25	53,42	124,55	97,19	94,71	9,86	25,01	17,65	10,92	179,51

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
					●						②	2-Media	

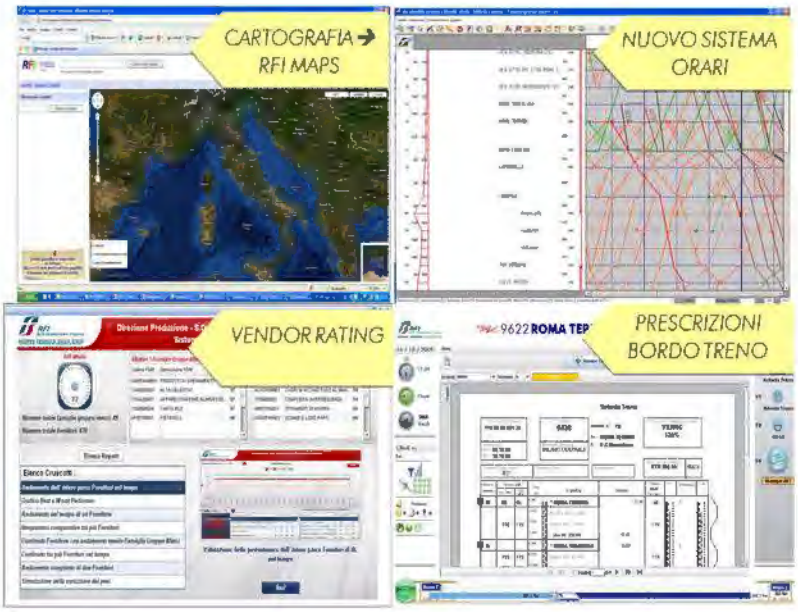
Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2010: Sistemi Informativi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi alla ottimizzazione della circolazione o di riconversione dei processi aziendali, in esso rientrano anche applicativi per la gestione di componenti innovativi del sistema ferroviario, delle stazioni, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Sistemi Informativi									X	X			X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
625,04	314,51	di cui:	305,89	0,00	0,00	6,02	2,60		45,00	45,00	220,53	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
637,76	-13,48	0,76					625,04

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 10 interventi.Le riclassifiche attengono alla ridestinazione di economie su progetti in fase di ultimazione (vedi E.5 CUP J59B07000140001 e J59B08000200001).

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
223,76	-13,48	0,76	0,87	101,60	1,00	314,51

Le nuove risorse sono destinate alla prosecuzione delle implementazioni ICT relative a:• Regolazione di linea - evoluzione SSDC• Diagnostica centralizzata:consolidamento• I&C Broker - interfacciamaneto verso l'esterno • Gestione emergenze: digitalizzazione dei piani di contingenza e dei piani di emergenza• Delivery sul territorio nuovo sistema I&C• Prospetto Informativo Rete: evoluzione Sistema• Comunicazione Terra - Treno• Fast Closing - ottimizzazione processi operativi di chiusura Bilancio annuale• Cruscotti Direzionali• Semplificazione Ps: realizzazione• Programmazione e Coordinamento • Gestione Personale RFI: albo istruttori, gestione interpellanze, gestione turni p.m. • PIC: Superamento obsolescenza tecnologica attraverso la creazione e migrazione verso un database engine distribuito sugli Hive territoriali. Dematerializzazione Produzione L65 e M50• IeC: Evoluzione Gestione dispositivi audio e video presenti in tutte le stazioni ferroviarie• Progettazione, implementazione delle soluzioni IT per le stazioni (IaP, Wi.Fi Station, SEM, Tornelli 2.0)• Progettazione e implementazione di una nuova piattaforma integrata per la gestione delle operation di stazione• Progettazione e implementazione di una nuova Piattaforma commerciale per la gestione e la vendita delle tracce • I-MAN: progettazione e implementazione di tecnologie di frontiera (Realtà aumentata), distribuzione dei device individuali al personale specializzato (tablet per i manutentori), Ottimizzazione dei processi manutentivi attraverso nuovi modelli predittivi• Diagnostica predittiva: Realizzare un sistema di analisi dei dati, adottando modelli matematici, per individuare algoritmi predittivi che consentano di determinare le relazioni che provocano il verificarsi di un guasto, con l'obiettivo di migliorare il servizio e l'affidabilità della rete. Con le risorse verrà effettuata una Sperimentazione e attivazione alert di predittiva su asset strategici (casse di manovra dei deviatoi e binari) e poi progressivamente sugli altri asset• Sala Operativa: Roll-out per le sale operative mancanti, Informatizzazione procedure per gestione eventi rari (es.: sisma, allerte meteo, etc…), Integrazione con i sistemi di diagnostica di campo per allarmi di interesse del coordinatore esercizio infrastruttura• Nuovo Modello di controllo: progettazione e realizzazione di interventi al sistema di Budget Economico, dei flussi dati di consuntivo per alimentare i processi di dichiarazione e riprevisione, del modello allocativo dei dati di consuntivo secondo logiche di full costing

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Le principali attività in corso riguardano:Supervisione e regolazione: Progettazione e prototipazioneTMTC: attivazione linea pilota torino e nodo di roma inizio deploy nazionalePIC : porting cruscotti circolazione e realizzazione self service analysisPIC IF: studio fattibilità e progettazione preliminareProgrammazione integrata servizi accessori 2° pillar: progettazioneNuovo modello contabile e di controllo: progettazione In.RETE: upgrade tecnologico sistema In.ReteDiagnostica centralizzata: POC e progettazione definitivaSala operativa: POC e progettazione definitivaI-MAN: rilascio sistema di field managementPiattaforma integrata di stazione: POC, progettazione definitiva e implementazioneSMART STATION: progettazione e sviluppo piattaforme centrali stimate 620 stazioni

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2016	J52F16000040001	0,31	0,31	0,31	100%	Realizzazione
Catasto e Banca Dati Immobiliare	J59B12000050001	2,48	2,48	2,48	100%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2015	J52F15000070001	0,12	0,12	0,12	100%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2017	J51E17000210001	0,23	0,23	0,23	100%	Realizzazione
Separation of Duties (Sod)	J57I12000240001	0,83	0,83	0,83	100%	Realizzazione
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2013	J54B13001260001	0,30	0,30	0,30	100%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2012	J59B12000040001	1,00	1,00	1,00	100%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2016	J52F16000030001	10,59	10,59	10,59	100%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2013	J57E13000030001	2,40	2,40	2,40	100%	Realizzazione
Sistema Rilevazione Presenze e Controllo accessi	J59B09000080001	4,17	4,17	4,17	100%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2013	J57E13000040001	4,65	4,65	4,65	100%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area Produzio - 2014	J54C14000070001	3,40	3,40	3,40	100%	Realizzazione
ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE - 2016	J50D16000000001	0,60	0,60	0,60	100%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2016	J52F16000020001	1,53	1,53	1,53	100%	Realizzazione
Upgrade tecnologico del Sistema InRete	J51E17000180001	4,20	4,20	4,20	100%	Realizzazione

Business Continuity	J51E16000290001	4,39	4,39	4,38	100%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2015	J52F15000060001	4,45	4,45	4,45	100%	Realizzazione
Evoluzione sistema di gestione finanziaria investimenti	J51E17000580001	2,80	2,80	2,80	100%	Realizzazione
ACQUISTI A RIMPIAZZO - 2014	J88C14000290001	0,30	0,30	0,30	100%	Realizzazione
Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2015	J52F15000010001	9,54	9,54	9,53	100%	Realizzazione
Sistemi per i processi di supporto - 2015	J52F15000100001	1,07	1,07	1,07	100%	Realizzazione
ACQUISTI A RIMPIAZZO ANNO 2015 - 2015	J50D15000000001	0,30	0,30	0,30	100%	Realizzazione
Sistemi di Rete - 2015	J52F15000110001	0,51	0,51	0,51	100%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2014	J54C14000080001	3,38	3,38	3,37	100%	Realizzazione
Sistemi per i processi di supporto - 2014	J54C14000060001	2,44	2,44	2,42	99%	Realizzazione
Sistema geologia	J57I12000250001	1,37	1,37	1,35	99%	Realizzazione
Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2016	J51E16000420001	1,53	1,53	1,51	99%	Realizzazione
Sistema di gestione man sul campo I-MAN	J51E17000600001	1,70	1,70	1,68	99%	Realizzazione
Strumenti di Governo IT	J59B08000190001	7,95	7,95	7,76	98%	Realizzazione
Implem Sistemi IT area AFC e PS - 2012	J54F12000010001	0,39	0,39	0,38	97%	Realizzazione
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2015	J52F15000020001	1,12	1,12	1,09	97%	Realizzazione
ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE - 2017	J50D17000040001	0,25	0,25	0,24	97%	Realizzazione
Sistemi ICT di Handling	J57I12000280001	0,55	0,55	0,53	96%	Realizzazione
Standardizzazione Servizi IaP e Sistemi di campo	J59B09000070001	18,75	18,75	17,80	95%	Realizzazione
Evoluzione Tecnologica Sistemi Distribuiti	J57I08000170001	15,18	15,18	14,07	93%	Realizzazione
Sistema di Analitycs per la manutenzione	J51D18000140001	1,10	1,10	1,02	93%	Realizzazione
Sist. Ricerca, Svil e Contr Circol C.E.	J59B08000210001	2,21	2,21	2,01	91%	Realizzazione
Sistema Gestione Disegni Apparecchi del	J51D18000120001	0,40	0,40	0,36	90%	Realizzazione
Interventi area tecnologica	J51D18000170001	1,50	1,50	1,32	88%	Realizzazione
Supervisione e Regolazione	J51E17000230001	6,20	6,20	5,44	88%	Realizzazione
Implem. sistemi IT area movimento e comm - 2017	J51E17000240001	4,00	4,00	3,48	87%	Realizzazione
Evol sistemi IT per l'infrastruttura	J51D18000150001	0,82	0,82	0,70	86%	Realizzazione
Progr integrata e servizi accessori-2 p	J51E17000250001	1,70	1,70	1,46	86%	Realizzazione
RFI-RINF Registro Infrastrutture Ferrovi	J54F12000050001	2,48	2,48	2,11	85%	Realizzazione
Piattaforma commerciale	J54B13001160001	2,72	2,72	2,29	84%	Realizzazione
Rightsizing PS2-revisione della GOP	J51D18000130001	2,10	2,10	1,76	84%	Realizzazione
Implementazioni IT Sistemi area acquisti - 2017	J51E17000090001	0,67	0,67	0,55	83%	Realizzazione
Traffic Management/Traffic Control	J52F14000140001	7,24	7,24	5,61	77%	Realizzazione
Energy Management Information System	J54C14000000001	2,08	2,08	1,61	77%	Realizzazione
Sistema di SOT e diagnostica centralizzata	J51E17000590001	5,05	5,05	3,79	75%	Realizzazione
Nuovo modello contabile e di controllo	J51E17000030001	10,29	10,29	7,53	73%	Realizzazione
Evoluzione Tecnologica e Funzionale PIC	J51E17000220001	10,00	10,00	6,26	63%	Realizzazione
Nuove architetture ICT	J54F12000030001	8,43	8,43	5,24	62%	Realizzazione
Operation IT	J51E17000340001	5,63	5,63	3,16	56%	Realizzazione
Piattaforma sicurezza ferroviaria	J51E17000350001	1,17	1,17	0,55	47%	Realizzazione
Sistema supporto alla pianificazione strategica	J54B13001170001	1,31	1,31	0,60	46%	Realizzazione
Implem. sistemi IT area movimento e comm	J51D18000100001	4,00	4,00	1,77	44%	Realizzazione
ACQUISTI A RIMPIAZZO DI MATERIALE D'INVE	J50B18000000001	0,50	0,50	0,21	43%	Realizzazione
Implementazioni Sistemi IT Area PRA	J51E17000280001	0,40	0,40	0,15	37%	Realizzazione
Virtual Assistant per le persone a Ridotta Mobilità	J51E17000150001	2,00	2,00	0,73	36%	Realizzazione
Piattaforma VoIP RFI	J51C18000050001	3,00	3,00	0,82	27%	Realizzazione
Sistemi per i processi di supporto - 2016	J51E16000360001	0,15	0,15	0,02	13%	Realizzazione
Evoluzioni sistemi e soluzioni IT	J51D18000090001	0,51	0,51	0,02	5%	Realizzazione
Evoluzione Sistemi e Soluzioni IT Area Supporto - 2018	J51D18000160001	0,36	0,36	0,00	0%	Progettazione
GAMOC - Gestione accentrata monitoraggio	J51D18000190001	0,30	0,30	0,00	0%	Realizzazione
Piano Sistemi informativi	°	410,81	100,28	0,00	0%	Progettazione

Sistema integrato di videosorveglianza	J51D18000080001	0,65	0,65	0,00	0%	Progettazione
Piattaforma sistemi documentali di RFI	J51C18000060001	0,90	0,90	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento Tariffe RFI	J54F12000000001	3,00	3,00	2,89	96%	Realizzazione
Sistemi applicativi Settore Sanitario	J51E17000330005	2,00	2,00	1,14	57%	Realizzazione
Acquisto materiale d'eser. Dir.Sanità - 2016	J80D16000030005	0,60	0,60	0,01	1%	Progettazione
Adeguamento tariffe e tipologici	°	4,00	4,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
625,04	314,51	310,53	519,31	105,74	191,50	159,76	141,69	31,41	30,56	31,97	30,32	359,09

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

I principali benefici si possono così riassumere:Prescrizioni 2.0: riduzione costi di conduzione e aumento affidabilità del sistemaSupervisione e regolazione: progettazione assistita e verifica robustezza dell'orario TMTC: adeguamento del sistema e mag

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
					●		③			③	③		3-Alta

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

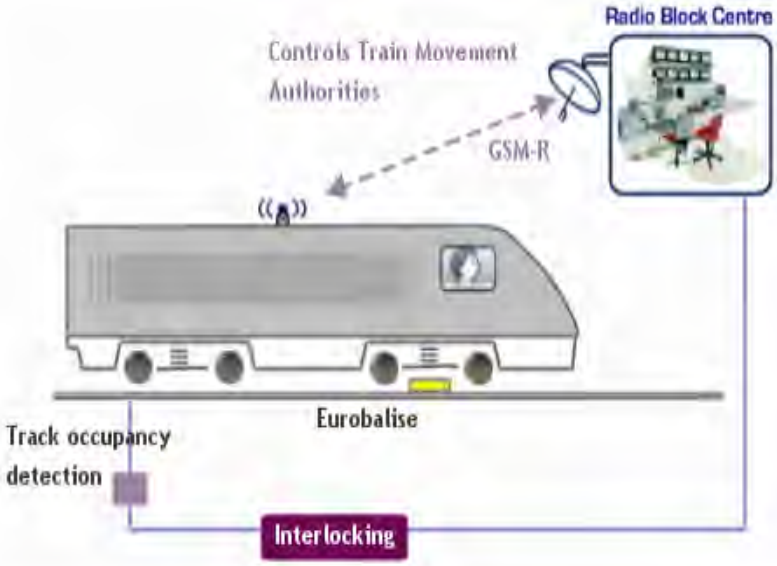
Tabella A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Programma A2011: Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste nell'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS. Inoltre il programma comprende investimenti per integrazioni tra sistemi tecnologici di rete convenzionale e di rete AV, innovazioni tecnologiche per sistemi ed impianti elettrici, altri miglioramenti tecnologici minori.Nell'ambito del programma é previsto anche il potenziamento degli impianti GSM-R già realizzati e l'estensione della rete GSM-R sulle tratte non ricomprese nel Breaktrough program (il potenziamento delle tratte del BT Program é previsto nell'ambito della riga A2005).

Gli interventi prioritari da realizzare riguardano l'attrezzaggio di tratte dei core-corridor individuati dalla Commissione Europea nel Breaktrough Program:• corridoio Reno-Alpi: tratte Chiasso-Milano, Domodossola-Novara e Milano-Genova• corridoio Mediterraneo: tratte Novara-Venezia Mestre-Villa Opicina• corridoio Scandinavia-Mediterraneo: tratta Brennero-Verona.



LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)			X			X	X		X	X			X			X		X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.314,00	585,70	di cui:	486,57	0,00	0,00	99,12	0,00		300,00	350,00	2.078,30	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.079,57						2.234,43	3.314,00

Vedi dossier di programmaAmpliamento del perimetro del programma per ricomprendere l'attrezzaggio di tutte le linee della rete, in coerenza con il nuovo programma accelerato che prevede l'implementazione di ERTMS su tutte le linee entro il 2035 (da ~6000 km a ~17000 km).

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
278,98			-1,05	306,72	1,05	585,70

Le risorse sono destinate al proseguimento dell'attrezzaggio di terra dell'intera rete e riguardano il primo anno (2022) del Piano Accelerato di attrezzaggio ERTMS.In particolare si prevede l'attrezzaggio di circa 800 km di rete:BOLOGNA-ANCONA (203,996 KM)DECIMOMANNU - VILLAMASSARGIA - CARBONIA/IGLESIAS (60,038 KM)DOMODOSSOLA-MILANO/NOVARA (88,013 KM)MILANO-GENOVA - completamento (129,962 KM)NODO DI FIRENZE (2,605 KM)NODO DI GENOVA (20,321 KM)NODO DI MILANO (40,946 KM)ROCCASECCA - AVEZZANO (79,455 KM)ROVIGO - CHIOGGIA (55,792 KM)TORINO-PINEROLO (30,479 KM)VITERBO-ROMA (88,307 KM)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono in corso di realizzazione gli interventi di attrezzaggio sulle tratte:• Domodossola-Novara (km 88)• Milano-Chiasso (km 65).E' in fase di avvio la gara d'appalto a più lotti per le restanti tratte da realizzare netro il 2020, per complessivi km 1.105:• sub tratte Novara - Milano Rho, Treviglio - Verona, Verona Venezia Mestre (km 415)• Verona - Brennero (km 246)• Vicenza - Treviso - Portogruaro - Cervignano - Villa Opicina/Trieste CM (km 221)• Milano - Genova (km 223).

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Aggiornamento ERTMS/ETCS linea AV/AC Roma-Napoli	J17I10002790001	19,90	19,90	12,85	65%	Realizzazione
Corridoio ERTMS Reno-Alpi (ex A)	J87I10000920001	51,97	51,97	12,24	24%	Realizzazione
Corridoio ERTMS Mediterraneo (ex D)	J87I09000000001	116,00	116,00	10,59	9%	Realizzazione
Corridoio ERTMS Scandinavo-Mediterraneo tratta Brennero-Verona	J96C17000000001	35,00	35,00	0,33	1%	Progettazione
Piano ERTMS linee Rete Convenzionale	°	3.091,13	362,82	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
3.314,00	585,70	2.728,30	2.682,90	631,10	41,71	30,49	31,87	3,94	10,60	74,14	51,13	3.142,31

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Raggiungimento interoperabilità, • Adeguamento ad obblighi normativi europei• Miglioramento performance di circolazione• Aumento capacità

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●			●	●	②	②			③	③	2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Programma P214: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		X							X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
323,71	168,71	di cui:	133,71	0,00	0,00	0,00	35,00		60,00	60,00	35,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
234,71						89,00	323,71

La variazione di costo rispetto alla precedente stima, è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale e, soprattutto, all'inserimento nel perimetro di ulteriori linee e degli interventi necessari al ripristino funzionale di oggetti infrastrutturali nonché tecnologici presenti su dette linee.Per dettagli vedi dossier di programma

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
54,71				114,00		168,71

Le nuove risorse sono destinate alla prosecuzione del programma e prioritariamente al ripristino delle condizioni di circolabilità per servizi turistici sulle linee individuate dalla legge n.128 del 9-8-2017 e sulle ulteriori linee indicate dalle Regioni.Le prorità d'intervento verranno concordate con la Fondazione FS e le Regioni interessate.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi avviati in corso sono relativi alla: - Riattivazione linea Agrigento-Porto Empedocle - Riattivazione linea Asciano-Monte Antico - Riattivazione linea Campobasso-Termoli - Riattivazione linea Palazzolo-Paratico

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Riapertura Linee (DTP NA) - 2014 (Riattivazione linea Campobasso-Termoli)	J97B14000300001	1,05	1,05	1,05	100%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP Torino (Ripristino Asti-Castagnole e Ceva-Ormea)	J67D17000020001	4,50	4,50	4,50	100%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP FI - 2014 (Riattivazione linea Asciano-Monte Antico)	J87B14000450001	1,15	1,15	1,15	100%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP Milano - 2014 (Riattivazione linea Palazzolo-Paratico)	J97B14000310001	0,20	0,20	0,19	97%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP PA - 2014 (Riattivazione Palermo-Porto Empedocle)	J67B14000320001	1,20	1,20	1,16	96%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP FI	J87D17000010001	5,50	5,50	5,11	93%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP Trieste (Riattivazione Sacile-Gemona e Trieste Campo Marzio - Villa Opicina)	J37B17000690001	15,40	15,40	13,05	85%	Realizzazione
Riapertura linea Benevento-Pietrelcina-Boscoredole	J14H17000890001	20,00	20,00	16,12	81%	Realizzazione
Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^ Fase) - studio di fattibilità	J34H17000850001	15,00	15,00	6,08	41%	Realizzazione
Binari senza tempo - DTP PA	J67D17000010001	2,10	2,10	0,33	16%	Realizzazione
Ammodenamento infrastrutturale (upgrading, manutenzione eccezionale,…)	°	257,61	102,61	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
323,71	168,71	155,00	269,15	54,56	56,22	40,59	19,21	28,52	15,36	2,46	13,12	245,04

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●							③				3-Alta	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P123: Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino, ed in particolare interessa la tratta di competenza della regione Val d'Aosta.Gli interventi consistono nella velocizzazione degli impianti sede di incrocio con realizzazione di sottopasso e movimenti contemporanei, con priorità per Nus e Hone Bard dove avvengono gli incroci d'orario programmati, nella trasformazione in fermata di Donnaz, nell'upgrade dei sistemi di informazione al pubblico e nella soppressione di passaggi a livello presenti lungo la linea.

Sono previsti i seguenti interventi:• Realizzazione del sottopasso, velocizzazione degli itinerari deviati e condizioni impiantistiche per i movimenti contemporanei nelle stazioni sedi di incrocio in corso di individuazione• Interventi all'armamento, alla sede ed alle opere d'arte per consentire l'innalzamento di velocità con la contestuale istituzione del rango C• Interventi tecnologici diffusi sulla linea• Ulteriori Interventi che emergeranno in fase di Accordo Quadro con la Regione Valle d'Aosta

LOCALIZZAZIONE

Val d'Aosta

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione impianti e soppressione PL									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
36,14	36,14	di cui:	36,14	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi 0333).
36,00		0,14					36,14	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Aggiornamento del perimetro delle fasi finanziate connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi 0333)
36,00		0,14				36,14	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A valle della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, in corso di finale condivisione con la Regione Autonoma Valle d'Aosta, il Tavolo Tecnico definirà, a seguito del modello di esercizio e dei connessi interventi, le tempistiche degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Velocizzazione impianti e soppressione PL	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2019	5-2021	-	-	-	-	10-2021	4-2022	4-2022	4-2028	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione impianti e soppressione PL	36,14	36,14	0,00	28,91	7,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	1,15	34,76
	36,14	36,14	0,00	28,91	7,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	1,15	34,76

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aost

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,34
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Autonoma Valle d'Aosta del 20/12/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P124: Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino, ed in particolare interessa la tratta di competenza della regione Piemonte.Gli interventi consistono nell'eliminazione delle principali interferenze tra la rete viaria e la linea ferroviaria Chivasso-Aosta in territorio piemontese, mediante la soppressione di passaggi a livello critici e realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia/sottovia), nella velocizzazione degli impianti e della linea mediante piccole rettifiche di tracciato.

Sono previsti i seguenti interventi:• Realizzazione del sottopasso, velocizzazione degli itinerari deviati e condizioni impiantistiche per i movimenti contemporanei nelle stazioni sedi di incrocio in corso di individuazione• Interventi all'armamento, alla sede ed alle opere d'arte per consentire l'innalzamento di velocità con la contestuale istituzione del rango C• Interventi tecnologici diffusi sulla linea• Interventi di soppressione dei PL d'intesa con la Regione Piemonte

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione impianti e soppressione PL					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
15,00	15,00	di cui:	10,00	0,00	5,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
15,00							15,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
15,00						15,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione impianti e soppressione PL	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2019	5-2021	-	-	-	-	6-2021	9-2021	12-2021	12-2027	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione impianti e soppressione PL	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,13	14,85
	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,13	14,85

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aost

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro tra RFI S.p.A. e Re Piemonte del 28/11/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0333: Interventi linea Chivasso-Aosta

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra Aosta, Ivrea e Torino.Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo ponte sul Torrente Chiusella sulla tratta Strambino -Ivrea e del nuovo collegamento diretto tra le linee Chivasso - Aosta e Torino - Milano (lunetta di Chivasso).Nell'ambito del progetto sono stati altresì sviluppati gli studi di fattibilità della variante Verres - Chatillon e di interventi di velocizzazione e dell'elettrificazione Ivrea - Aosta.

La linea Chivasso-Aosta, di 98 km circa, è elettrificata da Chivasso a Ivrea per un'estesa di circa 32 km, tratta attrezzata con Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT); da Ivrea ad Aosta la linea, non elettrificata, è attrezzata con Sistema di Supporto alla Condotta (SSC): l'intera linea è gestita in telecomando, con posto centrale a Torino Lingotto. Gli interventi di potenziamento della linea Chivasso-Aosta sono inclusi nell'Accordo di Programma Quadro Interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del trasporto ferroviario Aosta-Torino, sottoscritto nell'aprile 2008 dai Ministeri dello Sviluppo Economico e MIT, RFI, Regione Autonoma V. d'Aosta, Regione Piemonte e consistono in: - progettazione preliminare per la elettrificazione della tratta Aosta - Ivrea- opere di sistemazione definitiva del ponte sul torrente Chiusella, ubicato sul tratto Strambino-Ivrea, danneggiato a seguito degli eventi alluvionali dell'ottobre 2000;- realizzazione della "Lunetta di Chivasso" per consentire il collegamento diretto con Torino, evitando l'inversione di marcia a Chivasso.In particolare, gli interventi relativi alla realizzazione della Lunetta di Chivasso sono stati integrati in un unico progetto con le opere di viabilità alternativa per soppressione PL, per minimizzarne l'impatto. Il progetto prevede la creazione di un corridoio infrastrutturale nel quale sono affiancate la nuova viabilità (tangenziale l'abitato di Chivasso) prevista per la soppressione dei PL sulla Torino - Milano, il tracciato della Lunetta e il nuovo tracciato della linea Chivasso – Aosta che, abbandonando l'attuale sedime, si affianca a quello della Lunetta sino all'innesto in linea posto a nord dell'attuale sottoattraversamento della linea AC/AV e dell'autostrada Torino - Milano. La «lunetta» si sviluppa su una lunghezza di circa 3 km: la sede viene realizzata con predisposizione per il futuro raddoppio della linea.

Inquadramento territorialeLa linea ferroviaria Chivasso - Aosta è attualmente la sola linea ferroviaria che attraversa il territorio della regione Valle d'Aosta. La linea, a semplice binario, si sviluppa per una lunghezza di circa 98 Km diramandosi dalla linea storica Torino-Milano in corrispondenza della stazione di Chivasso (dove i treni da/per Torino devono effettuare inversione del senso di marcia) e dirigendosi dapprima verso nord, attraversa Ivrea e fino a Chatillon, poi piegando ad ovest per raggiungere il capoluogo di Aosta. Partendo dalla pianura, la linea percorre i rilievi canavesani con pendenze massime del 9,8 per mille fino a Ivrea. Il tratto Ivrea-Aosta, di circa 66 Km, presenta un tracciato che segue la valle della Dora Baltea, entrando nel territorio della Regione Valle d'Aosta tra le stazioni di Quincinetto e Pont S.Martin, da dove si fa sempre più tortuoso dovendo seguire il percorso del fiume che viene attraversato più volte, nonchè superare gli ostacoli naturali del territorio. In particolare dopo la stazione di Montjovet, la linea percorre un tratto di valle particolarmente stretto, per superare la quale si è resa necessaria la costruzione di molte gallerie. Lungo il tratto Ivrea-Aosta sono presenti 18 gallerie, per una lunghezza complessiva di circa 4,6 Km. La pendenza massima è dell'11 per mille.Tipologia di opereGli interventi ricompresi sono finalizzati al miglioramento infrastrutturale e impiantistico della linea, a beneficio delle prestazioni dei convogli e soprattutto dei tempi di percorrenza della relazione Aosta-Torino e vic. , in particolare la realizzazione di nuovi tratti di linea in variante ed elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta (la tratta Chivasso-Ivrea è elettrificata).

LOCALIZZAZIONE

Val d'Aosta

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)									X				X				X		
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
45,58	6,86	di cui:	6,86	0,00	0,00	0,00	0,00				38,72	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
45,72		-0,14					45,58

Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi P123).

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
7,00		-0,14				6,86

Aggiornamento del perimetro delle fasi finanziate connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi P123).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di realizzazione del nuovo ponte sul Torrente Chiusella sono stati ultimati.In data 26.10.2011 è stato richiesto l'avvio della procedura di verifica di conformità urbanistica dell'opera "lunetta di Chivasso" ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 e s.m.i. presso il MIT – Provv. OO.PP Piemonte e Valle d'Aosta. A marzo 2012 il Provveditorato OO.PP. ha sospeso i lavori della CdS, in attesa del parere unico regionale sul progetto, ancora non emesso.E' stata sviluppata la progettazione preliminare della variante tra Verres e Chatillon, consegnata a luglio 2011 alla Regione Valle d'Aosta. Il proseguo delle attività progettuali è sospeso a seguito di determinazioni prese in ambito del citato Accordo di Programma Quadro a valle di un Atto di indirizzo presentato dalla Regione V. d'Aosta. Nel corso di un incontro tenutosi in data 8.07.2015 fra rappresentanti di RFI e della Regione valle D'Aosta è stata prospettata la realizzazione di interventi per il miglioramento della circolazione sulla linea Chivasso-Aosta (la realizzazione interventi per movimenti contemporanei a Nus e Hone Bard). Inoltre, è ipotizzato anche un intervento di soppressione di 2 PL sulla tratta Strambino-Ivrea e interventi di soppressione PL sulla tratta Chivasso-Ivrea. A febbraio 2016 Regione Valle d'Aosta ha chiesto che gli interventi prioritari riguardassero esclusivamente la soppressione dei PL. Detto scenario è da condividere anche con la Regione Piemonte nella prospettiva di modifica dell'Accordo di Programma Quadro del 2008. E' stata sviluppata la progettazione preliminare dell'elettrificazione Ivrea-Aosta ed è pervenuto il parere del Ministero dell'Ambiente, che dispone l'esclusione del progetto dalla procedura VIA, con indicazione di prescrizioni.In data 13 giugno 2016 si è svolto un incontro con gli Assessori ai Trasporti delle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta finalizzato all'aggiornamento dell'APQ, ad esito di tale incontro è stato chiesto ad RFI di inquadrare gli interventi ipotizzati a breve termine per il miglioramento del trasporto sulla linea, pertanto è stato deciso di costituire un Gruppo di Lavoro RFI e Regioni.A dicembre 2017 è stato firmato tra RFI e Regione Valle d'Aosta un Protocollo d'intesa per l'istituzione di un Tavolo Tecnico finalizzato alla determinazione degli interventi necessari allo sviluppo delle linee ferroviarie valdostane e della relazione ferroviaria Aosta – Torino e per la definizione degli interventi sulla linea Aosta – P.S. Didier al fine di consentire la classificazione in categoria B2.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	J31C09000010001	Progetto definitivo	11-2009	11-2011	1-2010	1-2023	9-2025	1-2026	1-2025	8-2025	9-2025	12-2028	3-2029	n.a.	-	-
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	J31C09000010001	Esercizio	-	-	-	-	3-2010	10-2011	-	3-2010	3-2010	11-2010	11-2010	In corso	-	-

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)	41,58	2,86	38,72	29,97	11,61	7,27	2,30	2,29	0,44	0,00	0,00	0,00	38,86
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella	4,00	4,00	0,00	3,37	0,63	3,49	3,49	3,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51
	45,58	6,86	38,72	33,34	12,24	10,76	5,78	5,78	0,44	0,00	0,00	0,00	39,37

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito delle regioni Piemonte e Val d'Aost

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,37
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 1357: Potenziamento Fossano-Cuneo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di interventi per il miglioramento dei collegamenti tra Cuneo e Torino. Gli interventi consistono nell'adeguamento della stazione di Centallo per migliorare gli standard di sicurezza, qualità e regolarità dell'offerta per il trasporto regionale.Nell'ambito del progetto é stata altresì sviluppata la progettazione del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano-Cuneo compreso il raddoppio Centallo-Bivio Madonna dell'Olmo.

Le principali oepre consistono nell'adeguamento tecnologico della stazione di Centallo, nel raddoppio di una tratta estesa per circa 2,4 km e nella realizzazione delle opere necessarie alla soppressione di n. 3 P.L., quali un sottopasso ciclopedonale e l'ampliamento di un sottovia esistente.

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

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
15,49	15,49	di cui:	15,49	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
15,49							15,49

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
15,49						15,49

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi finanziati in stazione di Centallo sono in corso di realizzazione.Da avviare la progettazione e realizzazione della soppressione dei tre passaggi a livello.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	J11H03000100001	Realizzazione	6-2004	-	1-2005	6-2020	9-2007	11-2021	12-2008	5-2021	6-2009	10-2022	12-2022	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	15,49	15,49	0,00	13,42	2,08	5,68	5,22	5,47	0,19	0,00	0,00	0,00	9,83
	15,49	15,49	0,00	13,42	2,08	5,68	5,22	5,47	0,19	0,00	0,00	0,00	9,83

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio tra il capoluogo Piemontese e la provincia di Cuneo.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,62
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto I024: Raddoppio Fossano-Cuneo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di interventi per il miglioramento dei collegamenti tra Cuneo e Torino. Gli interventi consistono nel potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano - Cuneo. Le principali opere riguardano il raddoppio delle tratte Fossano – Centallo e Centallo - Bivio Madonna dell'Olmo, l'adeguamento del piano del ferro e l'upgrade dell'apparato della stazione di Centallo e la soppressione di passaggi a livello.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Fossano-Cuneo tratta Fossano - Madonna dell'Olmo									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
76,53	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				76,53	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
76,53							76,53

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

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

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Fossano-Cuneo tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	°	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

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

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio tra il capoluogo Piemontese e la provincia di Cuneo.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,36
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto P078: Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra la regione Piemonte, la riviera di ponente ligure e la Costa Azzurra ed interessano la sezione francese e di frontiera (Limone e Olivetta) della linea Cuneo-Ventimiglia. Le opere di competenza RFI consistono nella messa in sicurezza e il rinforzo del tunnel del Colle di Tenda e l'implementazione del sistema di sicurezza SCMT nelle tratte in territorio italiano. Il progetto complessivo prevede l'implementazione del sistema di sicurezza SCMT nella tratta in territorio francese e primi interventi funzionali alla rimozione di alcune delle cause dei rallentamenti che oggi penalizzano la fruizione della tratta.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano			X					X	X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
10,30	10,30	di cui:	0,00	0,00	1,50	0,00	8,80					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
8,80				1,50			10,30

Ampliamento del perimetro di intervento in coerenza con la proposta di rimodulazione dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione avanzata dalla Regione Piemonte con nota del 21/05/2019

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	
8,80					1,50	10,30	Ampliamento del perimetro di intervento in coerenza con la proposta di rimodulazione dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione avanzata dalla Regione Piemonte con nota del 21/05/2019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

I primi interventi sono in corso di realizzazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano	J94H17000200001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2019	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano	10,30	10,30	0,00	8,45	1,85	8,29	6,21	3,00	3,20	2,24	0,36	0,00	1,50
	10,30	10,30	0,00	8,45	1,85	8,29	6,21	3,00	3,20	2,24	0,36	0,00	1,50

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,59
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione del 07.09.2016 che disciplina le modalità di erogazione dei fondi ex DL133-14 "Sblocca Italia" concessi alla Regione Piem
realizzazione dell'intervento)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0267: Nuovo collegamento Arcisate - Stabio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento è previsto nel Protocollo d'intesa per l'accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa e il potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese, sottoscritto il 26.03.2007 fra MIT, Regione Lombardia, Provincia di Varese, RFI e ANAS. A novembre 2007 è stata sottoscritto un Accordo Italia/Svizzera per la realizzazione dell'opera. La nuova linea Arcisate - Stabio (Svizzera) collegherà Varese con il Canton Ticino e con Como (attraverso l'interscambio di Mendrisio), permetterà di raggiungere l'aeroporto internazionale di Milano Malpensa dalle città della Svizzera centrale e meridionale e sarà connessa, grazie all'interscambio ferroviario di Gallarate, alle direttrici del Sempione (Losanna, Ginevra e Berna) e del Gottardo (Bellinzona e Lugano).La linea (8,3 km) si sviluppa in territorio italiano (circa 5 km raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio (PM Bevera) e circa 3,3 km su nuova sede da PM Bevera fino al confine di Stato) e, in parte, in territorio elvetico. Permetterà il collegamento diretto fra Varese e il Sud-Est della Svizzera (Mendrisio, Lugano, Bellinzona), collegando la nuova fermata di Arcisate, sulla esistente linea Varese - Porto Ceresio, con i binari FFS della linea Mendrisio – Stabio, ultimata nel 2014.Il nuovo collegamento interessa, in territorio italiano, i centri abitati di Induno Olona (VA) e Arcisate (VA), il contesto rurale della valle del fiume Bevera, per poi terminare nella piana di Gaggiolo, in Comune di Cantello (VA): il progetto prevede la nuova fermata Gaggiolo (a Cantello), la riqualificazione delle fermate Induno Olona e Arcisate e l'interramento, fra Induno O. e Arcisate, della linea esistente.

La linea (8,3 km) si sviluppa in territorio italiano (circa 5 km raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio (PM Bevera) e circa 3,3 km su nuova sede da PM Bevera fino al confine di Stato) e, in parte, in territorio elvetico. Permetterà il collegamento diretto fra Varese e il Sud-Est della Svizzera (Mendrisio, Lugano, Bellinzona), collegando la nuova fermata di Arcisate, sulla esistente linea Varese - Porto Ceresio, con i binari FFS della linea Mendrisio – Stabio, ultimata nel 2014.Il nuovo collegamento interessa, in territorio italiano, i centri abitati di Induno Olona (VA) e Arcisate (VA), il contesto rurale della valle del fiume Bevera, per poi terminare nella piana di Gaggiolo, in Comune di Cantello (VA): il progetto prevede la nuova fermata Gaggiolo (a Cantello), la riqualificazione delle fermate Induno Olona e Arcisate e l'interramento, fra Induno O. e Arcisate, della linea esistente.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	X		X						X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
261,00	261,00 di cui:	261,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
261,00							261,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
261,00						261,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nuova linea attivata il 1 dicembre 2017. Avvio del servizio commerciale il 7 gennaio 2018Sono in corso le ultime opere di completamento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	J31H03000530001	Realizzazione	9-2002	12-2004	3-2006	1-2008	6-2009	7-2010	10-2008	10-2016	6-2009	12-2018	11-2017	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV			Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00	261,00	0,00	224,75	36,25	259,88	242,74	251,28	8,30	2,22	0,02	-0,82	0,00
	261,00	261,00	0,00	224,75	36,25	259,88	242,74	251,28	8,30	2,22	0,02	-0,82	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto comprende una linea ad esclusivo servizio passeggeri con i seguenti obiettivi:1- Collegamento a valenza locale (transfrontaliero) tra le città di Varese e le città di Mendrisio/Lugano e tra Como e Varese;2- Collegamento con direttrici di tra

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X		X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nel Memorandum of Understanding Italia-Svizzera per la realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferr sottoscritto a dicembre 2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0366A: Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano e al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Bergamo e fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.La fasizzazione degli interventi sarà effettuata in funzione della prevedibile evoluzione del modello di esercizio, compatibilmente con le risorse finanziaire disponibili.

Gli interventi consistono nel raddoppio parziale della tratta Ponte San Pietro – Bergamo, nella sistemazione a PRG delle stazioni di Bergamo e Ponte S.Pietro e nella soppressione di 8 passaggi a livello e la realizzazione delle relative opere sostitutive sulle tratte Ponte San Pietro – Bergamo – Montello.

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

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
1^ fase												X							

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
170,00	170,00	di cui:	170,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
70,00				100,00			170,00

Vedi dossier di progettoAmpliamento del perimetro del progetto e aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Nello specifico il nuovo impianto progetttuale il raddoppio completo della tratta Ponte s.Pietro- Bergamo - Montello in luogo dei previsti raddoppi selettivi, nonchè l'inserimento di sottopassi, opere di mitigazione acustica e upgrade tecnologico degli impianti.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
70,00				100,00		170,00

Le risorse aggiuntive consentiranno di completare la realizzazione del primo lotto funzionale.La stima economica precedente faceva riferimento ad un progetto del 2005 sviluppato dalla scocietà Tranvie Elettriche Bergamo (TEB) su richiesta del comune di Bergamo a TEB che prevedeva raddoppi parziali e che inoltre non teneva conto di mitigazioni acustiche, espropri, gestione delle terre e garantiva un programma di esercizio molto differente da quanto richiesto di sviluppare dagli enti. Ad esito del nuovo Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, il costo dell'intervento é stato rideterminato in 300 milioni di euro con individuazion di due fasi funzionali.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso project review del PFTE finalizzata all'ottimizzazione dei costi e del programma realizzativi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase	J64H17000140001	Progetto definitivo	1-2018	5-2019	9-2018	6-2020	11-2021	4-2022	3-2021	11-2021	11-2021	3-2024	2-2034		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase	170,00	170,00	0,00	136,00	34,00	1,12	0,94	0,27	0,77	4,01	0,90	0,00	164,05
	170,00	170,00	0,00	136,00	34,00	1,12	0,94	0,27	0,77	4,01	0,90	0,00	164,05

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra il

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,57
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i ser trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto 0366B: Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano e al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Bergamo e fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.La fasizzazione degli interventi sarà effettuata in funzione della prevedibile evoluzione del modello di esercizio, compatibilmente con le risorse finanziaire disponibili.

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

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
2^ fase												X							

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
130,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		130,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00				130,00			130,00

Ampliamento del perimetro del progetto e aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Nello specifico il nuovo impianto progetttuale il raddoppio completo della tratta Ponte s.Pietro- Bergamo - Montello in luogo dei previsti raddoppi selettivi, nonchè l'inserimento di sottopassi, opere di mitigazione acustica e upgrade tecnologico degli impianti.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
2^ fase	J64H17000140001	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2^ fase	130,00	0,00	130,00	104,00	26,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	130,00
	130,00	0,00	130,00	104,00	26,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	130,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra il

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

- Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

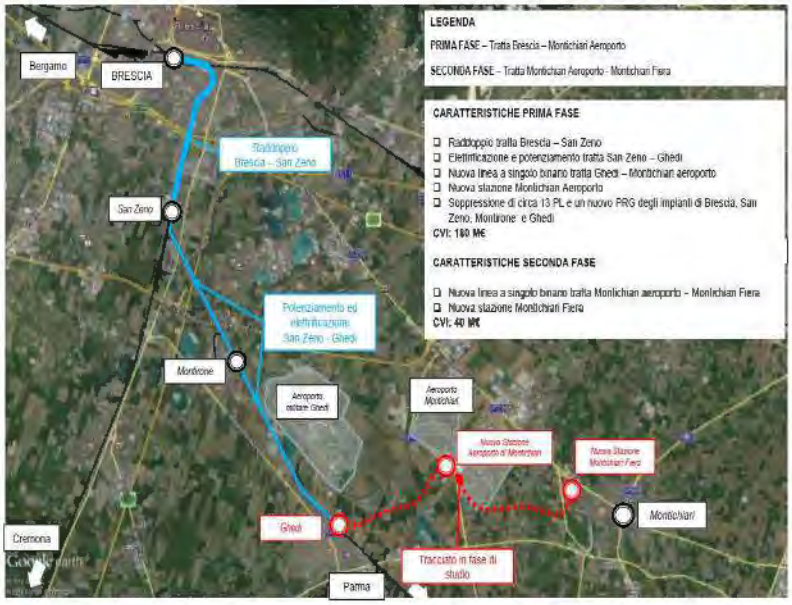
Bacini Nord ovest

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

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento, per fasi funzionali, della linea Brescia-San Zeno-Ghedi (con soppressione di tutti i PL) è finalizzato all'incremento della frequenza, migliorare la puntualità, la regolarità e la sicurezza ferroviaria nonché il traffico pendolare tra le città di Brescia e Cremona. L'intervento è funzionale al collegamento verso l'aeroporto di Montichiari.

L'intervento, che si sviluppa per ca. 27,3 km, è attualmente diviso in due fasi funzionali:1^fase - Raddoppio Brescia - San Zeno ca. 5 km;2^fase - Raddoppio San Zeno - Ghedi ca. 10,6 km ed il nuovo collegamento verso Montichiari aeroporto e Montichiari fiera ca. 11,7 km.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi									X								X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
250,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00		180,00	60,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
250,00							250,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
10,00						10,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250,00	10,00	240,00	200,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,75	3,75	242,50
	250,00	10,00	240,00	200,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,75	3,75	242,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,20
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• Esigenza di investimento segnalata dagli stakenell'amb tavolo tecnico di ascolto di cui al par. 3.7 del PIR 2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

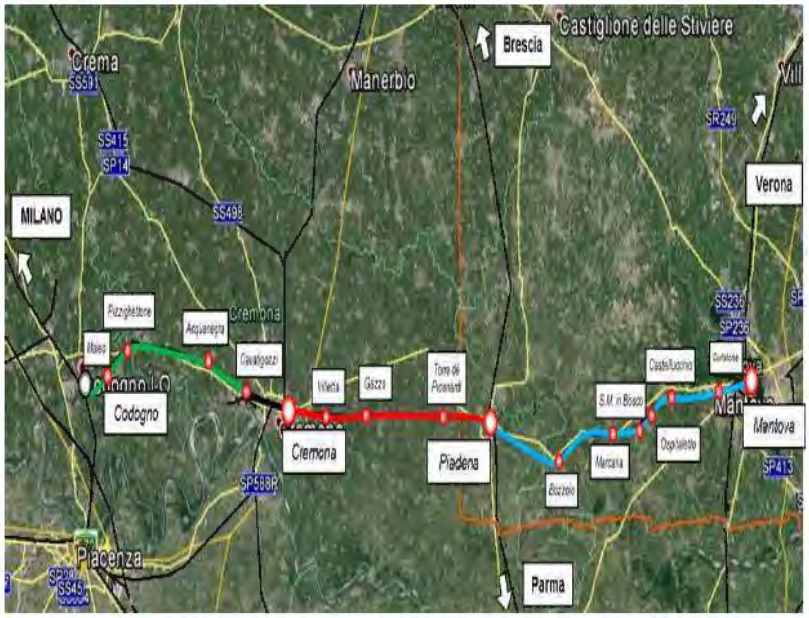
Progetto I178A: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio della linea per uno sviluppo complessivo di circa 85 km con la soppressione di tutti i PL (57) e la realizzazione delle relative opere sostitutive.

Gli interventi consistono nella prima fase funzionale del raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova, relativo alla tratta Piadena-Mantova.

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



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: tratta Piadena-Mantova									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
490,00	340,00	di cui:	340,00	0,00	0,00	0,00	0,00		150,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
340,00			150,00				490,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Dal PFTE è emerso che è necessario alzare il binario esistente di circa 1-2 m per garantire il franco idraulico (lavorazione inizialmente non prevista) e ciò comporta un notevole aumento di costo, nonché un allungamento delle lavorazioni e delle interferenze con l'esercizio ferroviario, che si riflette in un aumento della spesa complessiva.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
340,00						340,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso project review del PFTE finalizzata all'ottimizzazione dei costi e del programma realizzativo.Consolidato il tracciato a valle della CDS preliminare verranno anticipate le opere di sostitutive relative ai PL di fase di completamento

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: tratta Piadena-Mantova	J84H17000930009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	12-2017	5-2019	6-2019	2-2021	2-2022	9-2023	6-2021	2-2022	2-2022	3-2029	6-2025	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Piadena-Mantova	490,00	340,00	150,00	3,31	486,69	2,65	2,38	0,73	1,91	6,00	4,75	0,70	475,90
	490,00	340,00	150,00	3,31	486,69	2,65	2,38	0,73	1,91	6,00	4,75	0,70	475,90

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,50
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,90
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i ser trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

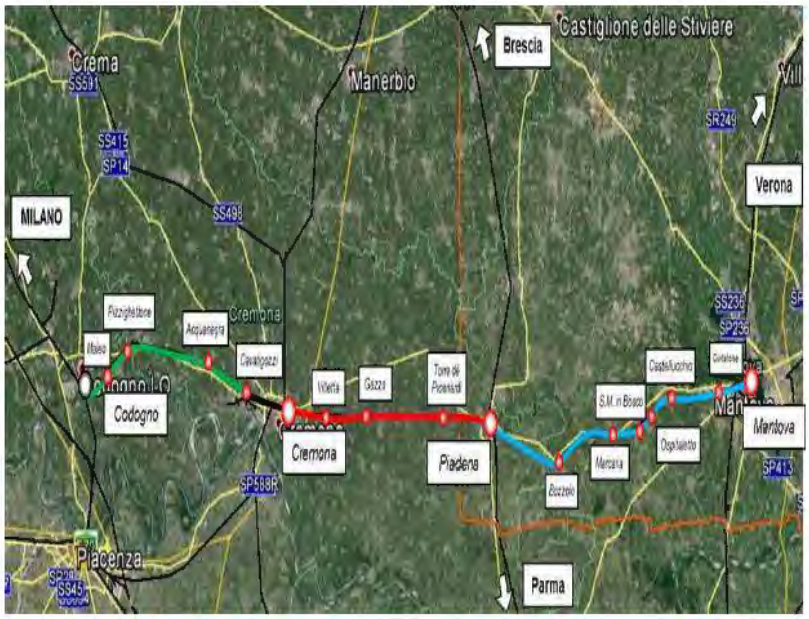
Progetto I178B: Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio della linea per uno sviluppo complessivo di circa 85 km con la soppressione di tutti i PL (57) e la realizzazione delle relative opere sostitutive.

Gli interventi consistono nella completamento del raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova, relativo alle tratte Codogno-Cava Tigozzi (Cremona) e Cremona-Piadena .

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



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi									X			X					X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
830,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				410,00	420,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
560,00			270,00				830,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Dal PFTE è emerso che è necessario alzare il binario esistente di circa 1-2 m per garantire il franco idraulico (lavorazione inizialmente non prevista) e ciò comporta un notevole aumento di costo, nonché un allungamento delle lavorazioni e delle interferenze con l'esercizio ferroviario, che si riflette in un aumento della spesa complessiva.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso project review del PFTE finalizzata all'ottimizzazione dei costi e del programma realizzativo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi	J84H17000930009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	8-2023	5-2025	5-2026	10-2026	11-2025	5-2026	5-2026	5-2030	10-2030	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi	830,00	0,00	830,00	0,00	830,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	830,00
	830,00	0,00	830,00	0,00	830,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	830,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,43
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,35
Benefici di sistema	I_{BS}	0,90
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Progetto I095: Raddoppio Cremona-Olmeneta

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase di adeguamento dell'itinerario merci transpadano e mira anche al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Cremona.Gli interventi nel raddoppio della tratta Cremona-Olmeneta della linea Cremona-Treviglio.

L'intervento prevede il raddoppio tra Cremona ed Olmeneta con la contestuale soppressione di tutti i PL pubblici e Privati.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Cremona-Olmeneta									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50,00	1,00	di cui:	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00		49,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
50,00							50,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1,00						1,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio Cremona-Olmeneta	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2019	11-2022	-	-	-	-	11-2022	11-2023	11-2023	5-2034	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Cremona-Olmeneta	50,00	1,00	49,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	1,75	47,50
	50,00	1,00	49,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	1,75	47,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito tra le

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,20
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• Esigenza di investimento segnalata dagli stakenell'amb tavolo tecnico di ascolto di cui al par. 3.7 del PIR 2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord ovest

Programma P198: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettrificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Tra le principali realizzazioni si prevede:• elettrificazione della linea Biella - Santhia nonché il potenziamento delle sedi di incrocio di alcune linee a semplice binario della Regione Piemonte;• nuova Fermata Bergamo Ospedale sull'attuale tratta tra Ponte San Pietro e Bergamo con contestuale soppressione del Passaggio a Livello di via Martin Luther King e la realizzazione di un sottovia

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Val d'Aosta

Lombardia

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.265,66	172,15	di cui:	150,34	1,60	0,00	0,00	20,20		72,50	185,00	836,01	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.294,76	-19,00	-10,10					1.265,66

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 2 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
119,76	-19,00	-28,10	0,19	99,49	-0,19	172,15

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:--interventi tecnologici ed infrastrutturali sulla linea Carmagnola – San Giuseppe di Cairo.- Riattivazione linea Casale - Mortara- Riattivazione linea Alba - Asti- Riattivazione linea Castagnole - Alessandria- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Fermata Bergamo Ospedale: fermata attivata a dicembre 2017. In corso adeguamento Progettazione Definitiva per la soppressione del passaggio a livello in seguito agli esiti della Conferenza dei Servizi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
DTP MI– upgrading linee viaggiatori	J97I17000070001	7,30	7,30	7,30	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP TO - 2016	J67B16000270001	0,33	0,33	0,33	100%	Realizzazione
DTP TO – upgrading linee viaggiatori	J67I18000040001	6,50	6,50	6,46	99%	Realizzazione
Attività di accatastamento per obblighi di legge	J59F09000000001	9,20	9,20	9,14	99%	Realizzazione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Torino - 2016	J67B16000370001	0,55	0,55	0,55	99%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Torino)	J66J17000400001	4,00	4,00	3,79	95%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTPGE - 2014	J97B14000130005	7,98	7,98	7,42	93%	Realizzazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale - 2012	J37I12000230001	1,55	1,55	0,95	62%	Realizzazione
Acquisti-Manutenzioni Attrezz. ufficio - 2018	J50C18000000001	0,50	0,50	0,13	26%	Realizzazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti per esercizio rete - 2016	J50D17000030001	0,60	0,60	0,09	14%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP TO - 2014	J67B14000120005	5,00	5,00	0,32	6%	Realizzazione
Upgrading bacini nord-ovest	°	976,49	107,98	0,00	0%	Progettazione
Miglioramenti infrastrutturali - acquisti - Territorio Nazionale	°	1,20	1,20	0,00	0%	Progettazione
Fermata Bergamo ospedale	J14H17000110001	13,00	13,00	2,83	22%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Torino)	J66J17000400001	1,46	1,46	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-ovest	°	100,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-ovest	°	80,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-ovest	°	45,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-ovest	°	5,00	5,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.265,66	172,15	1.093,51	1.000,71	264,95	43,50	31,63	24,64	13,88	11,98	22,57	44,28	1.148,31

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

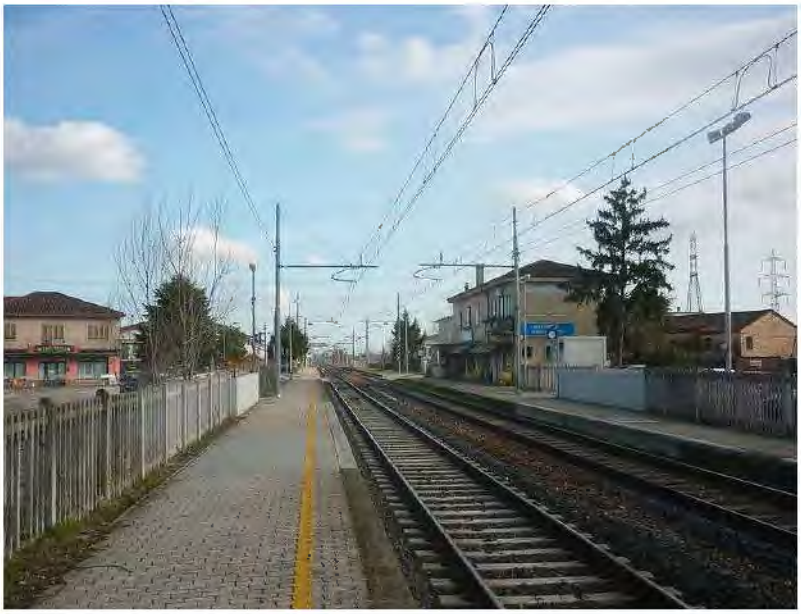
Progetto I183: Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio dell'attuale linea tra Castelfranco Veneto e Maerne per lo sviluppo del traffico regionale e metropolitano dell'Area di Venezia.

L'intervento ad oggi è previsto in due fasi funzionali di attivazioni:1. Raddoppio tra Maerne e Noale 2. Raddoppio tra Noale e Castelfranco Veneto

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



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
260,00	48,00	di cui:	0,00	0,00	48,00	0,00	0,00		212,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
148,00			112,00				260,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento sviluppata a cura della regione Veneto.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00					48,00	48,00

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione della 1^ fase dell'intervento

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso la verifica della progettazione definitiva sviluppata dalla Regione Veneto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	°	Progetto definitivo	11-2019	11-2022	-	-	-	-	11-2022	11-2023	11-2023	5-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	260,00	48,00	212,00	208,00	52,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,10	5,20	245,70
	260,00	48,00	212,00	208,00	52,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,10	5,20	245,70

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,49
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,35
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasp pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P125: Elettrificazione linee Veneto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei servizi regionali e all'implementazione di nuove relazioni del SFMR Veneto.Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nell'elettrificazione delle linee del Bacino Bellunese (anello basso delle Dolomiti).

La 1^ fase di intervento riguarda le tratte:- fase 1a: tratta Conegliano-Vittorio Veneto - fase 1b: tratte Castelfranco - Montebelluna e Camposampiero-Cittadella-Bassano (prima fase funzionale del potenziamento delle relazioni tra Trento e Venezia attraverso la Valsugana).La 2^ fase di intervento riguarda le tratte:- fase 2a: tratta Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche all'elettrificazione della tratta Montebelluna - Belluno- fase 2b: tratta Montebelluna - Feltre- Belluno- fase 2c: tratta Treviso -Montebelluna.

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

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto									X	X							X		
Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna									X	X							X		
Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano									X	X							X		
Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno										X									
Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

230,00	230,00	di cui:	230,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
30,00		200,00					230,00

Per memoria - Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di elettrificazione delle linee dell'anello bellunese su progetto dedicato (vedi P199)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
30,00		70,00		130,00		230,00

Rispetto a quanto rappresentato nel CdP-I 2017-2021 nell'ambito del perimetro del progetto saranno inseriti gli interventi di 2^ fase per il completamento dell'elettrificazione delle linee del Bacino Bellunese (anello basso delle Dolomiti), attualmente ricompresi nel programma di "Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est" (rif. CdP-I P199).

Le nuove risorse sono destinate al completamento del programma, e specificatamente ai seguenti lotti funzionali:fase 2a: elettrificazione tratta Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche all'elettrificazione della tratta Montebelluna - Bellunofase 2b: elettrificazione della tratta Montebelluna - Feltre- Bellunofase 2c: elettrificazione della tratta Treviso -Montebelluna.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E ' in corso la Progettazione definitiva e l'iter autorizzativo degli interventi di fase 1 e 2a.È in corso lo studio di fattibilità degli interventi di fase 2b e 2c.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto	J14H17000180001	Realizzazione	-	-	7-2017	5-2018	5-2018	6-2019	-	-	7-2017	4-2020	7-2020	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna	J14H17000180001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	Da avviare	Da avviare
Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano	J14H17000180001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno	J14F18000010009	Realizzazione	-	-	-	-	12-2018	6-2019	-	-	9-2018	12-2020	12-2020			
Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	°	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto	9,27	9,27	0,00	8,26	1,01	4,64	4,71	0,14	4,17	4,03	0,88	0,05	0,00
Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna	5,29	5,29	0,00	4,72	0,57	2,71	1,30	0,42	2,18	2,16	0,54		0,00
Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano	15,44	15,44	0,00	13,77	1,67	14,14	3,50	0,18	6,82	7,15	1,29		0,00
Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno	70,00	70,00	0,00	64,91	5,09	7,72	1,22	0,00	3,40	6,63	0,00	59,97	0,00
Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	130,00	130,00	0,00	104,00	26,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	130,00
	230,00	230,00	0,00	195,66	34,34	29,21	10,73	0,74	16,56	19,96	2,71	60,03	130,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'elettrificazione tra Conegliano e Vittorio Veneto consente di servire la relazione Vittorio V. – Venezia senza cambio di treno a Conegliano ed evitare attestamenti a Conegliano e Sacile. Gli interventi sulle altre 2 tratte consentono di servire la relaz

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x	x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Indice di priorità (IP)		0,61
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto I184: Potenziamento Padova-Castelfranco

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio dell'attuale ponte sul fiume Brenta completando di fatto l'itinerario a doppio binario tra Padova e Castelfranco per lo sviluppo del traffico regionale a servizio dell'area di Padova.

Gli interventi prevedono il raddoppio del ponte sul Brenta con modifiche della stazione di Vigodarzere. Sono previste inoltre tutte le modifiche tecnologiche del caso necessarie per il doppio binario.

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

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere									X								X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
40,00	40,00	di cui:	0,00	0,00	40,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
20,00			20,00				40,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento sviluppata a cura della regione Veneto.

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione dell'intervento
0,00					40,00	40,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso la verifica della progettazione definitiva sviluppata dalla Regione Veneto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	°	Progetto definitivo	11-2019	11-2022	-	-	-	-	12-2022	12-2023	12-2023	5-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere	40,00	40,00	0,00	32,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	38,80
	40,00	40,00	0,00	32,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60	38,80

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasp pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P128: Elettrificazione linea Trento-Bassano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di interventi di potenziamento delle relazioni tra Trento e Venezia attraverso la Valsugana, creando le condizioni per la realizzazione di collegamenti diretti tra Trento e Venezia.Gli interventi consistono in una prima fase di elettrificazione della linea Trento – Bassano del Grappa, finalizzata al miglioramento dei servizi tra PA di Trento e la regione Veneto. L'intervento è strettamente correlato ad analoghi sviluppo avviati sul versante Veneto dove è prevista l'elettrificazione della tratta Castelfranco - Bassano

Gli interventi prevedono• Realizzazione della linea di contatto per circa 95 km • La realizzazione di 5 SSE con un passo di circa 20 km• Ulteriori adeguamenti tecnologici (DOTE)

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione linea Trento-Bassano					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
60,00	60,00	di cui:	1,00	0,00	59,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
60,00							60,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
60,00						60,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Elettrificazione linea Trento-Bassano	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2019	12-2020	-	-	-	-	5-2021	11-2021	11-2021	11-2027	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00	60,00	0,00	48,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	0,30	58,20
	60,00	60,00	0,00	48,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	0,30	58,20

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Sviluppo del traffico Regionale e Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture			X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,26
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

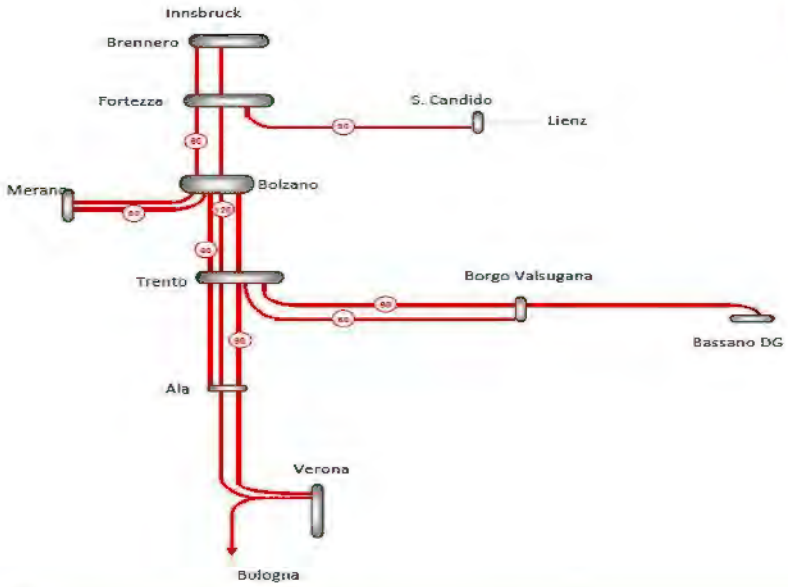
Progetto P136: Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, per linee della regione Trentino alto Adige interessate prevalentemente dal servizio ferroviario regionale.Il progetto prevede la realizzazione di una variante di tracciato dell'attuale linea del Brennero realizzata a tre binari in modo da garantire l'ingresso indipendente della linea Meranese, il nuovo tracciato con uno sviluppo complessivo di 1.200 m. si sviluppa in parte in variante con una galleria di circa 500 m e in parte allo scoperto dove risulta prevalentemente in affiancamento al binario esistente, il progetto comprende oltre alla realizzazione del nuovo tunnel del Virgolo anche lo spostamento del Bivio della linea Meranese a sud dell'attuale posizione in modo da consentire l'accesso al nuovo deposito/officina ferroviario della Struttura Trasporto Alto Adige (SAD) e relativi adeguamenti tecnologici

Gli interventi prevedono• Realizzazione di una nuova galleria a 3 binari destinata all'ingresso della linea del Brennero e della linea per Merano/Malles• Attrezzaggio tecnologico ed infrastrutturale di entrambe le linee • Modifiche al PRG di Bolzano in radice sud per consentire l'ingresso della nuova linea• Contestuale dismissione dell'attuale tracciato

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



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano						X			X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
55,00	55,00	di cui:	55,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
55,00							55,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
55,00						55,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso l' adeguamento e integrazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	J94J17000040001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	6-2018	4-2019	4-2019	3-2021	11-2021	3-2022	3-2021	10-2021	11-2021	10-2025	12-2025			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	55,00	55,00	0,00	50,02	4,98	3,35	0,16	0,00	0,99	1,43	0,47	0,60	51,51
	55,00	55,00	0,00	50,02	4,98	3,35	0,16	0,00	0,99	1,43	0,47	0,60	51,51

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano ed Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastruttureL'intervento consentirà di risolvere un principale collo di bottiglia sull'Asse Brennero garantendo un adeguato livello di capacità per lo

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,47
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria nella Provincia Autonoma di Bolzano del 04/05/2015• Intervento previsto nei workplan sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto P188: Raddoppio Bolzano-Merano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio del collegamento tra Merano e Bolzano L'intervento prevede oltre il raddoppio dell'attuale semplice binario, la soppressione dei PL pubblici e privati e l'adeguamento delle località di servizio inclusa Merano per l'inserimento del doppio binario. Sono previsti alcuni interventi di rettifica del tracciato per consentire l'incremento della velocità commerciale dei collegamenti. Inoltre è previsto il rinnovo delle tecnologie sulla linea incluso il sistema di distanziamento.

Il progetto attualmente prevede la prima fase di raddoppio tra Terlano e Ponte d'adige con alcune rettifiche di tracciato per consentire la riduzione dei temi di viaggio. Le successive fasi ,n corso di approfondimento, prevedono il raddoppio integrale delle tratte rimanenti.In entrambe le fasi è prevista la soppressione dei PL pubblici e privati.

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Bolzano-Merano									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	4,00	di cui:	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00				196,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
4,00						4,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Bolzano-Merano	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Bolzano-Merano	200,00	4,00	196,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	198,00
	200,00	4,00	196,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	198,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture e miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,19
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria nella Provincia Autonoma di Bolzano del 04/05/2015

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Progetto I172: Variante di Riga

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

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

Il progetto è previsto attualmente nelle seguenti fasi funzionali:• PRG della stazione di Bressanone con realizzazione di 5 binari per servizio viaggiatori• Nuova Fermata di Varna• Realizzazione della nuova bretella per consentire il collegamento diretto da Sud tra la linea del Brennero e la linea Fortezza – San Candido.Nell'ambito del progetto sono previste tutte le modifiche tecnologiche necessarie all'implementazione della nuova infrastruttura.

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

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche										X									
2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
150,00	50,00	di cui:	1,00	0,00	49,00	0,00	0,00		100,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
150,00							150,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
50,00						50,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In fase di avvio la progettazione dell'intervento

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	J34G18000150001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	5-2019	2-2020	2-2020	6-2021	12-2021	3-2023	2-2021	6-2022	12-2021	10-2026	12-2026			
2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna	J34G18000150001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche	50,00	50,00	0,00	47,74	2,26	0,00	0,00	0,00	0,00	1,40	2,80	4,79	41,01
2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna	100,00	0,00	100,00	95,47	4,53	0,00	0,00						100,00
	150,00	50,00	100,00	143,21	6,79	0,00	0,00	0,00	0,00	1,40	2,80	4,79	141,01

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastruttureL'intervento consentirà di prolungare i servizi sulla stazione di Bolzano provenienti dalla Val Pusteria con l'obiettivo di un servizio tra

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,40
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo di cap infrastruttura ferroviaria nella Provincia Autonoma di Bolzano de

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Nord est

Programma P199: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettrificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Nell'ambito della fase funzionale sono previsti• Completamento dell'elettrificazione delle linee del Bacino Bellunese • Interventi sulle linee a semplice binario nelle stazioni sedi di incrocio per realizzare sottopassi, velocizzazione itinerari deviati e movimenti contemporanei.• Interventi diffusi come previsto negli Accordi Quadro con le Regioni

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Trentino Alto Adige

Friuli Venezia Giulia

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
756,70	160,70	di cui:	144,70	0,00	1,50	0,00	14,50		82,00	87,00	427,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
956,70		-200,00					756,70

Per memoria - Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di elettrificazione delle linee dell'anello bellunese su progetto dedicato (vedi P125)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
145,70		-70,00		85,00		160,70

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- Ripristino della Sacile - Gemona- potenziamento collegamenti con la Romagna.Il perimetro della fase finanziata del programma si riduce a seguito dell'esplicitazione delle fasi finanziate degli interventi di elettrificazione delle linee dell'anello bellunese su progetto dedicato (vedi P125)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Liberazione immobili – DTP BO - 2016	J87B16000430001	0,90	0,90	0,90	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP TS - 2014	J37B14000210005	5,10	5,10	5,09	100%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Verona)	J96J17000450001	10,00	10,00	9,93	99%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Bologna)	J86J17000450001	3,00	3,00	2,97	99%	Realizzazione
Completamento SCC Area Veneta	J27I10000020001	21,90	21,90	21,32	97%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP VE - 2016	J17B16000160001	2,28	2,28	2,20	96%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP TS - 2017	J37B17000200001	1,90	1,90	1,81	95%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP TS - 2016	J37B16000310001	1,24	1,24	1,17	94%	Realizzazione
Upgrading linee Friuli Venezia Giulia	J24H17000530001	9,00	9,00	8,44	94%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP VE - 2014	J17B14000110005	4,10	4,10	3,63	89%	Realizzazione
Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario	J81J03000010001	13,03	13,03	11,51	88%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP VR - 2014	J97B14000150005	2,70	2,70	2,28	84%	Realizzazione
Upgrading bacini nord-est	°	92,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	20,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	82,00	55,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	50,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	31,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	21,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Completamento SCC Area Veneta	J27I10000020001	19,10	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	1,50	1,50	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini nord-est	°	361,98	26,08	0,00	0%	Progettazione
Linea Rimini - Ravenna: efficientamento itinerario	J81J03000010001	2,97	2,97	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
756,70	160,70	596,00	615,40	141,30	72,77	70,44	63,21	8,03	9,79	11,52	11,99	652,16

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 1346: Potenziamento linea Pistoia-Lucca

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento per fasi funzionali, della linea regionale Firenze-Lucca nelle tratte Pistoia-Montecatini Terme-Lucca, nonchè la realizzazione di opere sostitutive per l'eliminazione dei passaggi a livello.

Il progetto è articolato in:• Raddoppio tratta Pistoia - Montecatini Terme (12 km): raddoppio dell'intera tratta, sviluppata in gran parte in affiancamento alla linea storica (circa 10 Km) e in parte più ridotta in variante di tracciato (circa 2 Km) in corrispondenza della nuova galleria "Serravalle"; l'intervento prevede ovviamente anche il rinnovo completo, tecnologico ed infrastrutturale, dell'attuale linea ferroviaria compresa ogni attività per l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità• Raddoppio tratta Pescia– Lucca (25 km): raddoppio dell'intera tratta, sviluppata in completo affiancamento alla linea storica; anche in questo caso l'intervento prevede il rinnovo completo, tecnologico ed infrastrutturale, dell'attuale linea ferroviaria compresa ogni attività per l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità • Upgrading tratta Pescia-Montecatini: interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale relativi al rinnovo degli impianti di armamento e trazione elettricaViste le difficoltà in ambito Montecatini, al momento si è concordato di procedere al raddoppio della tratta Pescia – Lucca e al potenziamento della tratta storica a semplice binario Montecatini – Pescia.

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

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini								X	X	X							X		
Upgrading tratta Montecatini-Pescia									X	X							X		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Raddoppio tratta Pescia-Lucca X X X

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
487,10	487,10	di cui:	64,10	206,90	0,00	0,00	216,10					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
450,00			37,10				487,10

La variazione del costo a vita intera del Progetto è dovuta ai maggiori costi del raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini relativi sostanzialmente a:• imprevisti idrogeologici nella fase di scavo della galleria Serravalle;• maggiori costi delle opere sostitutive dei passaggi a livello;• realizzazione interventi non previsti originariamente e resisi necessari per adeguamenti normativi (adeguamento a STI CE 2014 della galleria Serravalle);• prescrizioni idrauliche ed ambientali.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
450,00			-8,10	56,00	-10,80	487,10

Le nuove risorse sono destinate al completamento della realizzazione conseguentemente alla variazione del costo a vita intera del Progetto dovuto ai maggiori costi del raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini relativi sostanzialmente a:• imprevisti idrogeologici nella fase di scavo della galleria Serravalle;• maggiori costi delle opere sostitutive dei passaggi a livello;• realizzazione interventi non previsti originariamente e resisi necessari per adeguamenti normativi (adeguamento a STI CE 2014 della galleria Serravalle);• prescrizioni idrauliche ed ambientali;

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Pistoia-Montecatini: in realizzazione • Pescia – Lucca: é in via di ultimazione la progettazione definitiva del raddoppio della tratta, si è conclusa positivamente la procedura di verifica per l'esclusione della istruttoria VIA.• Pescia – Montecatini: conclusa l'attività negoziale relativa ai lavori di rinnovo della tratta; in avvio i primi interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Prog.Prel. Inizio	Prog.Prel. Fine	Prog.Def. Inizio	Prog.Def. Fine	Prog.Esec. Inizio	Prog.Esec. Fine	Attiv.Negoz. inizio	Attiv.Negoz. Fine	Esecuzione Inizio	Esecuzione Fine	Funzionalità	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	J91H03000190001	Realizzazione	1-2003	12-2009	1-2010	11-2010	8-2015	8-2016	-	2-2018	8-2015	5-2020	5-2020	n.a.	Concluse	In corso
Upgrading tratta Montecatini-Pescia	J91H03000190001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Raddoppio tratta Pescia-Lucca	J91H03000190001	Progetto definitivo	-	-	3-2016	1-2020	-	-	-	7-2019	3-2019	3-2021	5-2020	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini	269,62	269,62	0,00	239,94	29,67	173,76	91,83	63,95	42,86	58,00	13,54	8,31	82,97
Upgrading tratta Montecatini-Pescia	22,70	22,70	0,00	22,07	0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22,70
Raddoppio tratta Pescia-Lucca	194,79	194,79	0,00	189,36	5,42	2,38	0,36	0,27	0,08	0,00	11,65	69,28	113,51
	487,10	487,10	0,00	451,37	35,73	176,14	92,19	64,21	42,94	58,00	25,18	77,58	219,18

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Il raddoppio dell'intera linea Pistoia – Lucca permetterà di migliorare gli standard di regolarità e puntualità e di ridurre i tempi di viaggio fra Firenze e Lucca.Inoltre, le stazioni/fermate saranno dotate di sottopassi viaggiatori e di marciapiedi lun

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,71
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione RFI-Regione Toscana 32/2015 del 10.04.2015 e s.m.i.)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana de

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

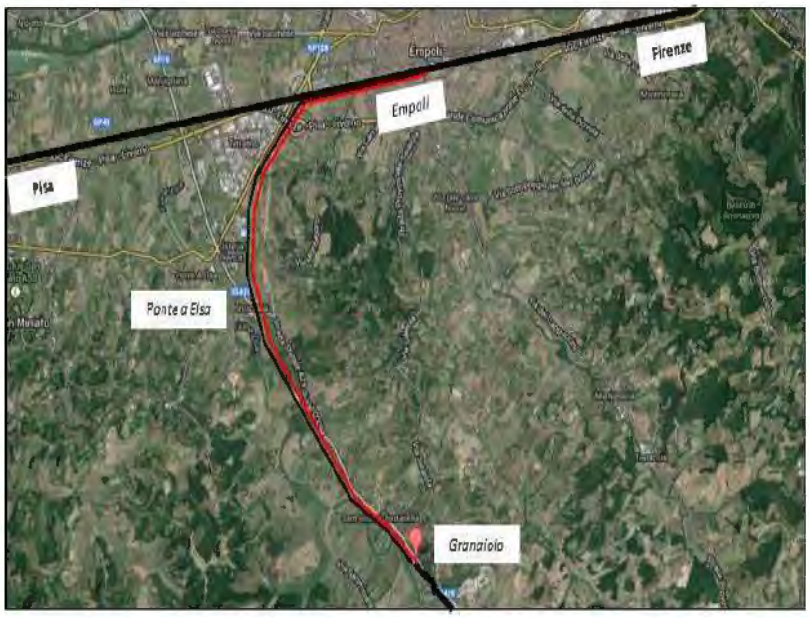
Progetto P101: Potenziamento linea Empoli-Siena

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo di regione ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena.

Il progetto prevede il raddoppio Empoli-Granaiolo si sviluppa per una lunghezza di circa 10 km, mantenendosi pressoché in sede, in affiancamento al binario esistente. Sono previste piccole rettifiche al tracciato esistente. Il progetto include l'elettrificazione della linea Empoli-Siena.

L'intervento di raddoppio ferroviario della tratta Empoli-Granaiolo si sviluppa per tutta la sua lunghezza in Regione Toscana, nel Comune di Empoli; all'estremità sud dell'intervento, soltanto un breve tratto di una nuova viabilità, ricade nel comune di Castelfiorentino; tutte le aree interessate dall'intervento ricadono all'interno dei limiti della Città Metropolitana di Firenze. Le principali infrastrutture di trasporto presenti nell'area di studio sono la Superstrada FI-LI-PI e la SRT 429 (in corso di realizzazione), i cui tracciati interferiscono con la tratta ferroviaria in esame; il progetto prevede inoltre la soppressione di tutti i 13 Passaggi a Livello presenti nel tratto in questione (di cui 3 a cura di altri appalti relativi alla realizzazione della variante alla SRT 429), con interventi di "ricucitura" delle viabilità esistenti.Dal punto di vista orografico il progetto si sviluppa in territorio di pianura intravalliva, a quote comprese tra 25 e 45 m s.l.m.; morfologicamente l'area si caratterizza per la presenza di settori pianeggianti o sub-pianeggianti riconducibili alle piane alluvionali del Fiume Elsa e del Fiume Arno, che rappresentano i principali corsi d'acqua che interessano il territorio; benché non siano previsti attraversamenti sul Fiume Elsa, in quanto la tratta ferroviaria in progetto si sviluppa in affiancamento al corso d'acqua principale, sono tuttavia presenti opere di attraversamento minori sui corsi d'acqua secondari che interferiscono con la linea ferroviaria in esame.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità	Project review in corso	Project review in conclusa	Invariante	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Empoli-Granaiolo													X						
Elettrificazione linea Empoli-Siena													X						

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
267,00	267,00	di cui:	182,00	0,00	85,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
177,00			90,00				267,00

L'incremento del costo è stato sostanzialmente determinato dagli approfondimenti e affinamenti progettuali condotti nello sviluppo del Progetto Definitivo delle due macrofasi, raddoppio ed elettrificazione, compresi gli adeguamenti ai più recenti e performanti standard infrastrutturali e tecnologici. In dettaglio è stato necessario:• rivedere il tracciato ed il profilo della linea nonché precedere l'adeguamento della linea esistente affiancata a seguito di quanto emerso ad esito dello studio idraulico. Detto studio ha infatti evidenziato problematiche relative ad alluvioni insistendo la linea in terreni pseudo-pianeggianti della valle predominata dal fiume Elsa;• prevedere, in ragione di quanto sopra illustrato, lo smaltimento di maggiori quantità di terre e ballast "di risulta" a seguito delle lavorazioni sul binario esistente, in conformità alle norma in materia ambientale;• realizzare ulteriori opere al fine di ridurre i rischi dei terreni suscettibili di liquefazione in condizioni sismiche, rischi emersi, nel corso della progettazione definitiva, ad esito delle indagini geologiche e dalla caratterizzazione stratigrafica. Oltre agli aspetti sopra rappresentati, vi sono inoltre ulteriori maggiori oneri relativamente ad:• adeguamento delle opere in relazione ad aggiornamento della normativa vigente (Manuale di progettazione RFI);• maggiori opere sul PRG di Ponte ad Elsa previste sia per minimizzare le interferenze delle attività realizzative sulla circolazione ferroviaria (mantenendo inalterata –sostanzialmente fino all'attivazione- l'attuale configurazione dell'impianto) sia per l'adeguamento a STI dell'impianto stesso.Vedi dettagli vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
177,00				90,00		267,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento dei maggiori costi del progetto emersi a valle dello sviluppo del progetto definitivo.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la Progettazione Definitiva, in data 01/08/2018 è stato trasmesso al Provveditorato alle Opere Pubbliche il PD relativo all'ACC della stazione di Empoli

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Empoli-Granaiolo	J54H17000300001	Progetto definitivo	-	-	2-2018	4-2020	-	-	-	5-2021	9-2020	11-2024	1-2025			
Elettrificazione linea Empoli-Siena	J54H17000300001	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Empoli-Granaiolo	167,00	167,00	0,00	161,34	5,66	4,15	1,96	0,71	1,26	2,50	17,63	44,08	100,83
Elettrificazione linea Empoli-Siena	100,00	100,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00						100,00
	267,00	267,00	0,00	241,34	25,66	4,15	1,96	0,71	1,26	2,50	17,63	44,08	200,83

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Raddoppio Empoli -Granaiolo - incrementare i servizi metropolitani tra Firenze e Siena;- incrementare la regolarità d'esercizio e velocizzare la relazione tra Siena e Firenze;- ridurre i tempi di percorrenza (anche con modeste varianti di tracciato);		x	x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,35
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017)• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisari Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervent

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto I175: Raddoppio PM 228-Albacina

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Nell'ambito del potenziamento dell'itinerario Orte – Falconara è previsto il raddoppio dell'attuale tratta a semplice binario tra Posto di Movimento 228 ed Albacina dove vi è la sovrapposizione dei servizi regionali tra Fabriano e Civitanova Marche ed i servizi regionali e della lunga percorrenza della linea Orte Falconara.

Nell'ambito del progetto si prevedono• Raddoppio dell'attuale binario per 4 km• Adeguamento tecnologico ed infrastrutturale delle stazioni di Fabriano ed Albacina per inserimento del doppio binario• Adeguamento del sistema di distanziamento• Eliminazione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati di linea e stazione

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio PM 228-Albacina									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
80,00	2,40	di cui:	2,40	0,00	0,00	0,00	0,00			77,60		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
80,00							80,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,40						2,40

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio PM 228-Albacina	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio PM 228-Albacina	80,00	2,40	77,60	64,00	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	1,20	77,60
	80,00	2,40	77,60	64,00	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	1,20	77,60

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture e miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,44
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto pubblico locale tra RFI S.p.A. e Regione Marche del 23/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto P147: Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consentirà di riorganizzare i servizi regionali tra l'entroterra marchigiano e la costa Adriatica.Gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina con le opportune modifiche infrastrutturali e tecnologiche.

Il progetto prevede ad oggi lo sviluppo in due fasi funzionali distinte • Elettrificazione Civitanova – Macerata• Elettrificazione Macerata – Albacina.Contestualmente sono previsti tutti gli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici dell'infrastruttura correlati al progetto di elettrificazione.

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata					X				X	X							X		
2^ fase: tratta Macerata-Albacina									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
110,00	40,00	di cui:	1,00	0,00	39,00	0,00	0,00		70,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
110,00							110,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
40,00						40,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata	J94J18000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2^ fase: tratta Macerata-Albacina	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata	40,00	40,00	0,00	17,48	22,52	14,89	2,67	0,00	3,41	12,80	23,79	0,00	0,00
2^ fase: tratta Macerata-Albacina	70,00	0,00	70,00	56,00	14,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,00
	110,00	40,00	70,00	73,48	36,52	14,89	2,67	0,00	3,41	12,80	23,79	0,00	70,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di tras pubblico locale tra RFI S.p.A. e Regione Marche del 23/12/2016• Esi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 0810: Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e la trasversale Orte-Falconara, potenziamendo i collegamenti da Perugia verso Roma e Ancona. Gli interventi consistono nell'adeguamento del piano del ferro e nella realizzazione della nuova sottostazione elettrica di Perugia Ponte S. Giovanni, il rinnovo del binario ed il consolidamento della sede in alcune tratte della linea tra Foligno e Assisi.

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
PRG Perugia S. Giovanni									X	X							X		
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
35,99	35,99	di cui:	18,08	12,91	0,00	0,00	5,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
35,99							35,99

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
35,99						35,99

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono stati completati la nuova Fermata "Perugia-Capitini“, la SSE di Perugia Ponte San Giovanni, il rinnovo dell’armamento delle tratte Passignano-Tuoro, Tuoro-Terontola e Assisi-Bastia, e gli interventi di velocizzazione nella stazione di Perugia Fontivegge.In realizzazione le opere per il nuovo PRG di Perugia Ponte S.Giovanni.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
PRG Perugia S. Giovanni	J11H99000000001	Realizzazione	-	-	-	-	9-2013	-	10-2011	11-2013	9-2013	6-2015	12-2019	-	-	-
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	J11H99000000001	Esercizio	-	-	-	6-2005	-	-	-	3-2005	2-2001	9-2007	4-2008	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG Perugia S. Giovanni	13,06	13,06	0,00	12,27	0,79	12,87	8,14	6,91	2,25	2,29	1,71	0,00	-0,10
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	22,93	22,93	0,00	21,18	1,75	22,93	22,28	22,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	35,99	35,99	0,00	33,45	2,53	35,80	30,42	29,85	2,25	2,29	1,71	0,00	-0,10

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell’offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,62
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione Regione Umbria del 17.07.2009)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 0334: Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale di un più ampio programma di velocizzazione e upgrade della linea Foligno-Terontola e mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e le regioni del versante tirrenico. La linea Foligno - Perugia - Terontola costituisce infatti il raccordo tra la trasversale Orte-Foligno-Falconara e la linea storica Roma-Terontola-Firenza.
Gli interventi consistono nella realizzazione nuova fermata di Perugia Aeroporto, Assisi, Ellera, Spello, Bastia e Magione con velocizzazione itinerari di ingresso nelle stazioni, adeguamento marciapiedi e realizzazione dei nuovi sottopassi; razionalizzazione/chiusura impianti di Ospedalicchio e Cannara; soppressione dei passaggi a livello.

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle Provincie di Perugia e Arezzo, si sviluppa su una fascia collinare a ridosso dell'Appennino a carattere prevalentemente extraurbano naturale/agrario con densità abitative scarse fatta eccezione per gli agglomerati principali. Gli interventi sono relativi a nuove/esistenti stazioni e nel consolidamento del rilevato ferroviario. Non sono previste opere d'arte significative.

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
58,00	58,00	di cui:	26,00	0,00	32,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
58,00							58,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
58,00						58,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi sulla Stazione di Perugia Ponte S. Giovanni sono attualmente in corso di realizzazione con altro progetto di investimento (Velocizzazione Foligno-Terontola).Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della progettazione definitiva relativa agli interventi nelle stazioni di Assidi ed Ellera.E' stata sviluppata e inoltrata alla Regione Umbria la progettazione preliminare degli altri interventi di 1^ fase.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)	J47I09000040009	Realizzazione	10-2011	12-2013	1-2019	3-2021	11-2020	11-2021	11-2020	5-2021	5-2021	1-2023	4-2023	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)	58,00	58,00	0,00	52,76	5,24	6,28	0,90	0,76	4,94	7,19	7,00	6,50	31,61
	58,00	58,00	0,00	52,76	5,24	6,28	0,90	0,76	4,94	7,19	7,00	6,50	31,61

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferro

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	x	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,75
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Umbr

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Progetto 0290: Nuova linea Passo Corese-Rieti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea per il collegamento diretto tra le città di Roma e Rieti. Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo collegamento a semplice binario elettrificato, della lunghezza di circa 49 km dalla stazione di Fara Sabina, sulla linea Roma - Chiusi, alla stazione di Rieti della linea Terni - Sulmona, passando per Osteria Nuova, dove è prevista una nuova stazione. Nell'ambito del progetto é previsto l'adeguamento del piano del ferro della stazione di Fara Sabina.

La nuova linea a semplice binario, che ricade nella Provincia di Rieti, si sviluppa attraverso un territorio orograficamente difficile essendo composto da una serie di rilievi di una certa entità e da valli molto incise. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie tre delle quali classificate “lunghe”, rispettivamente di 2,5, 7,5 e 4,4 km.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma																			

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
792,20	4,39	di cui:	4,39	0,00	0,00	0,00	0,00				787,81	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
792,20							792,20

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
4,39						4,39

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A dicembre 2003, nell'ambito delle procedure previste dalla legge 443/2001, il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Nel marzo 2006, a seguito della chiusura del Conferenza di Servizi, il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del tratto Passo Corese - Osteria Nuova.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	J31H96000000031	Progetto definitivo	-	-	3-2005	11-2027	10-2028	5-2029	12-2027	10-2028	10-2028	3-2033	5-2033	In corso	Da avviare	Da avviare
2^ fase: tratta Osteria Nuova-Rieti	J31H96000000031	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	8-2028	9-2029	6-2030	-	-	9-2029	11-2035	12-2035	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Passo Corese-Osteria Nuova	354,39	4,39	350,00	295,50	58,88	4,37	4,36	4,36	0,00	0,00	0,00	0,00	350,03
2^ fase: tratta Osteria Nuova-Rieti	437,81	0,00	437,81	392,45	45,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	437,81
	792,20	4,39	787,81	687,95	104,25	4,37	4,36	4,36	0,00	0,00	0,00	0,00	787,84

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'accessibilità al servizio ferroviario nel bacino reatino

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,28
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

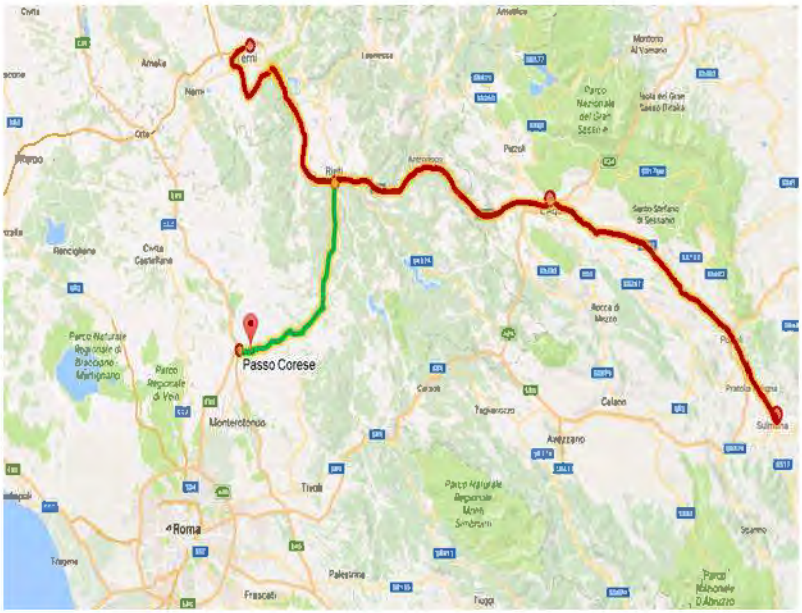
Bacini Centro

Progetto P210A: Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma, Rieti e l'Aquila e al miglioramento dei collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.Il Progetto si articola in diverse fasi funzionali:• Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona• Velocizzazione Terni-L'Aquila-Rieti.

Le opere prioritarie comprendono l'ettrificazione e la velocizzazione tramite interventi alle sedi di incrocio, piccole varianti di tracciato ed ulteriori interventi con iter autorizzativo semplice.



LOCALIZZAZIONE

Umbria

Lazio

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona									X	X							X		
Velocizzazione 1^ fase									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
441,50	61,50	di cui:	61,50	0,00	0,00	0,00	0,00		30,00	350,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
441,50							441,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
16,50				45,00		61,50

Finanziamento prima fase realizzativa, relativa all'ettrificazione della linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, con priorità per i tratti terminali Terni-Rieti e L'Aquila-Sulmona.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.Le risorse finanziarie previste in Contratto di programma 2017-2021 consentiranno il completamento progettuale delle opere prioritarie

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Velocizzazione 1^ fase	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	77,00	47,00	30,00	61,60	15,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,16	1,16	74,69
Velocizzazione 1^ fase	364,50	14,50	350,00	291,60	72,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,47	5,47	353,57
	441,50	61,50	380,00	353,20	88,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,62	6,62	428,26

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.Interventi di elettrificazione e velocizzazione:• Maggiore velocità sulla linea principale• Miglior servizio e confort per i viaggiatori

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,49
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,90
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

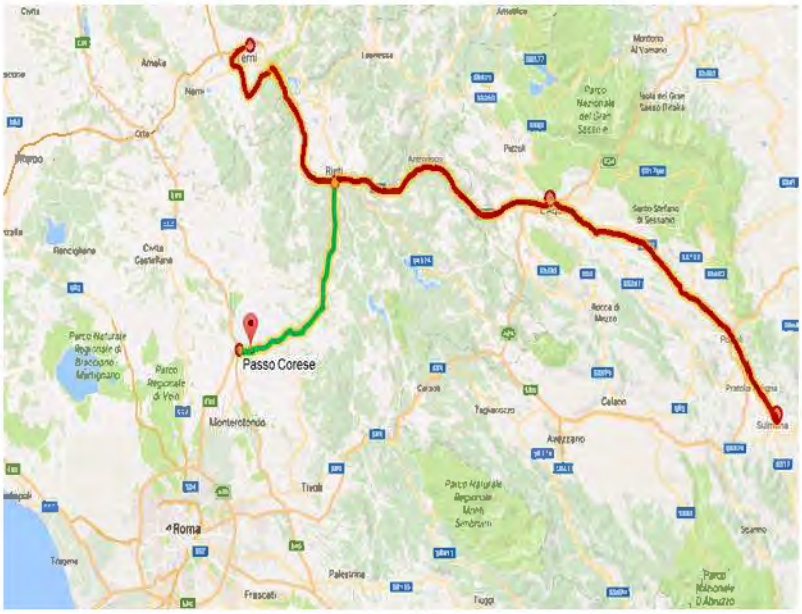
Bacini Centro

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

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma, Rieti e l'Aquila e al miglioramento dei collegamenti interni della regioni Abruzzo, Lazio ed Umbria.Il Progetto si articola in diverse fasi funzionali:• Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona• Velocizzazione Terni-L'Aquila-Rieti.

La fase di completamento prevede la realizzazione di varianti di tracciato più impegnative, prevalentemente in galleria. Gli interventi sono strettamente collegati alla realizzazione della nuova linea Passo Corese – Rieti che consentirà di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza tra L'Aquila e Roma.



LOCALIZZAZIONE

Umbria

Lazio

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione 2^ fase									X				X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
558,50	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				558,50	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
558,50							558,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Velocizzazione 2^ fase	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione 2^ fase	558,50	0,00	558,50	446,80	111,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,38	8,38	541,75
	558,50	0,00	558,50	446,80	111,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,38	8,38	541,75

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.Interventi di elettrificazione e velocizzazione:• Maggiore velocità sulla linea principale• Miglior servizio e confort per i viaggiatori

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,19
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Centro

Programma P200: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettrificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Gli interventi previsti nell'ambito del programma Upgrading Infrastrutturale centro prevedono• Interventi diffusi sui principali itinerari interessati dal traffico di tipo regionale prevedendo interventi comeo Realizzazione Sottopassi, Adeguamento Marciapiedio Interventi di velocizzazione Itinerari Deviatio Condizioni Impiantistiche per i movimenti contemporanei d'ingresso sul semplice binario• Elettrificazione di tratte a trazione diesel per quali non vi è specifico progetto di investimento o riferimento sul CdP• Adeguamento dei Sistemi Tecnologici IAP ed Informazione al Pubblico• Rinnovo/adeguamento/potenziamento dei sistemi di distanziamento sulle linee

LOCALIZZAZIONE

Toscana

Marche

Umbria

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X			-	X	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.026,03	237,48	di cui:	222,49	0,00	6,00	0,00	8,99		20,50	21,00	747,05	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.028,45	-2,42						1.026,03

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
159,45	-2,42			67,85	12,60	237,48

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- ACC-M linea LL Roma - Firenze (progettazione e 1^ fase)- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tra gli interventi prioritari, in regione Umbria, sono in corso gli interventi di sistemazione a Piano Regolatore Generale con il rinnovo di tutti gli impianti ferroviari delle stazioni di Perugia s.Giovanni e Terni.In corso progettazione lo studio di fattibilità degli interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Liberazione Immobili - DTP FI - 2014	J87B14000250005	2,98	2,98	2,98	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP AN - 2014	J87B14000230001	0,17	0,17	0,17	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP AN - 2016	J87B16000420001	0,25	0,25	0,25	99%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Firenze)	J86J17000460001	5,00	5,00	4,92	98%	Realizzazione
DTP FI – upgrading linee viaggiatori	J87I17000050001	17,00	17,00	16,64	98%	Realizzazione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Ancona - 2015	J97B15000290002	2,42	2,42	2,18	90%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP FI - 2016	J87B16000440001	10,47	10,47	9,18	88%	Realizzazione
Miglioramenti infrastrutturali Potenziamento – Firenze - 2018	J87J18000680001	12,60	12,60	8,82	70%	Realizzazione
DTP RM – upgrading linee merci	J57J18000030001	20,00	20,00	13,74	69%	Realizzazione
Miglior Infrastrutturali -Potenziamento	J87B17000610004	1,67	1,67	1,09	65%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DTP Ancona - 2014	J47B14000020005	1,75	1,75	0,77	44%	Realizzazione
Liberazione immobili – DTP RM - 2016	J57B16000360001	3,82	3,82	0,29	8%	Realizzazione
Upgrading bacini centro	°	925,90	137,35	0,00	0%	Progettazione
Upgrading bacini centro	°	6,00	6,00	0,00	0%	Progettazione
Interventi diffusi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico ambito regione Marche	J87J18000700001	6,00	6,00	0,30	5%	Realizzazione
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Umbria	°	10,00	10,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.026,03	237,48	788,55	833,46	192,57	69,40	40,11	9,59	47,97	25,80	17,40	17,10	908,17

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P087: Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira a creare le condizioni per migliorare gli attuali servizi ferroviari all'interno della Regione Abruzzo e per loro successivi sviluppi, in attuazione dell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità ferroviaria sottoscritto a novembre 2016.Gli interventi sono divisibili nelle seguenti fasi funzionali:• Ripristino bretella in ambito stazione di Sulmona per il collegamento diretto tra Pescara e L'Aquila elettrificata in continuità con gli interventi di elettrificazione della tratta l'Aquila-Sulmona (vedi P210A)• nuovo collegamento tra la Stazione Porto di Vasto e il Porto di Punta Penna. Sono previsti adeguamenti dell'attuale stazione di Vasto con ripristino dei binari di arrivo/partenza e la realizzazione di una nuova infrastruttura a servizio del porto (semplice binario e trazione diesel)• nuova fermata S.giovanni Teatino Aeroporto d'Abruzzo• Ulteriori interventi sulle linee d'interesse della Regione Abruzzo come potenziamento delle sedi di incrocio sulle linee a semplice binario, PRG ed adeguamento tecnologico degli impianti.

La bretella di Sulmona consiste nel ripristino di un tracciato pre-esistente di circa 700 metri di estesa finalizzato a velocizzare i collegamenti ferroviari nelle tratte Pescara – Sulmona – L'Aquila – Terni. Il progetto comprende anche la realizzazione della fermata di Sulmona - S. Rufina. Per consentire il collegamento tra la fermata di S. Rufina e la S.P. 51 Sagittario verrà realizzata una nuova strada di tipo categoria "F2" Locale Ambito Extraurbano che permetterà inoltre il collegamento veloce del nucleo abitativo, che nel frattempo si è venuto a creare nei pressi della futura fermata, alla S.P.51. Inoltre la stazione di Sulmona verrà potenziata con la realizzazione di un nuovo Apparato di Sicurezza di nuova tecnologia (ACC) e con la messa a piano regolatore generale della stazione. Nel Master Plan per l'Abruzzo è stato previsto il collegamento tra il porto di Punta Penna e la stazione di Porto di Vasto a servizio delle aree industriali di Piana S. Angelo e Valdisangro.

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Bretella Sulmona										X			X						
Altri interventi minori										X			X						
Collegamento al porto di Vasto										X			X						
Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)										X			X						

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
53,65	53,65	di cui:	51,00	0,00	0,00	0,00	2,65					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
51,00				2,65			53,65

Ampliamento del perimetro del progetto per l'inserimento delle opere ferroviarie connesse alla realizzazione della nuova fermata S.giovanni Teatino per l'interscambio con l'aeroporto di Pescara

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
51,00				2,65		53,65

Ampliamento del perimetro del progetto per l'inserimento delle opere ferroviarie connesse alla realizzazione della nuova fermata S.Giovanni Teatino per l'interscambio con l'aeroporto di Pescara, come previsto nel Masterplan Abruzzo.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di sistemazione del PRG di Pescara Porta Nuova sono stati attivati a fine 2018.Per la bretella Sulmona è in stata ultimata la progettazione definitiva. La soluzione è stata individuata in funzione delle risorse disponibili (12 milioni) e consente di evitare l'inversione di marcia dei treni nella stazione di Sulmona, con un recupero di tempi tra l'Aquila e Pescara. Su richiesta delle commissioni parlamentari è stata richiesta la valutazione di soluzioni alternative per la velocizzazione del collegamento mantenendo la fermata di Sulmona.Per il collegamento al porto di Vasto è stato sviluppato lo studio di fattibilità.Per il collegamento con l'aeroporto di Pescara presso S.Giovanni Teatino sono in corso le procedure per l'affidamento, da parte del gestore dell'aeroporto, del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica degli «Interventi per lo Sviluppo dell'Aeroporto d'Abruzzo» nel cui ambito verrà individuata l'ubicazione della fermata, che dovrà essere connessa all'aerostazione da un breve percorso pedonale nell'ambito del tessuto urbano del comune di S. Giovanni Teatino.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Bretella Sulmona	J84J18000000001	Progetto definitivo	-	-	-	7-2019	3-2020	6-2020	-	-	-	-	2-2022			
Altri interventi minori	°	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Collegamento al porto di Vasto	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bretella Sulmona	12,00	12,00	0,00	11,76	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	4,00	4,00	2,00
Altri interventi minori	5,00	5,00	0,00	4,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	4,80
Altri interventi minori	14,00	14,00	0,00	13,53	0,47	1,75	0,85	0,00	1,15	8,24	4,60	0,00	0,00
Collegamento al porto di Vasto	20,00	20,00	0,00	16,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	19,20
Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)	2,65	2,65	0,00	2,12	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	2,54
	53,65	53,65	0,00	47,42	6,23	1,75	0,85	0,00	1,15	10,24	8,60	5,11	28,54

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.In particolare:- il PRG di Pescara PN consentirà il miglioramento della regolarità della circolazione sia in condizioni normali che pert

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x			x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Indice di priorità (IP)		0,51
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito dei Patti per il Sud Regione Abruzzo (fermata S.Giovanni Teatino - aeroporto di Pescara)• Intervento previsto nell'Accordo Q servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P141: Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti tra la regione Molise e la dorsale verticale, istituendo nuovi servizi e velocizzando i servizi regionali e inter-regionali verso Roma e Napoli.
L'intervento si inquadra nel contesto più ampio di potenziamento dell'intera linea Termoli – Venafro, per la quale con le risorse del FSC 2007-2013 è in corso l'intervento di potenziamento della tratta Matrice – Campobasso – Bojano.Il Progetto prevede di elettrificare e velocizzare la tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso al fine di incrementare la velocità commerciale e potenziare l'offerta di servizi ferroviari regionali per il collegamento reciproco delle due Province.La 1° fase degli interventi consiste nell'elettrificare la tratta Roccaravindola – Isernia e velocizzare la tratta Roccaravindola – Isernia – Bojano.

Si prevedonono i seguenti macro-interventi:- Elettrificazione della linea: progettazione dell'elettrificazione dell'intera tratta Roccaravindola – Isernia – Campobasso e realizzazione in 1^ fase dell'elettrificazione a 3 kv c.c. tratta Roccaravindola – Isernia (circa 18 Km) e di una nuova sottostazione elettrica a Roccaravindola; - Velocizzazione del tratto Roccaravindola – Isernia - Campobasso: velocizzazione della tratta Roccaravindola – Isernia – Bojano. Gli interventi consistono in modifiche di armamento, realizzazione sottopassi/sovrappassi, marciapiedi, pensiline e adeguamento impianti tecnologici (circa 45 Km).

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase										X							X		
2^ fase									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
80,00	80,00	di cui:	15,00	0,00	50,00	0,00	15,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
30,00		50,00					80,00

Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
30,00				50,00		80,00

Ampliamento del perimetro della fase finanziata a seguito del finanziamento degli interventi di 2^ fase nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso la progettazione degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase	J14F18000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2^ fase	J14F18000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase	30,00	30,00	0,00	24,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,00
2^ fase	50,00	50,00	0,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
	80,00	80,00	0,00	64,00	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Molise e migliorare i

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,52
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e Coesione della programmazione 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017) e con fondi regionali (Patto per il sud regione Molise)• Int previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 1888: Metropolitana Leggera Matrice-Bojano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto, finanziato dalla Regione Molise, riguarda interventi di natura “ferroviaria e di completamento” finalizzati alla razionalizzazione e potenziamento del trasporto ferroviario nel Comune Capoluogo e nei comuni limitrofi, lungo la tratta ferroviaria Matrice-Bojano.Rete Ferroviaria Italiana curerà la realizzazione delle opere ferroviarie (binari, marciapiedi, pensiline, sottopassi, modifiche all’Asset binari e agli impianti tecnologici) mentre la Regione Molise provvederà alla sistemazione delle opere esterne alle stazioni (strade, piazzali e parcheggi) per favorire l’interscambio ferro/gomma.

Gli interventi sono articolati nelle seguenti fasi funzionali:- riqualificazione delle stazioni Guardiaregia, Campochiaro, Vinchiaturo e Baranello e riattivazione del servizio commerciale- realizzazione di due nuove fermate (San Michele e Duca D’Aosta) a Campobasso- realizzazione di una nuova fermata nel comune di San Polo (Campobasso).

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
23,15	23,15	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	23,15					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
23,15							23,15

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
23,15						23,15

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la progettazione ed i primi affidamenti.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	J14H15000600002	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2020	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23,15	23,15	0,00	21,14	2,01	20,36	11,63	8,34	7,02	9,26	-1,47	0,00	0,00
	23,15	23,15	0,00	21,14	2,01	20,36	11,63	8,34	7,02	9,26	-1,47	0,00	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’intervento è volto a assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito del Comune Capoluogo e nei comuni l

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,52
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione del 23/06/2015)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel territorio della Reg Molise del 09/08/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0312: Ammodernamento Venafro - Termoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Molise, la Capitale e la direttrice Adriatica.

Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nel risanamento infrastrutturale e nel potenziamento tecnologico della linea Venafro - Isernia - Campobasso- Termoli per la velocizzazione del trasporto regionale.Il primo lotto funzionale riguarda la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie ad attivare il sistema di trasporto ferroviario urbano ed extraurbano sulla tratta Matrice – Campobasso – Bojano con adeguamento del piano del ferro, velocizzazione e upgrade tecnologico degli impianti di Matrice, Baranello, Vinchiaturo, Guardiaregia e Bojano, realizzazione due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta, adeguamento fermata S. Polo Matese, adeguamento marciapiedi, realizzazione pensiline e sottopassi.

Il territorio dove si realizza l'opera è in parte montuoso e in parte pianeggiate. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

LOCALIZZAZIONE

Molise

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Istituzione rango C e ammodernamento linea									X								X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50,00	0,80	di cui:	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00				49,20	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Adeguamento della stima programmatica al valore esposto nella documentazione presentata al CIPE
50,20			-0,20				50,00	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,80						0,80

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sviluppato lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Istituzione rango C e ammodernamento linea	J34F05000010001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	7-2027	1-2028	3-2028	6-2029	4-2030	9-2030	7-2027	3-2028	4-2030	12-2031	9-2031	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Istituzione rango C e ammodernamento linea	50,00	0,80	49,20	48,60	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
	50,00	0,80	49,20	48,60	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il potenziamento programmato consentirà il transito a 60 km/h sul ramo deviato, al fine di agevolare gli incroci nelle stazioni e conseguire una riduzione dei tempi medi di percorrenza su tutta la relazione.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,25
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I177: Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La realizzazione del completamento della metropolitana di Salerno tratta Arechi - Pontecagnano Aeroporto è finalizzato al potenziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa nell'ambito dell'area urbana di Salerno, nell'ottica dell'aumento dell'offerta di servizi ferroviari metropolitani per il collegamento con i comuni dell'hinterland meridionale migliorando i collegamenti con l'ospedale, l'università, l'aeroporto, l'area industriale e riducendo il traffico veicolare privato. L'intervento prevede la realizzazione del completamento dell'attuale collegamento metropolitano a semplice binario in esercizio tra le stazioni di Salerno ed Arechi.

Realizzazione di un nuovo tratto di linea ferroviaria a singolo binario di circa 8,8 km con la realizzazione di 3 nuove stazioni oltre all'adeguamento di quelle esistenti di Arechi e Pontecagnano ed all'implementazione dell'ACCM sull'intera tratta.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100,00	100,00	di cui:	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Nuova esigenza di investimento finanziata nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
0,00					100,00		100,00	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Nuova esigenza di investimento finanziata nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
0,00				100,00		100,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	J44G19000010001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2019	6-2019	6-2019	6-2020	-	-	-	-	-	-	4-2025			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	100,00	100,00	0,00	84,92	15,08	0,51	0,00	0,00	0,00	0,50	1,30	1,70	96,50
	100,00	100,00	0,00	84,92	15,08	0,51	0,00	0,00	0,00	0,50	1,30	1,70	96,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
- aumento della velocità commerciale dei convogli passeggeri;- aumento del traffico merci;- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali per il collegamento reciproco delle tre Province;- miglioramento dei collegamenti passeggeri con i capoluog				X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,26
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I173: Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi inseriti nell'intervento prevedono l'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento della infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato San Severino-Avellino-Benevento e della linea Mercato San Severino- Codola, compreso l'ammodernamento della tratta Mercato S. Severino - Codola - Sarno previa riattivazione in esercizio.

L'intervento si articola in più lotti, temporalmente e funzionalmente indipendenti, che concorrono al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, con l'obiettivo di conseguire un miglioramento delle prestazioni in termini di potenzialità della linea e di velocità commerciale dei treni al fine di migliorare i collegamenti ferroviari tra le aree interne e la costa.• Elettrificazione della linea: realizzazione di una nuova linea di contatto a 3kv c.c. e di due nuove sottostazioni elettriche ad Avellino e Mercato S.Severino;• Velocizzazione del tracciato: realizzazione di interventi puntuali di livellamento e rettifica curve, nonché di risanamento binario e consolidamento della piattaforma, istituzione del rango C (accelerazione non compensata in curva di 1 m/s^2) per sfruttare le prestazioni dei materiali leggeri con aumento delle velocità di tracciato di 5-10 km/h.• Riclassificazione della linea: passaggio dalla categoria A (massa di 16 t/asse e di 5,0 t/m) alla categoria C3 (massa di 20 t/asse e di 7,2 t/m) tramite la sostituzione di 4 Travate Metalliche, il consolidamento di alcuni ponti in muratura e di tratti di piattaforma cedevole e il rinnovamento a standard dell'armamento (rotaie 60 UNI e traverse in cemento armato).• Adeguamento del sistema di controllo della circolazione della marcia dei treni, con la migrazione dall'attuale sistema semplificato SSC al sistema SCMT.• Soppressione di passaggi a livello: viene ipotizzata la soppressione di 18 passaggi a livello su un totale di 64 attualmente presenti, tramite la realizzazione di 11 opere sostitutive di scavalco della linea ferroviaria.

Il territorio dove si realizza l'opera è in parte montuoso e in parte pianeggiate. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi di miglioramento armamento (fase 0)									X	X							X		
Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento				X					X	X							X		
Interventi di soppressione passaggi a livello										X									

Stato attuativo-finanziario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
225,00	225,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	225,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
230,00		-5,00					225,00

Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso allo stralcio degli interventi di fase 0, eseguiti nell'ambito del programma "sicurezza armamento" (vedi A1004E)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
230,00		13,00	-69,71	69,71	-18,00	225,00

Aggiornamento del perimetro connesso allo stralcio degli interventi di fase 0, eseguiti nell'ambito del programma "sicurezza armamento" (vedi A1004E)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Lavori in parte avviati e in parte in corso di affidamento.In corso la campagna di rilievi geometrici delle gallerie, le indagini strutturali alle opere d'arte, sono state sostituite due travate metalliche, completato il rinnovo dell'armamento sulla tratta Mercato San Severino – Codola ed in avvio quello sulla tratta Codola- Sarno.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Interventi di miglioramento armamento (fase 0)	J97B16000430001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	6-2016	6-2016	2-2017	-			
Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento	J24J17000020001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2021	-	-	-
Interventi di soppressione passaggi a livello	J19G01000000001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di miglioramento armamento (fase 0)	18,00	18,00	0,00	17,60	0,40	18,06	17,70	15,06	2,73	0,29	0,00	0,00	-0,09
Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento	174,00	174,00	0,00	167,15	6,85	50,10	15,19	0,00	23,00	24,00	17,00	30,00	80,00
Interventi di soppressione passaggi a livello	33,00	33,00	0,00	26,40	6,60				3,30	6,93	6,60		16,17
	225,00	225,00	0,00	211,14	13,86	68,16	32,89	15,06	29,03	31,22	23,60	30,00	96,08

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento della velocità commerciale della linea, miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario per le aree urbane ed industriali afferenti alla linea e realizzazione di un nuovo corridoio rispondente a possibili esigenze degli operatori merci.-

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,65
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito dei Patti per il Sud Regione Campania e della programmazione POR-FESR 2014-2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P230: Stazione AV Foggia Cervaro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Foggia in locaità Cervaro.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Stazione AV Foggia Cervaro									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
20,00	20,00	di cui:	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00		20,00					20,00

Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. cdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Avvio della fase realizzativa, con finanziamenti a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
0,00				20,00		20,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Stazione AV Foggia Cervaro	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2019	3-2021	-	-	-	-	5-2021	10-2021	11-2021	11-2027	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV Foggia Cervaro	20,00	20,00	0,00	16,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,70	19,20
	20,00	20,00	0,00	16,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,70	19,20

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,41
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

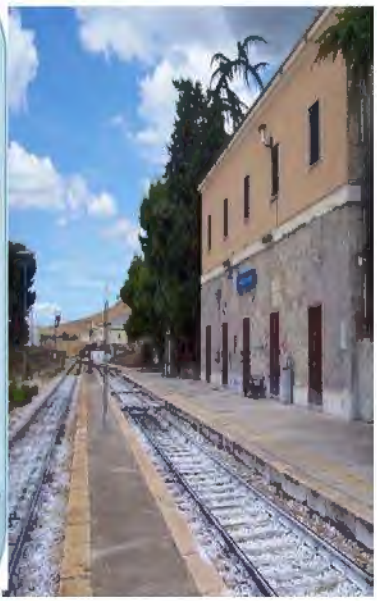
Bacini Sud e isole

Progetto I170: Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nel potenziamento della stazione di Canosa di Puglia (nuovo PRG a 3 binari) elettrificazione della tratta Barletta-Canosa (25 km), nella realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale, del nuovo punto d'incrocio presso la località di Canne della Battaglia (nuovo PRG a 2 binari)

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato tra i comuni di Barletta e Canosa.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
45,00	45,00	di cui:	19,00	0,00	26,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
26,00		19,00					45,00

Evoluzione coperure finanziarie

Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201).

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201).
26,00					19,00	45,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In avvio la fase progettuale.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	J54F18000010009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	1-2019	5-2019	5-2019	1-2021	12-2021	8-2022	-	-	-	-	8-2024			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	45,00	45,00	0,00	43,09	1,91	0,44	0,01	0,00	0,44	1,40	0,29	3,50	39,36
	45,00	45,00	0,00	43,09	1,91	0,44	0,01	0,00	0,44	1,40	0,29	3,50	39,36

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati perseguire gli scenari di servizio previsti da Accordo Quadro RFI-Regione Puglia del 18/3/2016:L'estensione dei collegamenti Fasano - Bari - Barletta sino a Canosa senza rottura di carico in modo da migliorare l'accessibil

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X		X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,43
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo per l'Utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria nella Regione Puglia del 18/03/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I174: Fermata Taranto Nasisi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il recupero dell'ex stazione ferroviaria Nasisi sulla linea Taranto-Brindisi, posta in prossimità del Mar Piccolo e non molto distante dall'abitato urbano del rione Paolo VI.La nuova stazione intermodale, con annessa area di parcheggio, costituirà un importante nodo per il trasporto ferro-gomma al fine di favorire lo snellimento del traffico urbano.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata Taranto Nasisi				X					X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
15,00	15,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
22,00				-7,00			15,00

Riduzione del perimetro in coerenza con la convenzione sottoscritta con Regione Puglia

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Riduzione del perimetro in coerenza con la convenzione sottoscritta con Regione Puglia
22,00			-7,00			15,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Fermata Taranto Nasisi	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	2-2020	6-2021	-	-	-	-	7-2021	10-2021	1-2022	1-2028	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata Taranto Nasisi	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,55	14,34
	15,00	15,00	0,00	12,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,55	14,34

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dei livelli di interscambio- Riqualificazione territoriale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito dei Patti per il Sud Regione Puglia• Intervento previsto nell'Accordo per l'Utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria nell Puglia del 18/03/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

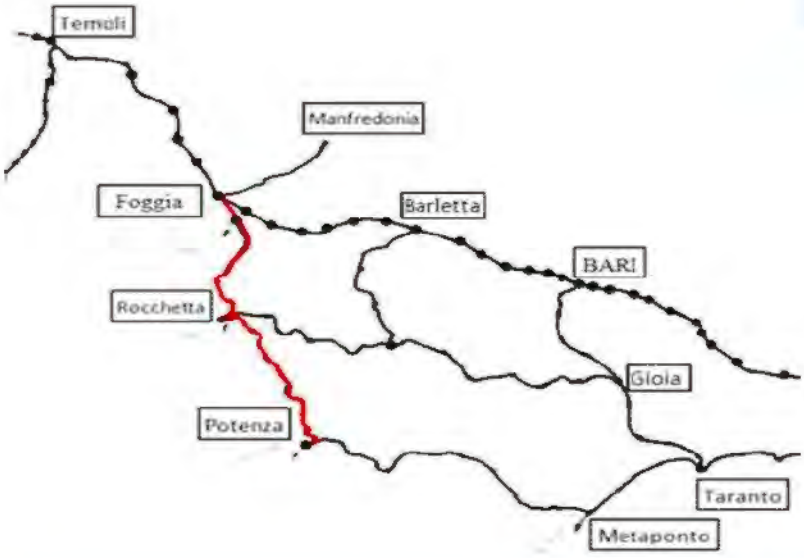
Progetto 1674: Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale, all'adeguamento prestazionale per il traffico merci e alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Napoli e Bologna per i servizi lunga percorrenza, mitigando i limiti infrastrutturali della linea (elevate pendenze, curve di raggio stretto, attrezzaggio tecnologico obsoleto).La linea attuale a semplice binario non elettrificata si sviluppa con elevate pendenze (fino al 28 ‰) e curve di raggio stretto, con attrezzaggio tecnologico non adeguato a moderni standard ferroviari. Gli interventi di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico individuati consistono in: - adeguamento a standard del binario e di impianti IaP e TLC (VOIP) e SCMT; - razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata); - elettrificazione della linea; - rettifiche di tracciato, consolidamento sede e opere d'arte; - soppressione PL (opere sostitutive e /o viabilità alternativa).

Gli interventi sono stati ripartiti in fasi funzionali:1^ fase: interventi prevalentemente di tipo tecnologico per l'adeguamento a standard del binario, upgrade dei sistemi di gestione/protezione della marcia del treno e razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione dei passaggi a livello (opere sostitutive e /o viabilità alternativa), consolidamento sede e opere d'arte.

L'area dell'intervento ricade parte in Puglia. e parte in Basilicata. Procedendo da Nord a Sud l'area interessata dal tracciato è caratterizzata dalla presenza di settori subpianeggianti ricobducubili alla valle alluvionale dell Torrente Cervaro, da bassi rilievi in località Camdela fino al Fiume Ofanto al confine tra Puglia e Basilicata, dal rilievo del Vulture e a seguire da rilievi incisi da numerose valle e torrenti fino ad arrivare alla valle del Fiume Basento in zona Sud di Potenza.L'intervento di Ammodernamento prevede l'elettrificazione di 120 km di linea con adeguamento dove necessario delle 40 gallerie presenti in linea per consentire l'attrezzaggio TE, con abbassamento del p.f. dove il ballast lo contente e in taluni casi con rifacimento dell'arco rovescio, velocizzazione rettifiche di tracciato in corrispondeza di due curve utili all'aumento del raggio di curvatura nell'ottica di consentire la veliocizzazione in tali tratte, ristrutturazione di 104 tombini idraulici sulla tratta Cervaro - Rocchetta - S.Nicola di Melfi in funzione della riclassificazione da C3 a D4, interventi di manutenzione straodinario di 9 ponti e viadotti in muratura in detta tratta, soppressione di 29 PL mediante cavalcaferrovia e viabilità sostitutive, adeguamenti degli impianti IS e TLC in coerenzacon l'attrezaggio TE, attrezzaggio SCMT con encoder da cabina



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti									X	X							X		

2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	X	X	X

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
283,00	213,00	di cui:	13,00	0,00	200,00	0,00	0,00		70,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00			83,00				283,00

L'incremento del costo è conseguente a:· adeguamento a STI 2014 della stazione in Comune di Candela (sottopasso, ascensore, percorsi tattili, segnaletica, sistema di informazione al pubblico e marciapiedi H55; tale intervento non previsto in progetto deriva da una prescrizione del medesimo comune;· necessità, emersa nell'ambito dell'iter di CdS, di individuare una nuova soluzione per la viabilità NV14 in Ascoli Satriano connessa alla soppressione dei PPLL ai Km 30+356 e Km 30+881. Tale nuova soluzione ha comportato maggiori lavorazioni ed espropri nonché modifiche alla soluzione del cavalcaferrovia NV05, opera che sebbene approvata funziona solo se corredata della viabilità NV14;· necessità di realizzare su tutta la linea una nuova canalizzazione con utilizzo di nuovi cavi in rame ed in fibre ottiche, accertatone lo stato di vetustà, in luogo delle lavorazioni inizialmente previste in progetto (manipolazione) che ne avrebbero totalmente compromesso la funzionalità;· adeguamento STI 2014 SRT/ENE di alcune gallerie (prescrizioni emerse in sede di attività di verifica dell'Organismo d'Ispezione di Tipo B - ex art.26 del d.lgs 50/2016);· recepimento prescrizione Autorità di Bacino: spostamento canale idraulico di recapito a seguito della traslazione di circa 30 metri della SSE di San Nicola di Melfi per risoluzione interferenza con un corso d'acqua;· recepimento prescrizione soprintendenza: utilizzo quale cabina TE di Rocchetta in luogo del nuovo fabbricato tecnologico previsto in progetto, un fabbricato esistente in disuso sito in prossimità della galleria Santa Venere;· recepimento prescrizione Regione Puglia Sezione Assetto del Territorio: nuova soluzione progettuale per l'opera NV11 utile alla soppressione di un PL in località Candela; · adozione di soluzione fuori standard per le fondazioni di pali e portali TE a causa della natura geologica dei terreni: soluzione che prevede blocchi di fondazione su micropali lungo tutta la linea in luogo del blocco standard;· realizzazione opere di protezione dei cavalcaferrovia a seguito dell'aggiornamento 2016 del manuale di progettazione delle OO.CC.;· adeguamento tariffario (da tariffe 2014 a tariffe 2018). Per dettagli vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
200,00				13,00		213,00

Le nuove risorse consentiranno di completare l'intervento, a copertura dei maggiori oneri connessi a:- adeguamento a STI 2014 della stazione Comune di Candela (sottopasso, ascensore, percorsi tattili, segnaletica, sistema di informazione al pubblico e marciapiedi H55);- necessità di individuare una nuova soluzione per la viabilità NV14 in Ascoli Satriano, come concordato in sede di CdS, che ha comportato maggiori lavorazioni ed espropri; - necessità di realizzare, su tutta la linea, una nuova canalizzazione per le TLC e di utilizzare nuovi cavi in rame ed in fibre ottiche, in luogo delle lavorazioni inizialmente previste in progetto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per gli interventi di fase 1 sono in corso le realizzazioni. Attivato nuovo sistema di informazione al Pubblico sull'intera tratta, controllato dal Posto Centrale di Bari Lamasinata, in sedici stazioni della linea (Ordona, Ascoli Satriano, Candela, Rocchetta, Filiano, Forenza, Castel Lagopesole, Pietragalla e Potenza Università, Potenza Superiore, Potenza Macchia Romana, Melfi, Barile, Rionero, Avigliano e Possidente). Attivati i PRG delle stazioni di Candela, Rionero, Ascoli Satriano, Avigliano, Tiera, Lagopesole, Ordona e Melfi. Per gli interventi di fase 2, si è conclusa la Conferenza dei Servizi. In avvio la fase negoziale

CRONOPROGRAMMA

Proce Proce Proce

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	J19B12000040001	Realizzazione	9-2012	4-2014	6-2013	-	-	-	1-2014	7-2014	8-2014	12-2019	12-2019	n.a.	-		-
2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	J19B12000040001	Progetto definitivo	-	-	6-2014	6-2018	11-2017	6-2020	-	8-2019	8-2019	6-2023	10-2023	In corso	-		-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti	52,27	52,27	0,00	48,48	3,78	51,62	45,88	43,19	3,45	1,20	1,13	2,85	0,44
2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede	230,73	160,73	70,00	176,28	54,45	40,20	16,46	13,38	6,93	0,80	0,00	12,15	197,48
	283,00	213,00	70,00	224,77	58,23	91,82	62,34	56,57	10,38	2,00	1,13	15,00	197,92

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi permetteranno di poter offrire un servizio regionale completamente rinnovato, con orario cadenzato ogni ora, aumento della velocità massima di tracciato dagli attuali 100 km/h a 130 km/h, con riduzione dei tempi di percorrenza dagli attuali

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	x	X	x	X	X	X	X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,78
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,75
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2007-2013 (Delibera CIPE n. 62/2011)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Basi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0271A: Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa e completano funzionalmente il programma di interventi previsti per il potenziamento della direttrice ionica Messina - Catania - Siracusa.Gli interventi interessano la tratta Bicocca-Augusta di circa 49 km e consistono nella realizzazione di rettifiche di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria, varianti ai PRG delle stazioni di Lentini, Lentini Diramazione, Brucoli, Agnone ed Augusta con sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione di alcuni passaggi a livello esistenti.

Il progetto di velocizzazione prevede, essenzialmente, l'adeguamento delle curve attuali mediante variazioni della sopraelevazione e dei raccordi di transizione e la realizzazione delle seguenti varianti di tracciato:• Variante Lentini Diramazione (km 248+296 – km 249+511);• Variante 1 (km 251+916 – 252+667);• Variante Lentini (km 253+831 – km 255+684);• Variante 2 (km 262+317 – km 262+747);• Variante Agnone (km 263+358 – 264+205);• Variante Brucoli (km 274+294 – km 275+292).

La linea Catania-Siracusa inizia alla periferia sud di Catania (stazione di Bicocca) costeggia l'area dell'aeroporto della città etnea e attraversa la piana di Catania, nella quale scorre il fiume Simeto, in direzione di Lentini e della piana omonima.La piana di Catania è una vasta conca, per secoli paludosa e desertica, delimitata dagli ultimi contrafforti dei monti Erei ed Iblei e a nord dalle estremità del massiccio vulcanico dell'Etna.L'area è, ancora oggi, scarsamente popolata e ciò ha favorito le colture estensive basate sulla cerealicoltura e il pascolo transumante. Nelle zone più vicine a Catania e lungo la fascia costiera si sono invece insediate rilevanti attività industriali e grandi infrastrutture, numerose, particolarmente nei pressi della foce del Simeto, sono le case di villeggiatura sorte negli ultimi decenni.In prossimità di Lentini il tracciato devia bruscamente verso est, e quindi verso la costa e raggiunge, fiancheggiando le pendici dei monti Iblei, Agnone.Il tavolato ibleo è costituito da rilievi dalle forme smussate. Verso nord ha limiti incerti: il passaggio tra i versanti collinari e la Piana di Catania è invece brusco e caratterizzato da fratture, specie tra Scordia, Francofonte e Lentini, retaggio delle alluvioni quaternarie che s'insinuano fin sotto la massa montuosa formando una specie di conca. I confini ad est sono strutturati da terrazze degradanti dai 600 m ai 200 m che si allungano verso il litorale presso il quale si aprono le piane di Lentini, d'Augusta e di Siracusa.Lasciata la stazione d'Agnone, la linea fiancheggia, in un primo tratto, la costa per poi spostarsi più all'interno fino ad Augusta. Il paesaggio costiero ha subito negli ultimi anni una forte e incontrollata pressione insediativa costituita sia da case per la villeggiatura sia da edilizia residenziale. Le aree attraversate dal progetto sono caratterizzate da una prevalente morfologia di altipiani che si affacciano sul Mar Ionio. Le linee guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) suddividono il territorio siciliano in 17 ambiti differenziati tra loro in base ai caratteri strutturali morfologici del paesaggio. Il tratto dilinea ferroviaria Bicocca-Augusta attraversa due ambiti diversi: l'ambito territoriale 14 "Area della pianura alluvionale catanese" e l'ambito territoriale 17 "Area dei rilievi e del tavolato ibleo", e indettaglio:• da pk 234+640 (inizio progetto) a 263+500 l'ambito 14 Area della pianura alluvionale catanese;• da pk 263+500 a 266+000 un territorio, al limite tra l'ambito 14 ed il 17, in cui i caratteri peculiari dell'uno e dell'altro si contaminano;• da pk 266+000 a 280+000 (fine I lotto) l'ambito 17 Area dei rilievi e del tavolato ibleo;AREE SIC E ZPSI siti Natura 2000 potenzialmente interessati nelle attività di costruzione della linea sono:• Zone di Protezione Speciale ZPS ITA070029 "Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce";• Siti di Importanza Comunitaria SIC ITA 070001 "Foce del Simeto e Lago di Gornalunga".Nel tratto tra km 238+500 e km 239+000, la linea ferroviaria sistente attraversa il Fiume Simeto, tutelato dalla ZPS ITA070029 e dal SIC ITA 070001, ed il progetto prevede limitati interventi di manutenzione dell'opera d'arte consistenti nel rifacimento degli strati superficiali di protezione del ferro della attuale travata metallica. Non sono previste modifiche del piano ferro.In merito ai suddetti siti Natura 2000, si evidenzia che la procedura di Valutazione di Incidenza presso la Regione Sicilana è stata espletata nel corso sia del progetto preliminare che del definitivo.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Bicocca-Augusta	X					X	X		X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
88,00	88,00	di cui:	8,21	0,00	0,00	79,79	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
88,00							88,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
88,00				6,36	-6,36	88,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la realizzazione delle opere.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Tratta Bicocca-Augusta	J11H03000150001	Esercizio	-	12-2005	12-2010	4-2014	9-2012	6-2019	3-2015	2-2020	2-2020	11-2022	9-2019	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Bicocca-Augusta	88,00	88,00	0,00	69,84	18,16	55,79	35,32	34,28	8,40	6,00	12,76	11,46	15,10
	88,00	88,00	0,00	69,84	18,16	55,79	35,32	34,28	8,40	6,00	12,76	11,46	15,10

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto, unitamente al completamento degli interventi di velocizzazione nella tratta Giampilieri – Fiumefreddo, consentirà una riduzione dei tempi di viaggio stimabile in circa 14’ tra le località di Messina C.le e Siracusa, nonché un miglioramento de

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,69
Rilevanza strategica I_{RS}	0,55

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servi trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27

Maturità	I_M	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0271B: Velocizzazione Catania-Siracusa completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di velocizzazione del collegamento tra Catania e Siracusa e completano funzionalmente il programma di interventi previsti per il potenziamento della direttrice ionica Messina - Catania - Siracusa.Gli interventi interessano la tratta Augusta-Targia di circa 19 km e consistono in correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria, sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione dei passaggi a livello esistenti lungo la linea.

Nelle stazioni di Megara e Priolo è stata prevista la velocizzazione degli scambi di comunicazione tra il binario di corsa ed il binario di precedenza, con la sostituzione degli scambi esistenti con deviatoi 60 UNI/400/0.074 che consentono l'ingresso in deviata dei treni alla velocità di 60 km/h, nonché la realizzazione di tronchini di sicurezza in corrispondenza dei binari di precedenza.Per la stazione di Targia è prevista la velocizzazione della radice lato Catania mediante la sostituzione dei deviatoi sul binario di corsa con una comunicazione tipo 60UNI/1200/0.040, per consentire l'ingresso in deviata alla velocità di 100 km/h.

Dopo Augusta, in direzione Siracusa, il tracciato segue la costa, attraversa l'agglomerato industriale del polo petrolchimico di Priolo–Melilli e giunge all'insediamento artigianale di Targia.Gli impianti industriali d'Augusta - Priolo - Melilli hanno profondamente modificato il paesaggio e l'ambiente, con evidenti effetti di degrado ambientale.In generale l'area attraversata dalla linea è caratterizzata dalla presenza di un patrimonio storico ed ambientale d'elevato valore: le zone costiere, che ancora conservano tracce del sistema dunale; gli habitat delle foci e degli ambienti fluviali; le caratteristiche "cave"; gli ampi spazi degli altopiani che costituiscono un paesaggio agrario unico. Il tracciato della linea da Augusta a Targia, include il Sito "SIC" TA090014 Saline di Augusta.La linea, realizzata nell'ultimo decennio del XIX secolo, interseca le saline in due tratti compresi fra il km 280+350 ed il km 282+300. Nello stesso intervallo si trova la stazione di Augusta. I lavori per la velocizzazione non comportano sostanziali modifiche alla situazione attuale se non quelle determinate dall'adeguamento del piano di stazione alle norme di sicurezza e dalla necessità di consolidamento del rilevato ferroviario.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Augusta-Targia	X					X			X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

44,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
44,00							44,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione definitiva degli interventi è stata sviluppata nell'ambito delle opere di prima fase (vedi intervento 0271A)

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Tratta Augusta-Targia	J11H03000150001	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	6-2020	12-2020	-	-	6-2020	3-2022	12-2022	n.a.	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Augusta-Targia	44,00	0,00	44,00	43,14	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	1,04	41,92
	44,00	0,00	44,00	43,14	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	1,04	41,92

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di upgrade consentiranno un miglioramento dell'accessibilità al servizio con realizzazione sottopassi e nuovi marciapiedi, mentre non sono attesi ulteriori riduzioni dei tempi di percorrenza oltre a quelli già conseguiti con gli interventi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo c corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0315: Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale nelle province della sicilia sud-orientale, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi mirano a mitigare i limiti infrastrutturali della linea, particolarmente tortuoso e con caratteristiche prestazionali modeste,migliorando l'efficienza del sistema mediante l'incremento della dotazione tecnologica degli impianti e la realizzazione di modifiche di tracciato senza abbandonare il corridoio su cui si sviluppa la linea innalzando la velocità di tracciato a 100 km/h nel tratto tra Siracusa e Avola e a 90 km/h tra Avola e Noto.

In sintesi, le opere progettate in fase preliminare sono le seguenti: - rettifiche di tracciato e varianti nella tratta Siracusa - Noto: - Velocizzazione Siracusa – Fontanebianche (lunghezza 7,8 km); - Variante Fontanebianche (lunghezza 7,8 km); - Velocizzazione Avola-Noto (lunghezza 9,1 km); - Variante Noto (lunghezza 4,4 km).

Il tracciato della relazione Siracusa - Gela segue il corridoio naturale della pianura che costeggia tutto il versante sud-est, per poi introdursi nella zona più montuosa di Ragusa. L'orografia sfavorevole ha comportato il ricorso frequente a gallerie e a pontiper l'attraversamento dell'alveo di fiumi e di valloni. Sulla tratta in esame ci sono 22 località di servizio, di cui 14 stazioni, 1 fermata e 7 posti movimento. Sulla tratta in esame ci sono 96 P.L., di cui 24 manovrati, 51 automatici e 21 privati.Dal punto di vista del sistema ambientale e fisico, le due aree fondamentali del sistema delle aree protette interessate dal tracciato di progetto, tutelate come riserve regionali e contemporaneamente proposte come siti di interesse comunitario, sono costituite dall'area del fiume Ciane e dall'area del fiumeCassibile. Nel tratto Sircausa-Fontane Bianche la linea attraversa, rimanendo comunque all'interno della sede esistente, un'area di rilevante interesse naturalistico, protetta dalla Regione Sicilianaattraverso l'istituzione di una Riserva Naturale e proposta quale sito di interesse comunitario Riserva Naturale OrientataFiume Ciane e Saline di Siracusa (elemento della rete Natura 2000, proposto SIC ITA090006 denominato "Fiume Ciane e Saline di Siracusa. Nell'ambito della variante di tracciato "Fontane Bianche", nel territorio di Siracusa, il tracciato ferroviario attraversa un'area di rilevante interesse naturalistico, protetta dalla Regione Siciliana attraverso l'istituzione di una Riserva Naturale gestita dall'Azienda Foreste Demaniali della Regione Sicilia, e proposta quale sito di interesse comunitario (elemento della rete Natura 2000 che si estende sulla superficie di 5210 ettari lungo il fiumeCassibile: proposto SIC ITA090007 denominato "Cava Grande del Cassibile, Cava Cinque Porte, Cava e Bosco di Bauli"). Tra le progressive km 9+780 e km 12+700 il tracciato attraversa un'area identificata dal PRG di Siracusa come area di valenza paesaggistica ed ambientale a vocazione agricola; il regime di tutela è sostanzialmente mirato alla formazione di un'area cuscinetto di protezione alla Riserva Naturale Orientata Cava Grande del Cassibile.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza

Intervento / Opere funzionali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	0,32	di cui:	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00					199,68

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,32						0,32

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione preliminare dell'intervento è stata inoltrata al MIT nel 2008.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche	J14F05000040001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2005	5-2007	7-2027	11-2028	9-2030	6-2031	10-2029	7-2030	9-2030	6-2039	4-2039			
2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto	J14F05000040001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	7-2027	11-2028	9-2030	6-2031	10-2029	7-2030	9-2030	6-2035	4-2035			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche	120,73	0,32	120,41	114,69	6,04	0,31	0,31	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	120,42
2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto	79,27	0,00	79,27	77,11	2,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79,27
	200,00	0,32	199,68	191,81	8,19	0,31	0,31	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	199,69

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio e miglioramento della regolarità del servizio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,29
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

- Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0242: Velocizzazione Palermo - Agrigento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale tra la provincia di Agrigento ed il capoluogo di regione. Gli interventi, articolati per fasi funzionali, hanno riguardato la rettifica delle curve, il contenimento delle pendenze massime, l'adeguamento degli impianti tecnologici e delle opere civili (fabbricati, sottopassi ecc.) di Roccapalumba, Aragona Caldare e Agrigento Bassa ed interventi volti a favorire lo scambio modale ferro-gomma nelle stazioni di Roccapalumba, Cammarata e Aragona Caldare. E' inoltre prevista la realizzazione di un nuovo tratto di linea in variante tra Roccapalumba e Caltanissetta Xirbi (variante "Lercara").

gli interventi della velocizzazione sono compresi tra le stazione di Fiumetorto e Agrigento, lungo la linea ferroviaria esistente, che segue per buona parte i bacini del Fiume Torto e del Fiume Platani, in zone poco urbanizzate. L'opera più significativa è la galleria Lercara (2788 m), all'interno della variante Lercara

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba									X	X							X		
Variante Lercara e altri interventi minori									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
167,50	167,50	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	167,50					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
167,50							167,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
167,50						167,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La velocizzazione è stata attivata a dicembre 2017, con la Variante Lercara. In corso le attività di completamento inerenti le tecnologie.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	J11H02000060001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	7-2003	12-2003	4-2005	-	-	-
Variante Lercara e altri interventi minori	J11H02000060001	Esercizio	6-2008	-	-	-	10-2005	4-2015	1-2005	11-2012	10-2005	12-2017	12-2017	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	5,94	5,94	0,00	5,49	0,45	5,89	4,68	5,89	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00
Variante Lercara e altri interventi minori	161,56	161,56	0,00	141,43	20,13	161,53	154,79	156,57	2,63	0,50	1,81	0,00	0,04
	167,50	167,50	0,00	146,92	20,58	167,43	159,47	162,47	2,63	0,50	1,86	0,00	0,04

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentono un incremento dei livelli prestazionali sulla relazione Palermo – Agrigento e attraverso il Passante di Palermo permettere il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.Tutti gli interventi inseriti nel progetto creano condizio

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,67
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito della programmazione POR-FESR 2007-2013 (D.D.G. regione Sicilia n. 2870 del 23/11/2016 e n.003171 del 13/12/2016)• Interve previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I162: Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono sono funzionali al ripristino dell'esercizio ferroviario sulla tratta Alcamo-Trapani via Milo, temporaneamente sospesa all'esercizio ferroviario a seguito di evento franoso e degrado diffuso non più gestibile con puntuali interventi di manutenzione ordinaria né straordinaria.Le attività finalizzate alla riapertura delle linea ed alla riduzione dei tempi di percorrenza consistono in:- interventi alla sede per eliminazione cedimenti diffusi dei rilevati e modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;- potenziamento infrastrutturale mediante modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata;- adeguamento ai nuovi standard tecnologici.Nell'ambito del progetto sono previsti gli studi per il collegamento con l'aeroporto di Trapani Birgi, l'eliminazione di passaggi a livello e l'elettrificazione della linea tra Piraineto e Trapani.

La tratta in questione si sviluppa principalmente in rilevato e a mezza costa, con pendenze entro il 5‰, e comprende n. 11 gallerie, di cui una lunga 1.628 m, 107 ponti/ponticelli ad arco in muratura e 13 ponti ad arco in muratura a più luci. Tutte le curve hanno raggio maggiore o uguale a 500 m.IL'epoca di costruzione della linea risale agli inizi del secolo scorso (1930). Tutti i deviatoi di ingresso alle stazioni sono percorribili sul ramo deviato alla velocità massima di 30 km/h. Vi sono 29 PL maggiormente concentrati nella tratta Piraineto - Alcamo D.ne.La riapertura della tratta garantirebbe lo sviluppo di collegamenti veloci a basso impatto ambientale tra i due capoluoghi e con l'aeroporto di Trapani Birgi.Dal punto di vista tecnico l'intervento prevede modifiche del corpo stradale e delle opere di difesa dell'infrastruttura ferroviaria per consentire il potenziamento della linea e l'adeguamento agli standard di sicurezza vigenti, l'adeguamento ai nuovi standard degli apparati tecnologici e dei supporti trasmissivi per la gestione degli impianti di comando e controllo, la velocizzazione degli incroci dei treni nelle stazioni.

L'intervento è di rispristino della linea ferroviaria, quindi ripercorre lo stesso tracciato attuale, in zone scarsamente urbanizzate, tranne l'opera di sostituzione del PL di Trapani. L'orografia è di tipo collinare.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

144,00	144,00	di cui:	110,00	0,00	34,00	0,00	0,00

0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
144,00							144,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
144,00						144,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto definitivo delle opere civili è stato completato e sarà sottoposto al parere del CSLLPP. L'avviodella gara è previsto nel primo trimestre 2020, previa verifica per la validazione e l'indizione della Conferenza dei Servizi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	J44H17000670001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	144,00	144,00	0,00	132,66	11,34	2,43	0,97	0,60	0,61	4,40	15,00	20,00	103,40
	144,00	144,00	0,00	132,66	11,34	2,43	0,97	0,60	0,61	4,40	15,00	20,00	103,40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Alcamo – Trapani via Milo e per una velocizzazione dei servizi. A seguito degli interventi realizzati, si ipotizza un tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Tra

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,56
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisari Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervent

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto 0314: Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale tra la provincia di Trapani ed il capoluogo di regione, lungo i due assi via Milo e via Castelvetrano, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi consistono nella trasformazione della stazione di testa di Punta Raisi in passante con collegamento diretto con Trapani, nella velocizzazione con varianti in sede e fuori sede tra Punta Raisi ed Alcamo Diramazione e tra Alcamo Diramazione e Trapani e potenziamento infrastrutturale fra Trapani e Castelvetrano. Sono previsti inoltre interventi nel nodo di Trapani per migliorare l'accessibilità alla stazione dalle nuove zone di espansione della città.

La linea Palermo-Trapani si può considerare suddivisa in tre tratte principali:Palermo – Piraineto - Alcamo D.ne, di 79 km;Alcamo D.ne – Trapani, via Milo, di 47 km;Alcamo D.ne – Trapani, via Castelvetrano, di 117 km.Attualmente la linea è elettrificata da Palermo fino a Cinisi Terrasini, mentre da Cinisi T. a Trapani via Castelvetrano è esercita a trazione diesel e la via Milo è chiusa all'esercizio ferroviario per cedimenti infrastrutturali verificatisi nel corso del 2013.

L'intervento è di ripristino della linea ferroviaria, quindi ripercorre lo stesso tracciato attuale, in zone scarsamente urbanizzate, tranne l'opera di sostituzione del PL di Trapani. L'orografia è di tipo collinare.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
491,00	0,75	di cui:	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00					490,25

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
491,00							491,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,75						0,75

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel periodo 2005-2006 è stato redatto un Progetto Preliminare di velocizzazione dell'itinerario, che prevedeva anche rettifiche di tracciato. Questo progetto prevedeva interventi per 491 M€, consentendo un recupero di tempo di percorrenza di circa 4 minuti. Nel 2008 il progetto preliminare è stato trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione del MIT corredato di apposita istruttoria di accompagnamento, comprensiva di una dichiarazione di non sostenibilità tecnico-economica degli interventi previsti.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	J14F05000030001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2005	7-2028	-	-	-	-	1-2030	9-2030	10-2030	9-2036	10-2036	n.a.	-		-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	491,00	0,75	490,25	479,38	11,62	1,70	1,31	0,80	0,63	0,23	0,00	0,00	489,33
	491,00	0,75	490,25	479,38	11,62	1,70	1,31	0,80	0,63	0,23	0,00	0,00	489,33

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio e miglioramento della regolarità del servizio. L'attuale collegamento tra Palermo e Trapani è espletato da Trenitalia secondo due tipologie di servizio:- trasporto su ferro da Palermo a Trapani via Castelvetrano diretto co

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,29
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto I049: Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della linea Messina- Palermo. Le tratte terminali in ingresso al nodo di Messina e Palermo sono infatti già raddoppiate mentre sono in corso i lavori per il prolungamento del raddoppio lato Palermo da Fiumetorto a Castelbuono.Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, mirano alla velocizzazione della linea per i servizi regionali mentre i servizi lunga percorrenza utilizzeranno la nuova linea AC Messina-Catania-Palermo.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.905,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					3.905,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.905,00							3.905,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Castelbuono-Patti	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Castelbuono-Patti	3.905,00	0,00	3.905,00	3.124,00	781,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.905,00
	3.905,00	0,00	3.905,00	3.124,00	781,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.905,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza e incremento della capacità potenziale per i collegamenti tra Messina e Palermo lungo la direttrice tirrenica

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,20
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P074: Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale degli assi Palermo-Messina, Palermo-Catania e Messina-Catania-Siracusa per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza.Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione delle linee Palermo-Messina (tratta Pollina – Giojosa Marea) e Messina-Catania-Siracusa (tratta Giampilieri – Giarre).

Gli interventi di upgrading oggi proposti consistono sostanzialmente in:- interventi per la velocizzazione degli itinerari in alcune stazioni sedi di incrocio tramite: “deviate” di ingresso/uscita a 60 Km/h, “tronchini” di sicurezza, adeguamento marciapiedi e realizzazione di sottopassaggi per il servizio viaggiatori e rampe inclinate per la clientela diversamente abile, con riduzione dei tempi di sosta e contemporaneità dei movimenti dei treni incrocianti sulle relazioni Palermo - Catania - Messina.- realizzazione ACEI telecomandabili- rinnovo garitte di Blocco Automatico (BAcc).

gli interventi sono localizzati nelle stazioni oggetto di intervento di ammodernamento e velocizzazione

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)						X			X	X							X		
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina -Siracusa						X			X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
48,00	48,00	di cui:	28,00	0,00	0,00	20,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
48,00							48,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
48,00						48,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tutti gli interventi tecnologici sono in corso di realizzazione.Per quanto attiene gli interventi con modifiche plano altimetriche del tracciato ferroviario è in corso la relativa progettazione definitiva, incluso lo Studio di Impatto Ambientale la cui redazione si è resa necessaria a seguito del provvedimento del 21/10/2015 con cui il Ministero dell'Ambiente ha determinato l'assoggettamento alla procedura di VIA dell'intervento, rigettando la richiesta di esclusione formulata in precedenza da RFI SpA.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	J17I12000380001	Realizzazione	1-2012	6-2013	5-2012	7-2013	-	-	-	-	8-2021	10-2022	12-2022	n.a.	-	-
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina -Siracusa	J27I12000190001	Realizzazione	3-2013	6-2013	6-2013	3-2014	1-2017	3-2019	-	-	-	-	12-2022	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	20,00	20,00	0,00	19,72	0,28	4,32	3,51	0,73	2,97	5,04	5,42	2,40	3,43
Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina - Siracusa	28,00	28,00	0,00	26,75	1,25	9,41	3,46	2,40	1,59	5,05	3,46	6,00	9,50
	48,00	48,00	0,00	46,47	1,53	13,73	6,97	3,13	4,56	10,09	8,88	8,40	12,93

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi previsti permetteranno, in uno scenario di breve periodo e con costi limitati, il raggiungimento di benefici percepibili dagli utenti in termini di riduzione nei tempi di percorrenza delle tratte.Gli interventi di miglioramento proposti co

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,72
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi del Piano Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di traspo pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017• E

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Progetto P232: Ripristino linea Caltagirone - Gela

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto prevede la ricostruzione del viadotto al km 326+645 (oggetto di crollo e demolizione) e consolidamento di ulteriori 10 viadotti, interventi su opere d'arte minori e gallerie con miglioramento sicurezza, messa a norma stazione di Niscemi, interventi di ripristino agli impianti ferroviari.

L'intervento di rispristino della linea ferroviaria compresa tra Caltagirone e Gela ripercorre lo stesso tracciato attuale. Si sviluppa nei territori provinciali di Catania e Caltanissetta. L'orografia è di tipo collinare.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ripristino linea Caltagirone - Gela					X					X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
90,00	90,00	di cui:	0,00	0,00	90,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00		90,00					90,00

Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. cdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Avvio della fase realizzativa, con finanziamenti a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
0,00				90,00		90,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Studio di Fattibilità per messa a punto piano commesse - progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Ripristino linea Caltagirone - Gela	J64G18000140001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	12-2018	-	-	-	-	-	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ripristino linea Caltagirone - Gela	90,00	90,00	0,00	85,00	5,00	1,73	0,00	0,00	0,55	3,30	1,50	5,00	79,65
	90,00	90,00	0,00	85,00	5,00	1,73	0,00	0,00	0,55	3,30	1,50	5,00	79,65

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Caltagirone – Gela.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,42
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

- Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Bacini Sud e isole

Programma P201: Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. E' prevista l'elettrificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.

Tra le principali realizzazioni si segnala la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC), con Posto Centrale nell'ambito della stazione di Palermo, nel nodo di PAlermo e sulle direttrici siciliane Messina-Catania-Siracusa e Messina-Palermo con rinnovo/upgrade dei sistemi di distanziamento (BCA) sulle tratta a semplice binario e realizzazione di ACEI telecomandabili ed adeguamento di quelli esistenti.

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo
Molise
Campania
Puglia
Basilicata
Calabria
Sicilia
Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

1.507,98	399,80	di cui:	244,34	7,17	14,51	65,73	68,05	32,00	32,00	1.044,17	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.766,98		-259,00					1.507,98

Per memoria - Aggiornamento del perimetro del programma connesso all'esplicitazione di alcune esigenze di investimento su righe dedicate (rif. CdP-I P232, P227, P231, P230. I170, P072))

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
328,98				84,43	-13,60	399,80

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare:- interventi puntuali di upgrade tecnologico e rinnovo infrastrutturale sulle linee Battipaglia - Metaponto, Bari - Taranto, rete siciliana e rete sarda, laddove non ricompresi nei grandi progetti di investimento.- PRG di Cagliari- Progettazione potenziamento tecnologico Salerno - Reggio Calabria e Bari - Taranto- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

L'attivazione dell'SCC sulle direttici siciliane e sul nodo di Palermo è avvenuta per fasi fra il 2009 e il 2015, ad eccezione degli impianti afferenti alla tratta Fiumetorto-Castelbuono e di alcune lavorazioni sulla tratta Catania-Siracusa, in corso di ultimazione.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
SCC Nodo di Palermo	J77I07000030001	2,00	2,00	2,00	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP BA - 2014	J87B14000240005	1,50	1,50	1,50	100%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP BA - 2016	J87B16000410001	2,64	2,64	2,64	100%	Realizzazione
SCC Fiumetorto-Messina	J67I07000030001	37,18	37,18	36,95	99%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP NA - 2014	J97B14000140005	4,30	4,30	4,23	98%	Realizzazione
Progetto Pegasus	J61H04000180001	17,00	17,00	16,58	98%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP RC - 2014	J27B14000100005	1,34	1,34	1,31	97%	Realizzazione
SCC Messina-Siracusa	J47I07000020001	56,45	56,45	54,05	96%	Realizzazione
Liberazione immobili – DTP PA - 2016	J67B16000260001	0,13	0,13	0,12	95%	Realizzazione
Obblighi di Legge - Stazioni - 2012	J27I12000240001	1,70	1,70	1,53	90%	Realizzazione
Interventi diffusi convenzione con Regione Calabria	J91J05000030002	55,40	55,40	48,62	88%	Realizzazione
SCC Nodo di Palermo	J77I07000030001	36,50	36,50	31,43	86%	Realizzazione
Liberazione Immobili – DTP RC - 2017	J27B17000160001	1,16	1,16	0,99	86%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP NA - 2016	J97B16000320001	1,00	1,00	0,85	85%	Realizzazione
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Palermo)	J66J17000390001	23,90	23,90	19,71	82%	Realizzazione
DTP RC – upgrading linee viaggiatori	J27I17000050001	5,50	5,50	4,45	81%	Realizzazione
Liberazione Immobili - DTP BA - 2017	J87B17000440001	2,38	2,38	1,25	52%	Realizzazione
DTP NA– upgrading linee viaggiatori	J97I17000080001	17,00	17,00	4,90	29%	Realizzazione
Upgrading linea Tirrenica sud - ulteriori interventi	J27J18000160001	7,00	7,00	1,88	27%	Realizzazione
Miglioramento infrastrutturale - DTP Napoli - 2018	J97J18000370001	5,40	5,40	0,63	12%	Realizzazione
Upgrading linea Adriatica - DTP Bari	J87J18000260001	23,00	23,00	1,61	7%	Realizzazione
Upgrading bacini sud e isole	°	1.205,50	97,32	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.507,98	399,80	1.108,17	1.227,23	280,74	273,91	216,84	203,27	27,30	64,29	25,64	14,76	1.172,72

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano, Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Torino

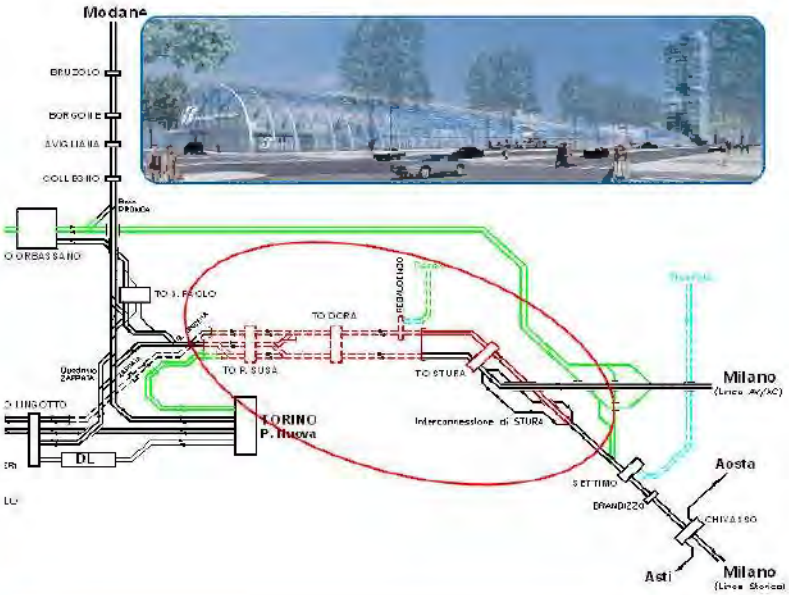
Progetto 0052: Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira al potenziamento della capacità del nodo di Torino con il completamento del passante metropolitano, già in esercizio dal 1999 sulla tratta Torino Lingotto-Porta Susa, e la realizzazione dell'ingresso della linea AV/AC Torino - Milano nel nodo di Torino.Gli interventi consistono nella realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo di circa 7,4 km, con sottoattraversamento del fiume Dora da Porta Susa a Stura, nonché la fermata sotterranea di Dora, una nuova stazione a Rebaudengo, ove gli impianti sono predisposti per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle/Lanzo/Ceres. Il Progetto comprende, inoltre, la realizzazione della nuova stazione di Stura e della nuova stazione AV/AC di Torino Porta Susa. Il nuovo tracciato soddisfa totalmente le specifiche di interoperabilità e consente pertanto il transito di tutte le categorie dei treni. Sul tracciato è attivo, infatti, un sistema di distanziamento treni appositamente realizzato con tecnologia statica, installato nell'Apparato Centrale a Calcolatore di Torino Rebaudengo Fossata, che sarà il riferimento per impianti simili di futura realizzazione.

Nell'ambito della realizzazione del Quadruplicamento Porta Susa – Stura, è stata realizzata una nuova stazione a Rebaudengo, ove le opere civili sono già state predisposte per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle/Lanzo/Ceres

Inquadramento territorialeGli interventi interessano il territorio urbano della Città di Torino. L'interramento della sede ferroviaria tra corso Vittorio Emanuele II (Porta Susa) e corso Grosseto (periferia nord est lato Milano), contestuale al quadruplicamento, ha notevoli ricadute positive sulla riqualificazione del tessuto urbano.Tipologia di opereNuovi tratti di galleria artificiale a doppio binario, con dismissione della corrispondente sede ferroviaria in superficie.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata										X				X			X		
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa										X				X			X		
Nuova SSE Torino Bramante										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.040,70	1.040,70	di cui: 830,64	0,00	0,00	49,96	160,10					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.040,70							1.040,70

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.040,70						1.040,70

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A settembre 2009 è stata attivata, con un primo lotto funzionale del nuovo FV di Torino Porta Susa, la cosiddetta “fase ovest” (linea per traffico regionale, binari 3 ÷ 6 per Porta Susa sotterranea con accesso viaggiatori dall’attuale FV e nuovo ACC Multistazione di Rebaudengo), con contestuale abbandono dell’attuale linea per l’avvio dei lavori della “fase est”. Il servizio commerciale nella nuova tratta, previo rilascio dell’autorizzazione ANSF, è stato avviato il 9.12.2012, inclusa l’apertura al servizio viaggiatori della stazione Rebaudengo-Fossata sulla linea “Passante”. I 4 binari in esercizio tra Porta Susa e Stura hanno permesso l’attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.A dicembre 2013 sono stati attivati i binari 1 e 2 della stazione di Porta Susa sotterranea, completando l’assetto infrastrutturale.E’ in corso la realizzazione degli interventi per mitigazione acustica nella tratta Corso Grosseto – Stura. Sviluppata la progettazione definitiva per gli interventi relativi alle fermate di Dora e Zappata. E’ stata ultimata l’attività negoziale della SSE di Torino Bramante. E’ in corso l’attività negoziale per le opere di completamento della fermata Rebaudengo-Fossata, che prevede un nuovo fabbricato per i servizi ai viaggiatori, che sarà accessibile sia da via Fossata (attuale accesso) che dal lato est, dove il Comune di Torino sta completando le opere di sistemazione stradale del “Viale della Spina”. La stazione è anche interessata dai lavori, non di competenza RFI, necessari per consentire la connessione della linea GTT Torino-Ceres al Passante Ferroviario.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	J11H02000040008	Esercizio	5-2006	1-2016	11-2002	7-2018	4-1996	4-2020	5-2004	11-2007	9-2000	8-2014	12-2012	n.a.	-	-
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	J11H02000040008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	7-2005	7-2009	3-2006	10-2017	12-2012	n.a.	-	-
Nuova SSE Torino Bramante	J11H02000040008	Realizzazione	-	-	10-2014	3-2017	11-2018	6-2019	-	-	-	-	12-2024	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	940,89	940,89	0,00	821,50	119,39	927,21	891,30	920,32	2,19	2,65	5,10	5,69	4,95
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	86,00	86,00	0,00	78,92	7,08	85,50	83,67	84,67	0,29	0,40	0,00	0,00	0,65
Nuova SSE Torino Bramante	13,81	13,81	0,00	9,42	4,39	4,27	2,10	2,11	0,03	1,25	5,65	2,01	2,74
	1.040,70	1.040,70	0,00	909,85	130,85	1.016,98	977,07	1.007,10	2,51	4,30	10,75	7,70	8,34

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,75	
Rilevanza strategica	I RS 0,40	• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione TEN-T 2007-2013 (Decisione C(2009)8111)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN (aggiornamento 2019)

Maturità	I_M	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Torino

Progetto P216: Completamento fermate SFM Torino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma consiste nella realizzazione di nuove fermate in ambito urbano e suburbano da adibire a servizio SFM.E' prevista la realizzazione di 5 nuove fermate: Dora, Zappata, S.Luigi-Orbassano, S.Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru

La fermata Dora è inserita nel progetto del quadruplicamento Torino Porta Susa – Torino Stura, nel tratto da Porta Susa a Rebaudengo Fossata della Linea Passante. La fermata Zappata é ubicata urbanisticamente nella zona Crocetta (corso Pascoli/Galileo Ferraris) di Torino.Le opere al rustico delle fermate Dora e Zappata sono già state realizzate nell'ambito del passante di Torino e sono oggetto di interventole finiture architettoniche (pavimenti, rivestimenti) e tutta l'impiantistica, sia meccanica che termofluidica che elettrica, inclusi ascensori e scale mobili, oltre gli impianti di controllo accessi e TV CC nonché gli impianti di Informazione al Pubblico e Diffusione Sonora collegati al sistema di controllo della circolazione delle linee.La fermata S.Luigi-Orbasano è ubicata nel comune di Orbassano, a servizio dell'Ospedale S.Luigi, e costituirà l'attestamento della nuova linea SFM 5 da/per Torino Stura.La fermata Torino S.Paolo è ubicata nel comune di Torino, sulla linea tra Bivio Crocetta e Torino Orbassano, a servizio della relazione SFM5.La fermata Borgata quaglia-Le Gru è ubicata nel comune di Grugliasco ed è collegata all'attivazione del servizio SFM5.

Inquadramento territorialeLe nuove fermate previste per l'istituzione della linea 5 del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino interessano l'ambito urbano e della prima cintura ovest della Città, attualmente non copete da servizio ferroviario viaggiatori. Si tratta di zone fortemente urbanizzate.Tipologia di opereLe nuove fermate e il servizio SFM5 vengono realizzate utilizzando per quanto possibile infrastruttura ferroviaria esistente per servizio merci .

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata S.Paolo						X			X	X							X		
Fermata Borgata Quaglia -Le Gru						X			X	X							X		
Fermata S.Luigi Orbassano						X			X	X							X		
Fermate Dora e Zappata						X			X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
109,20	59,20	di cui:	45,50	0,00	0,70	0,00	13,00		50,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
95,50				13,70			109,20

Esplicitazione delle ulteriori opere funzionali all'attivazione del servizio SFM5 di competenza degli EE.LL. e connesse alla realizzazione delle nuove fermate di S.Paolo e Grugliasco/Le Gru dal programma di "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino" (vedi P080)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
45,50				13,00	0,70	59,20

Ampliamento del perimetro della fase finanziata per l'inserimento delle opere di funzionali all'attivazione del servizio SFM5 di competenza degli EE.LL. (fermate S.Paolo e Grugliasco/Le Gru).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Fermate Dora e Zappata: le opere al rustico sono state completate nell'ambito del progetto "Passante Porta susa-Stura". La progettazione definitiva degli interventi pé stata approvata dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino.• Fermata S.Luigi Orbassano: in data 18/07 u.s. si è conclusa la Conferenza dei Servizi; sono stati effettuati approfondimenti progettuali sulla fermata connessi con la rifunzionalizzazione dello Scalo di Orbassano da considerare unitamente anche alle recenti le direttive ANSF sui movimenti tra fasci di binari diversi. Il progetto attualmente è in corso di validazione, propedeutica all'avvio delle attività negoziali• fermate S.Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru: in corso la Progettazione Definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Fermata S.Paolo	J74J17000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	7-2018	11-2019	8-2020	12-2020	10-2019	7-2020	8-2020	11-2021	12-2021	-	-	-
Fermata Borgata Quaglia -Le Gru	J74J17000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	4-2018	9-2019	8-2020	12-2020	10-2019	7-2020	8-2020	11-2021	12-2021			
Fermata S.Luigi Orbassano	J74J17000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	7-2018	1-2020	6-2020	4-2019	1-2020	1-2020	10-2021	-	-	-	-
Fermate Dora e Zappata	°	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata S.Paolo	7,00	7,00	0,00	6,61	0,39	0,41	0,00	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	6,88
Fermata Borgata Quaglia -Le Gru	12,20	12,20	0,00	11,47	0,73	0,28	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	12,05
Fermata S.Luigi Orbassano	40,00	40,00	0,00	39,20	0,80	0,02	0,02	0,00	0,02	0,00	0,20	6,00	33,78
Fermate Dora e Zappata	50,00	0,00	50,00	40,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
	109,20	59,20	50,00	97,28	11,92	0,71	0,02	0,00	0,29	0,00	0,20	6,00	102,71

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area di Torino;- riqualificazione territoriale;

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,41

Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45	• Intervento cofinanziato con fondi regionali e di terzi (Accordo Regione Piemonte - Comune di Torino -RFI - Agenzia per la mobilità piemontese - T.R.M. S.p.A. del 08/06/2017)• Inter previsto nell'Accordo Quadro tra RFI S.p.A. e Regione Piemonte del
Maturità	I_{M}	0,20	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45	
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Torino

Progetto P217: Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario di circa 4,5 Km (di cui circa 3 Km in galleria artificiale a singola canna a doppio binario), costituente il proseguimento in corretto tracciato della Linea Storica dai binari 1 e 2 di Torino P.Susa verso Torino Porta Nuova, con percorso indipendente dal bivio Crocetta e dal Quadrivio Zappata. Per gran parte dello sviluppo in galleria la sede della nuova linea è già stata realizzata in occasione dei lavori del Progetto 0015 Passante Porta Susa – Lingotto, alla quale risulta sovrapposta ed in affiancamento. Per l'ingresso in Porta Nuova, sono da realizzare le opere di prolungamento della galleria artificiale nella zona di Largo Turati per circa 120 m e l'ingresso in stazione in corrispondenza dell'attuale Squadra Rialzo, nonché tutto l'attrezzaggio ferroviario (armamento, TE, IS, TLC) dell'intero tratto di linea con le necessarie modifiche negli impianti di Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova.

InquadramentoL'intervento interessa il tessuto urbano della Città di Torino e si inquadra nel completamento delle opere infrastrutturali di potenziamento del nodo ferroviario realizzate con il Passante Lingotto-Porta Susa e con il Quadruplicamento Porta Susa-Stura. Tipologia di opereSono previsti la realizzazione di un tratto di galleria a doppio binario di circa 120 metri a completamento di una galleria già realizzata nell'ambito dei lavori del Passante e gli interventi di modifica degli impianti di Porta Susa e Porta Nuova per l'innesto del nuovo tratto di linea

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
70,00	2,50	di cui:	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00		67,50			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
70,00							70,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,50						2,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso la Progettazione Definitiva per recepire, sulla base del progetto esecutivo redatto nel 2002, le evoluzioni normative, tecnologiche e trasportistiche nel frattempo intervenuti, nonché per consolidare la soluzione di ingresso nella stazione di Torino P.N. Le prime attività consistono pertanto nell'avvio di tale fase di rivisitazione progettuale e nel successivo svolgimento delle procedure autorizzative.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	J74H17000590001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	12-2017	3-2020	12-2020	5-2021	2-2020	11-2020	12-2020	3-2025	12-2024	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	70,00	2,50	67,50	66,18	3,82	1,97	0,49	0,48	0,28	0,50	0,20	0,00	68,54
	70,00	2,50	67,50	66,18	3,82	1,97	0,49	0,48	0,28	0,50	0,20	0,00	68,54

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- miglioramento della circolazione a seguito dell' eliminazione dell' interferenza tra relazioni suburbane e merci dirette ad Orbassano/Modane con quelle a lunga percorrenza Torino - Milano e del traffico regionale Torino - Milano.- riduzione tempo di p

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,05
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Esigenza di investimento segnalata dagli stakenell'ambito del tavolo tecnico di ascolto di cui al par. 3.7 del PIR 2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

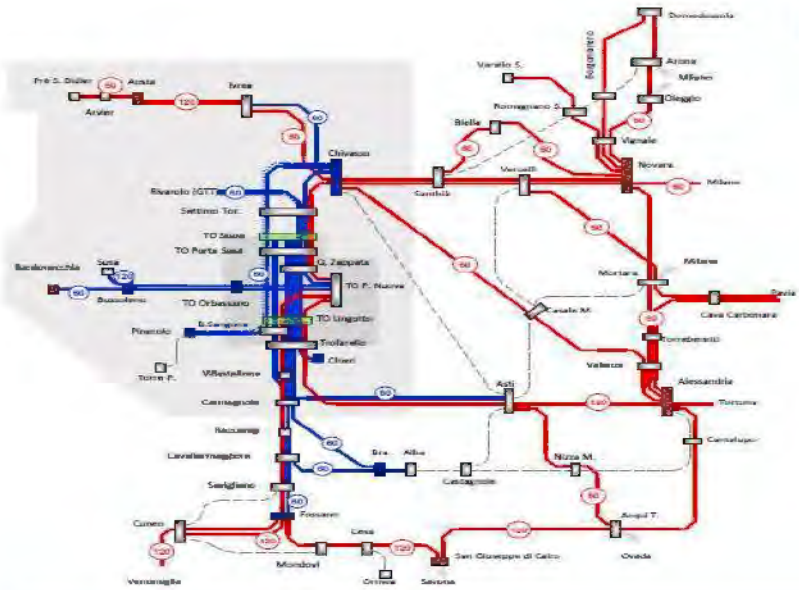
Torino

Programma P080: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Torino:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani- distanziamento a 3-4' sul passante di Torino e altri interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo di Torino per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Nuovo Posto Centrale di Torino Lingotto in cui accentrare la operazioni di regolazione e comando della circolazione - Ulteriori Interventi puntuali sulle linee afferenti al Nodo di Torino (PRG, piccoli interventi tecnologici ed infrastrutturali)

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani (PRG Chivasso)- distanziamento a 3-4' sul passante di Torino e altri interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità: si prevede una rimodulazione delle sezioni di blocco esistenti (BAB a 5'-6') per ottenere il distanziamento a 4' nella tratta Settimo – Torino Lingotto con contestuale upgrading tecnologico e rinnovo degli apparati centrali negli impianti di Torino Porta Susa, Torino Stura, Bivio settimo e Settimo.- realizzazione nuova fermata Ferriera-Buttigliera Alta- PRG Chivasso: l'intervento prevede il potenziamento dell'attuale stazione di Chivasso per aumentare la sua capacità di attestamento dei servizi metropolitani del Nodo di TorinoSono in corso di valutazione alcune ipotesi che prevedono, in ogni caso, la velocizzazione della radice lato Torino e la realizzazione di nuovi binari di attestamento per i servizi metropolitani- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo di Torino per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Nuovo Posto Centrale di Torino Lingotto in cui accentrare la operazioni di regolazione e comando della circolazione. L'edificio avrà una superficie di 1500 mq e sarà sviluppato su 3 piani. Un piano sarà interamente dedicato al Centro Controllo Coordinamento Circolazione (CCCC), gli altri piani avranno come destinazione d'uso gli uffici di GEPO e di Controllo Produzione. Tutti gli elaboratori dei sistemi tecnologici saranno ubicati nel seminterrato. - Ulteriori Interventi puntuali sulle linee afferenti al Nodo di Torino (PRG, piccoli interventi tecnologici ed infrastrutturali)



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino					X	X			X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

551,50	201,73	di cui:	196,73	0,00	5,00	0,00	0,00	40,90	59,87	249,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
564,50				-13,00			551,50

Riduzione del perimetro connesso all'esplicitazione delle ulteriori opere funzionali all'attivazione del servizio SFM5 di competenza degli EE.LL. e connesse alla realizzazione delle nuove fermate di S.Paolo e Grugliasco/Le Gru (vedi P216)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
107,43				94,30		201,73

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- ACC-M Nodo di Torino (ulteriore fase)- realizzazione del nuovo apparato di gestione della circolazione di Torino Orbassano- completamento del PRG di Chivasso.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Sistema di distanziamento 4' tratta Settimo – Torino Lingotto: in corso Progettazione Definitiva• rinnovo del CTC tratta Cantalupo – San Giuseppe di Cairo: realizzazione in corso• Nuovo Posto Centrale di Lingotto: ultimata attività negoziale• Fermata di Ferriera – Buttigliera Alta della linea Linea SFM3: Ultimata la Progettazione Definitiva è in corso l'iter autorizzativo, in data 30/07/2018 si è svolta presso il MIT la seduta della CdS, in data 21/09/2018 la Soprintendenza al Paesaggio ha emesso il proprio parere atteso per la conclusione della CdS• PRG di Chivasso per l'attestamento SFM: in corso aggiornamento dello studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno	J77I10000290001	3,77	3,77	2,96	78%	Realizzazione
Nodo di Torino: adeguamento linea passante interno	J77I10000290001	6,66	6,66	4,82	72%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico nodo Torino e linee afferenti	J74H17000140001	50,00	50,00	2,97	6%	Realizzazione
Upgrading nodo di Torino	°	473,07	123,30	0,00	0%	Progettazione
Nuova fermata di Ferriera - Buttigliera	J74J17000020001	18,00	18,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
551,50	201,73	349,77	452,24	99,26	16,50	9,47	6,61	3,40	16,71	24,95	29,32	470,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

Progetto I181: Quadruplicamento Tavazzano-Lodi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Milano e Bologna, Cremona e Mantova mediante il quadruplicamento della linea convenzionale.Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Tavazzano e Lodi (8 km)da destinare ai servizi regionale di tipo veloce ed alla lunga percorrenza. L'attuale linea rimarrà a servizio prevalentemente delle attuali relazioni suburbane dell'area metropolitana di Milano. Contestualmente saranno modificati gli impianti di Tavazzano e Lodi.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi													X	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
160,00	3,20	di cui:	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00		156,80			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
160,00							160,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
3,20						3,20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento. Il progetto è stato confermato nell'intesa sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	160,00	3,20	156,80	128,00	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,76	156,96
	160,00	3,20	156,80	128,00	32,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,76	156,96

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area sud di Milano;- riqualificazione territoriale;

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,41
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

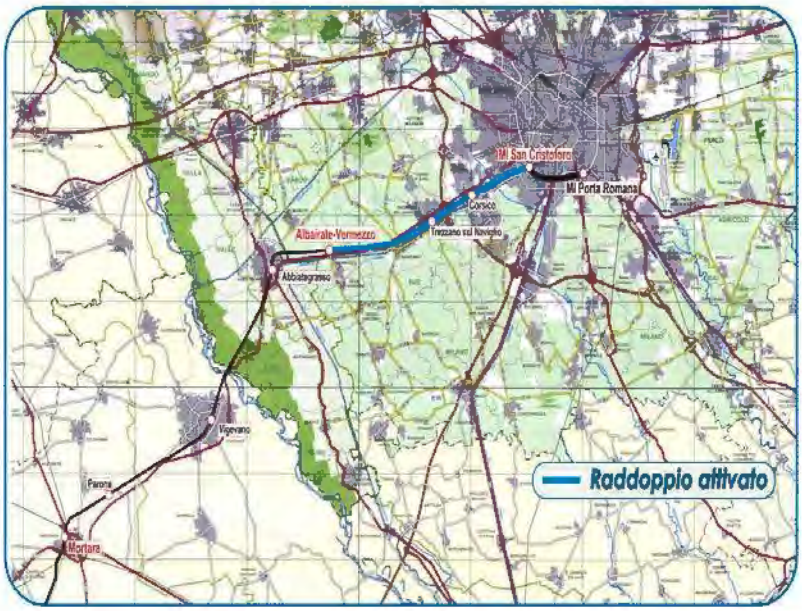
Progetto 0049A: Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'ambito del programma di raddoppio, per fasi funzionali, della linea regionale Milano-Mortara.

Gli interventi della prima fase funzionale consistono in: - raddoppio della tratta Milano S.Cristoforo - Albairate (opera ultimata)- Realizzazione nuova fermata di Milano Tibaldi - Spostamento della fermata di Milano Porta Romana all'interno dell'attuale scalo ferroviario in conseguenza del Masterplan a cura FSSU (AdP Scali)- Mitigazione acustica Cintura Sud tramite realizzazione di barriere acustiche nella tratta Milano P.ta Romana – San Cristoforo per un'estesa di circa 1 km e eventuali interventi residui sui recettori singoli- progettazione del raddoppio in superficie della tratta Albairate – Abbiategrasso.

La linea Milano – Mortara, mantiene la sua caratterizzazione di linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano.Il tracciato segue, fondamentalmente, quello della linea attuale adeguandone sia la sede che le opere d'arte.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate										X							X		
Fermate Porta Romana e Tibaldi										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
268,58	248,58	di cui:	248,58	0,00	0,00	0,00	0,00		20,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
225,00		-1,42	20,00	25,00			268,58

Vedi dossier di progettoAmpliamento del perimetro delle fasi prioritarie, connesso a:• aggiornamento delle stime di costo delle fermate di Porta Romana e Tibaldi ad esito della progettazione definitiva degli interventi• inserimento nel perimetro di un primo stralcio realizzazativo delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) della cintura sud di Milano (vedi 0049B).

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
225,00		-1,42		25,00		248,58

Le nuove risorse consentiranno il completamento della fase realizzativa delle fermate di Porta Roma e Tibaldi che, ad esito degli affinamenti progettuali, manifestano un incremento di costo connesso alla revisione del layout e per copertura parziale degli interventi di realizzazione di Mitigazione Acustica tratta Milano Porta Romana – Milano San Cristoforo.Nel progetto originario, condiviso con il Comune di Milano, era prevista una configurazione "essenziale" senza coperture o pensiline. La nuova soluzione prevede standard conformi alle nuove norme tecniche e di Gruppo.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Fermata Tibaldi: Progettazione Esecutiva conclusa, in avvio attività negozialeFermata Porta Romana: Progettazione Esecutiva, in corso approfondimenti connessi all'attuazione del ADP Scali su Milano Porta GenovaIl raddoppio della tratta Milano San Cristoforo - Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata) è stato attivato in data 7 dicembre 2009. I lavori hanno riguardato l'eliminazione di tutti i passaggi a livello (sostituiti con sottopassi e cavalcavia) ed il potenziamento degli impianti tecnologici della linea (apparati ACEI, alimentazione elettrica, sistema di distanziamento dei treni).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate	J31H96000070008	Esercizio	7-2007	12-2007	5-2003	11-2004	11-2005	3-2007	12-2004	12-2005	11-2005	6-2014	12-2009	Conclusa	-	-
Fermate Porta Romana e Tibaldi	J31H96000070008	Attività negoziali	5-2006	12-2007	12-2007	5-2011	1-2017	1-2020	4-2019	10-2019	10-2019	6-2022	6-2022	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate	200,30	200,30	0,00	148,98	51,32	195,59	188,05	194,08	1,50	-0,02	0,00	0,00	4,74
Fermate Porta Romana e Tibaldi	43,28	43,28	0,00	37,61	5,67	5,02	1,59	1,68	0,23	0,40	8,14	0,00	32,83
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	25,00	5,00	20,00	24,48	0,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00
	268,58	248,58	20,00	211,07	57,51	200,61	189,64	195,76	1,73	0,38	8,14	0,00	62,57

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di prima fase hanno consentiranno un incremento di capacità nel Nodo, creando le condizioni per un incremento quantitativo e qualitativo del livello di offerta e dei livelli di interscambio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	0		x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

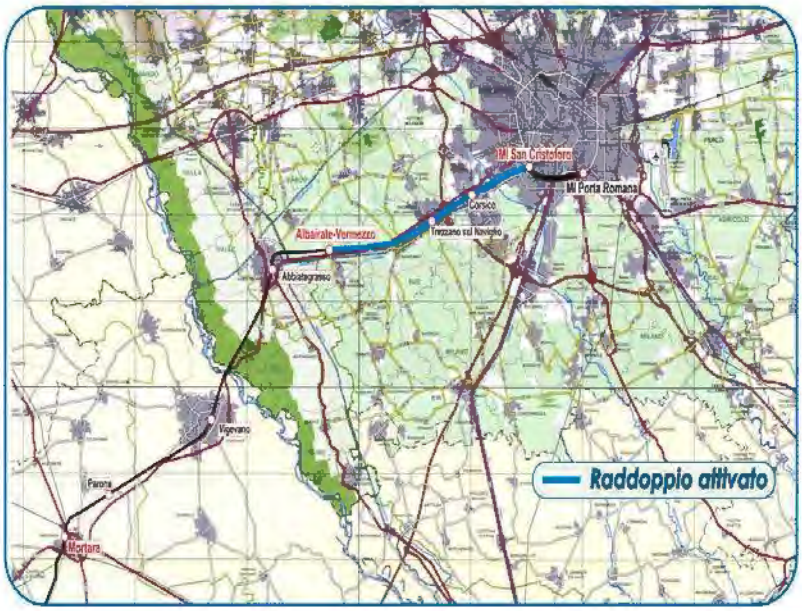
Progetto 0049B: Raddoppio Milano-Mortara: completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'ambito del programma di raddoppio, per fasi funzionali, della linea regionale Milano-Mortara.

Gli interventi costituiscono la fase di completamento e consistono nel raddoppio delle tratte Albairate/Vermezzo - Parona e Parona - Mortara, nella mitigazione ambientale nella tratta Milano Porta Romana - Milano S. Cristoforo e nell'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti.

La linea Milano – Mortara, mantiene la sua caratterizzazione di linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano.Il tracciato segue, fondamentalmente, quello della linea attuale adeguandone sia la sede che le opere d'arte.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana										X							X		
Raddoppio tratta Albairate-Mortara	X									X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
443,12	6,42	di cui:	6,42	0,00	0,00	0,00	0,00		150,00	286,70		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
466,70		1,42		-25,00			443,12

Riduzione del perimetro connesso all'inserimento nel perimetro della prima fase di un primo stralcio realizzazativo delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) della cintura sud di Milano (vedi 0049A)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00		1,42		5,00		6,42

Le nuove risorse consentiranno l'avvio delle attività progettuali per la prosecuzione del raddoppio da Albairate/Vermezzo e Abbiategrasso, funzionale all'attestamento dei servizi suburbani S9 a Abbiategrasso

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto di raddoppio della linea Milano – Mortara è stato oggetto di approvazione a mezzo Conferenza di Servizi del 28.10.2002, che ha autorizzato l'esecuzione della tratta da Milano - Cascina Bruciata e da Parona a Mortara, non approvando invece la tratta Cascina Bruciata – Parona.La tratta centrale Albairate/Vermezzo (Cascina Bruciata) - Parona, di ca. 21 km, è inserita tra le opere di interesse strategico di cui alla Delibera CIPE del 21-12-2001 (c.d. Legge Obiettivo). RFI ha sviluppato il progetto preliminare, trasmettendolo nel 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Amministrazioni ed Enti competenti. Nel 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, secondo le procedure di Legge Obiettivo, con un limite di spesa allora indicato pari a circa 392M€.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana	J31H96000070008	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2022	2-2023	10-2023	6-2024	3-2023	9-2023	10-2023	3-2027	2-2027	In corso	-		-
Raddoppio tratta Albairate-Mortara	J31H96000070008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2002	3-2006	9-2027	5-2029	8-2030	8-2031	9-2029	7-2030	8-2030	3-2036	3-2036	In corso	-		-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Albairate-Mortara	443,12	6,42	436,70	365,92	77,19	1,42	2,71	1,42	0,00	0,00	0,00	0,00	441,70
	443,12	6,42	436,70	365,92	77,19	1,42	2,71	1,42	0,00	0,00	0,00	0,00	441,70

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il completamento del raddoppio Milano – Mortara consentirà l'incremento della capacità garantendo l'incremento sia qualitativo sia quantitativo dei servizi regionali nel bacino di riferimento. Grazie al raddoppio verranno attrezzate tutte le stazioni con

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,50
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Milano

Progetto P233: Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase													X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
5,00	5,00	di cui:	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00					5,00		5,00

Nuova esigenza di investimento connessa alla necessità di dare una risposta alle esigenze di mobilità TPL del bacino bergamasco, con priorità per il superamento delle attuali limitazioni infrastrutturali nell'attraversamento del fiume Adda tra Calusco e Paderno.La progettazione degli interventi era prevista nell'ambito del programma di upgrading del nodo di Milano (vedi P054)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Le risorse sono destinate alla progettazione dell'intervento
0,00					5,00	5,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	12-2018	-	-	-	-	-	-	-	-		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase	5,00	5,00	0,00	4,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00
	5,00	5,00	0,00	4,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x	x	x		x				

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

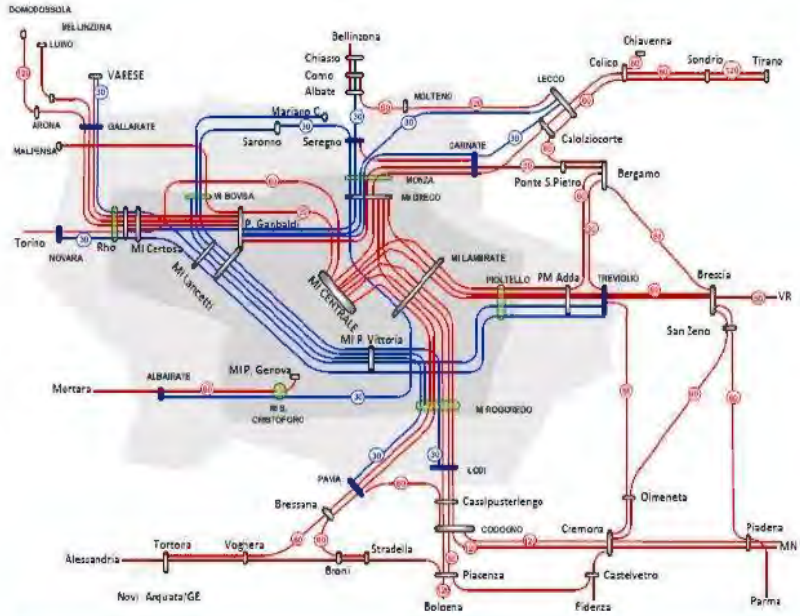
Milano

Programma P054: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Milano- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Milano.

Le principali realizzazioni riguardano:- Milano Lambrate: realizzazione del nuovo apparato ACC , adeguamento strutturale e funzionale del fabbricato viaggiatori, riorganizzazione della radice lato MI C.le dei binari da I a IV, eliminazione dei tagli a raso per i servizi merci e regionali con la realizzazione di una nuova galleria- Milano Porta Garibaldi: sostituzione dell'ACEI con un nuovo apparato a tecnologia innovativa con la postazione di comando e controllo dal Posto Centrale di Milano Greco P. ed interventi infrastrutturali che consentiranno una gestione più efficace della circolazione, consentendo in particolare la possibilità di attestamento anche sui binari I – XII dei treni provenienti da Bovisa (FNM) e linea cintura. - Gallarate: rinnovo tecnologico dell'impianto di Gallarate con la realizzazione di un unico apparato centrale per la gestione dell'intero perimetro della stazione. Contestualmente a tale upgrade tecnologico saranno realizzati interventi infrastrutturali di adeguamento a modulo 750 mt. di alcuni binari di stazione, con la banalizzazione verso Sesto Calende e Busto ArsizioRho, Monza e Seregno con interventi di PRG-Tecnologie per il distanziamento a 3-4' nella tratte del Nodo di Milano: Il progetto prevede le implementazioni delle sezioni corte con sezioni in linea e di stazione con una lunghezza di circa 450 m. sul realizzando ACCM del Nodo di Milano e sulle tratte Milano Garibaldi - Milano Greco Pirelli – Milano Lambrate. Inoltre è prevista la realizzazione del sistema ERTMS L2 con Baseline 3.0 con RBC collocato presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. Nell'ambito del progetto è compreso il nuovo ACC di Quadrivio Turro.- Rinnovo tecnologico di principali apparati del Nodo di Milano (Gallarate, Milano Porta Garibaldi)- Interventi diffusi di upgrading delle linee dei Bacini Regionali/Metropolitani interessati da servizi ferroviari la cui committenza è della Regione Lombardia (Varese – Porto Ceresio).- Interventi di cui a Convenzione ed Accordi con la Regione Lombardia come ad come quello del 19 Gennaio 2016 per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulle linee a semplice binario e per la realizzazione di nuove fermate (Albate Camerlata)



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica							Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano						X		X	X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.251,51	721,73	di cui:	714,58	0,00	0,00	1,65	5,50		63,80	33,30	432,68	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.267,11	-12,60	2,00				-5,00	1.251,51

Riduzione del peimetro a seguito dell'esplicitazione della progettazione del raddoppio Carnate-Ponte S.Pietro su riga dedicata (vedi P233)Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
621,61	-12,60	2,00	-0,18	115,90	-5,00	721,73

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- PRG di Monza- PRG di Seregno- Piano sottopassi linee dei bacini bergamaschi, lecchesi e cremonesi- Interventi regione Lombardia sedi di incrocio bacini cremonese e pavese - ACC di Milano Centrale (progettazione).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono in corso di progettazione/realizzazione i seguenti interventi• Milano Lambrate: progettazione definitiva completata; sono in corso le attività negoziali per ACC e in avvio i lavori di prima fase per il distanziamento a 4' della linea merci e lavori al fabbricato viaggiori• Milano Porta Garibaldi: in corso l'attività negoziale per l'affidamento dei lavori di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione del nuovo apparato centrale nella stazione di Milano Porta Garibaldi • Gallarate: Ultimata la Progettazione Definitiva è in corso la verifica per la validazione • Tecnologie per l'incremento della capacità del Nodo di Milano: In corso l'attività negoziale relativa all'appalto per l'implementazione delle sezioni corte mentre è in via di ultimazione l'attività negoziale relativa all'appalto per la realizzazione del nuovo ACC di Quadrivio Turro• Nuovi Apparati centrali di Milano Porta Garibaldi e Gallarate• Interventi di upgrading della Varese Porto Ceresio: a fine 2017 é stata inoltre ripristinata la circolazione sulle tratte Varese- Induno Olona e Arcisate-Porto Ceresio, interrotti dal 2009 per i lavori della nuova linea Arcisate-Stabio.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Efficentamento Rho e Pavia	J37I06000090001	19,08	19,08	19,02	100%	Realizzazione
Upgrading nodo di Milano e linee d'interesse della Regione Lombardia	J84H17000440001	50,00	50,00	49,40	99%	Realizzazione
Efficentamento Rho e Pavia	J37I06000090001	24,12	24,12	21,24	88%	Realizzazione
Velocizzazione Melzo Scalo –Treviglio	J24H17000570001	6,90	6,90	4,28	62%	Realizzazione
Interventi di sviluppo e completamento linee di bacino area nord	J84H17000940001	46,00	46,00	28,04	61%	Realizzazione
Upgrading nodo di Milano e linee d'interesse della Regione Lombardia	J84H17000440001	37,40	37,40	19,09	51%	Realizzazione
PRG e ACC Milano Lambrate (1^ fase)	J54B13001110001	99,80	99,80	5,14	5%	Realizzazione
Interventi Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco	J37B16000540001	20,00	20,00	0,97	5%	Realizzazione
Potenaziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate	J24H16000490001	37,50	37,50	0,90	2%	Progettazione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^ fase)	J94H14000230001	30,00	30,00	0,66	2%	Progettazione
Potenziamento tecnologico impianto Milano P.Garibaldi e velocizzazioni	J54H16001170001	77,00	77,00	0,88	1%	Progettazione
Upgrading Carnate-Monza	J87J18000280001	7,50	7,50	0,01	0%	Progettazione
Piano di upgrading nodo di Milano	°	796,21	266,43	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.251,51	721,73	529,78	1.023,13	228,39	143,73	65,16	91,47	54,79	25,85	60,68	56,38	962,35

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» gli interventi di PRG consentiranno:- incremento della capacità e miglioramento dei livelli di p

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x						

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

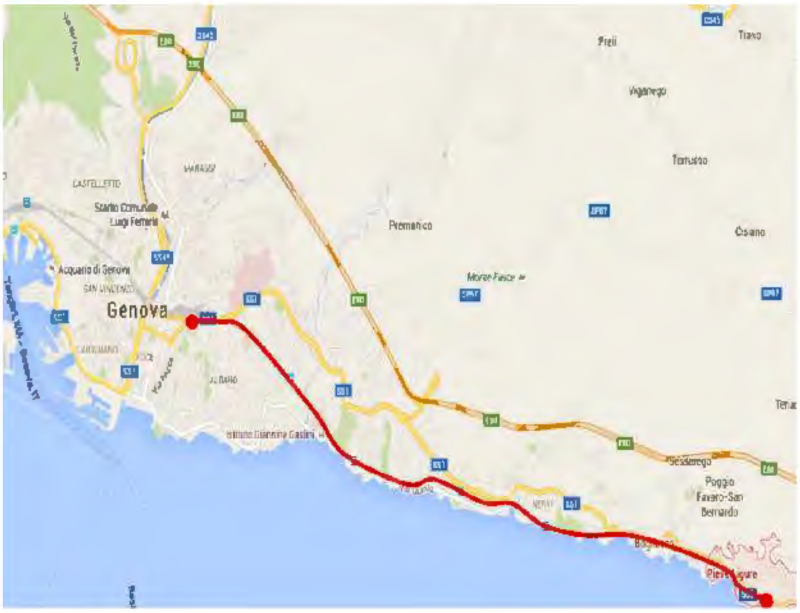
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Genova

Progetto I045: Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il quadruplicamento della linea Genova-Roma nella tratta Genova Brignole - Pieve Ligure con l'obiettivo di specializzazione delle linee del levante ligure.Il potenziamento della tratta in ingresso al nodo di Genova consentirebbe l'attivazione di un servizio metropolitano e la velocizzazione della linea adibita a servizi lunga percorrenza. In alternativa dovrebbe essere valutata la possibilità di upgrade della linea esistente che consenta di sfruttare al meglio le potenzialità di materiale rotabile dedicato e adatto alla tortuosità delle linee liguri.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure													X				X		

Stato attuativo-finanziario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari: 2019	2020	2021	Sez. 3: 2022-2026	Sez. 4: >2026
750,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,25		747,75	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
750,00							750,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2024	11-2027	-	-	-	-	11-2027	11-2028	11-2028	5-2039	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	750,00	0,00	750,00	600,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	750,00
	750,00	0,00	750,00	600,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	750,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali tra Genova ed il levante ligure

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,14
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

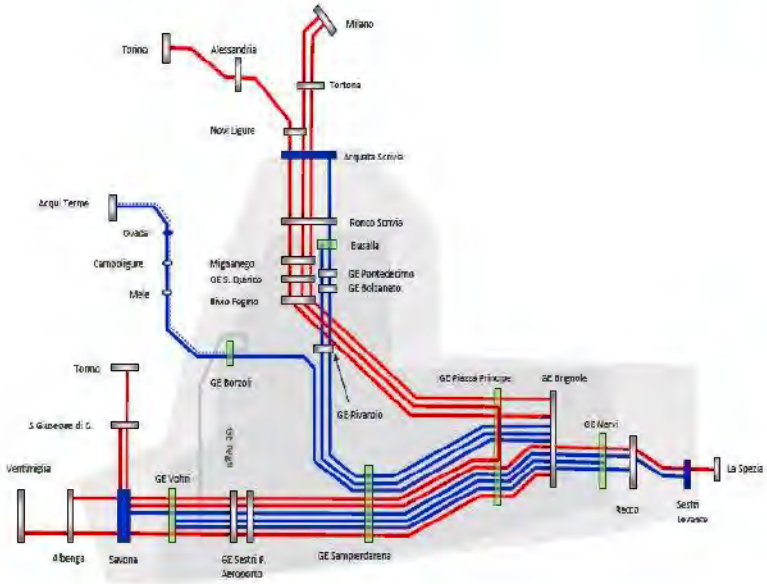
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Genova

Programma P192: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Genova- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- interventi sul sistema di distanziamento come l'alta densità - Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Genova.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova										X		X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
143,95	18,95	di cui:	18,95	0,00	0,00	0,00	0,00		2,30	5,70	117,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
153,80		-9,85					143,95

Riclassifica su altro programma del CUP J96J17000460001 "Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)" (vedi P120)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
23,80		-9,85		5,00		18,95

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- interventi di rinnovo infrastrutturale e velocizzazione puntuale- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi su SCC e IaP - Genova	J81C05000010001	0,90	0,90	0,89	100%	Realizzazione
DTP GE – upgrading linee merci	J97J18000060001	13,05	13,05	5,00	38%	Realizzazione
Upgrading nodo di Genova	°	130,00	5,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
143,95	18,95	125,00	116,87	27,08	11,56	5,15	0,89	3,80	6,32	7,93	1,00	124,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

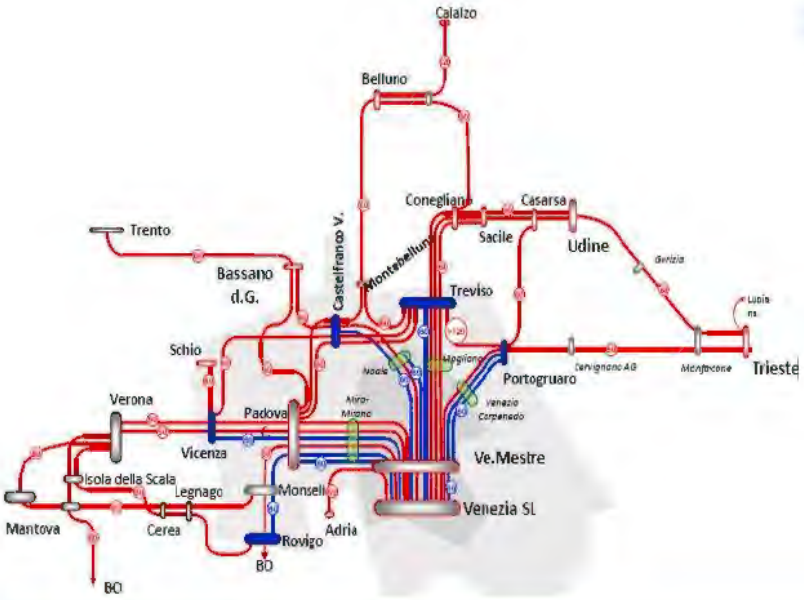
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Venezia

Programma P075: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Venezia.- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali (Venezia Santa Lucia) - Interventi di PRG (Venezia Santa Lucia e Venezia Mestre)- Adeguamento dei sistemi di distanziamento (Nuovo Sistema di Distanziamento tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia) incluso installazione sistema ad alta densità- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica (Nuove SSE)- Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Venezia.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	X	—	-	-	X	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
341,10	166,64	di cui:	149,48	0,00	0,00	0,00	17,16		35,00	20,16	119,30	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
341,10							341,10

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
127,90			-2,26	41,00		166,64

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- ACC-M Area Veneta (fase)- PRG di Padova (progettazione).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono in fase di realizzazione gli interventi di 1^ fase, relativi al nuovo Apparato Centrale di Venezia Lucia inclusi interventi di PRG ed il rinnovo del sistema di distanziamento per ottenere una specifica di distanziamento a 4' tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia.E' in corso la progettazione relativa alle opere civili per la nuova SSE di Venezia S. Lucia, sono state consegnate le prestazioni relative alla realizzazione dell'upgrade e riconfigurazione del sistema SCC di Venezia Mestre con estensione alla tratta Venezia – Mestre – Venezia S. Lucia.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Nuovo impianto di manutenzione rotabili di Venezia Mestre	J74H17000180001	35,00	35,00	33,80	97%	Realizzazione
PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4' Venezia Mestre - Venezia SL	J14B13000240001	40,00	40,00	24,13	60%	Realizzazione
Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia	J14H17000600001	40,00	40,00	6,91	17%	Realizzazione
Upg tecnologico nodo di Venezia	°	226,10	51,64	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
341,10	166,64	174,46	288,39	52,71	85,83	47,59	35,21	27,25	29,17	22,33	16,44	210,69

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bologna

Progetto 1438: Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Contributo finanziario per la realizzazione del nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno che prevede, per la parte ferroviaria, la variazione dell'attuale linea Bologna-Porretta per circa 1,8 km verso sud, dalla radice della stazione di Casalecchio fino al rio dei Gamberi, dove è previsto il riallaccio alla linea esistente, con una modifica di tracciato che prevede la realizzazione di una linea a singolo binario studiata in previsione di un futuro raddoppio della stessa e che comprende la realizzazione della nuova fermata interrata di Casalecchio centro, in galleria artificiale.

L'intervento denominato "Nodo Ferrostradale di Casalecchio di Reno", che si sviluppa interamente all'interno del territorio comunale di Casalecchio di Reno (Regione Emilia Romagna), include:• Realizzazione della Nuova SS64 " Porrettana" su nuovo tracciato con un tratto interrato (competenza ANAS);• Modifica di un tratto della linea ferroviaria Bologna-Porretta-Pistoia "Porrettana" con un tratto interrato in affiancamento alla galleria stradale (competenza RFI);• Realizzazione in galleria della fermata di Casalecchio di Reno (competenza RFI) con soppressione del passaggio a livello di via Marconi km 122+176 della linea ferroviaria Bologna-Porretta-Pistoia.Caratteristiche tecniche intervento:• Sviluppo Intervento: 1.863 m (da pk 121+075 a 122+938 della linea ferroviaria esistente Bologna-Porretta-Pistoia);• Tipologia linea ferroviaria: linea di interesse locale;• Velocità di progetto: 90 km/h;• Pendenza longitudinale: 1 – 13,6 %0 ;• Interasse binari: 3,555 – 4,00 m;• Alimentazione TE: 3 kV;• Segnalamento: BAcc con ACCM.Obiettivi/ Benefici intervento:• Ricucitura urbana mediante l'interramento parziale delle infrastrutture e recupero delle aree per servizi alla città; • Separazione delle tipologia del traffico stradale con redistribuzione del traffico locale su strade comunali e del traffico passante su infrastruttura dedicata;• Soppressione passaggio a livello di via Marconi in prossimità della fermata di Casalecchio di Reno.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)													X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
114,21	4,21	di cui:	4,04	0,00	0,00	0,00	0,17		110,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
48,86				65,36			114,21

Ridefinizione del perimetro dello stralcio ferroviario, che prevede l'interramento della ferrovia nell'area di Casalecchio di Reno, in coerenza con il Patto regionale per il Trasporto Pubblico siglato l'11 dicembre 2017.Si ricorda che il costo precedente era riferito al solo contributo finanziario previsto a carico di RFI per la sistemazione del nodo ferrostradale (progetto a cura di ANAS).

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,91				3,30		4,21

Aggiornamento progettazione definitiva opere ferroviarie.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi sono in progettazione a cura di Società Autostrade

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	J81J05000010008	Progetto definitivo	-	-	10-2020	3-2023	-	-	-	-	-	-	-	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	114,21	4,21	110,00	114,03	0,19	0,74	0,74	0,74	0,00	0,00	0,79	2,45	110,24
	114,21	4,21	110,00	114,03	0,19	0,74	0,74	0,74	0,00	0,00	0,79	2,45	110,24

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo per la Definizione della capacità delle infrastrutture ferroviarie nella Regione Emilia Romagna del 05/02/14

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

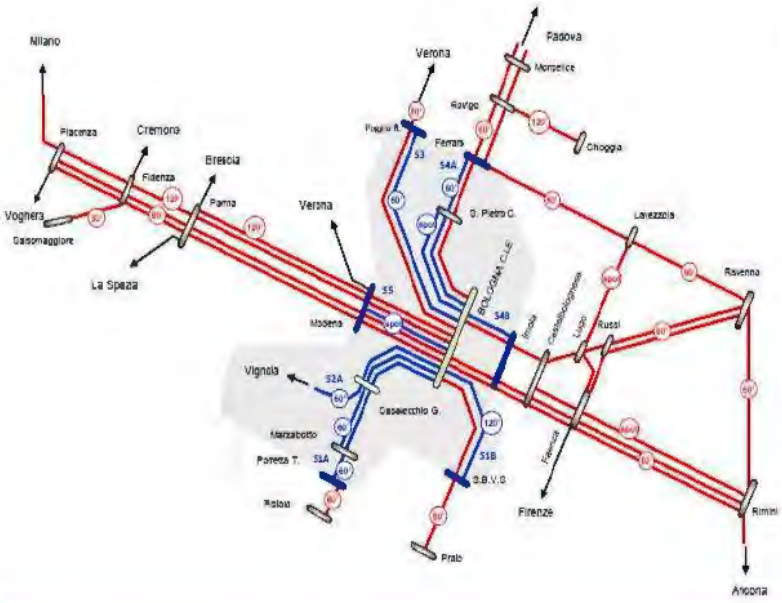
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bologna

Programma P112: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Bologna- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento) incluso installazione sistema ad alta densità- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Bologna.



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	X	-		-	X	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
274,40	90,03	di cui:	90,03	0,00	0,00	0,00	0,00		21,70	22,68	140,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
274,40							274,40

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
58,40				31,63		90,03

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- Potenziamento Tecnologico (ACCM) Bologna Centrale - PM Santa Viola- PRG di Bologna - Centrale (progettazione)- Velocizzazione Bologna - Castelbolognese

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono stati avviati una prima fase di interventi sulla linea Bologna - Rimini (PRG di Impianti)

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi di potenziamento da Accordo quadro Bologna	J34H17000120001	29,00	29,00	11,62	40%	Realizzazione
Upgrading Nodo di Bologna	°	245,40	61,03	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
274,40	90,03	184,38	224,16	50,24	15,94	9,56	1,54	8,79	7,70	18,63	5,96	231,77

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x	x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Firenze

Progetto I185: Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Firenze e Bologna, Prato, Pisa, Pistoia mediante il quadruplicamento della linea convenzionale .

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto									X				X	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	0,60	di cui:	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00			199,40		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Le nuove risorse sono destinate alla progettazione degli interventi
0,00				0,60		0,60	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2020	11-2021	-	-	-	-	11-2021	10-2022	11-2022	4-2033	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	200,00	0,60	199,40	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	199,40
	200,00	0,60	199,40	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	199,40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area nord di Firenze

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,20
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana del 01/04/2016• Esigenza di investimento segn stakenell'ambito del tavolo tecnico di ascolto di cui al

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

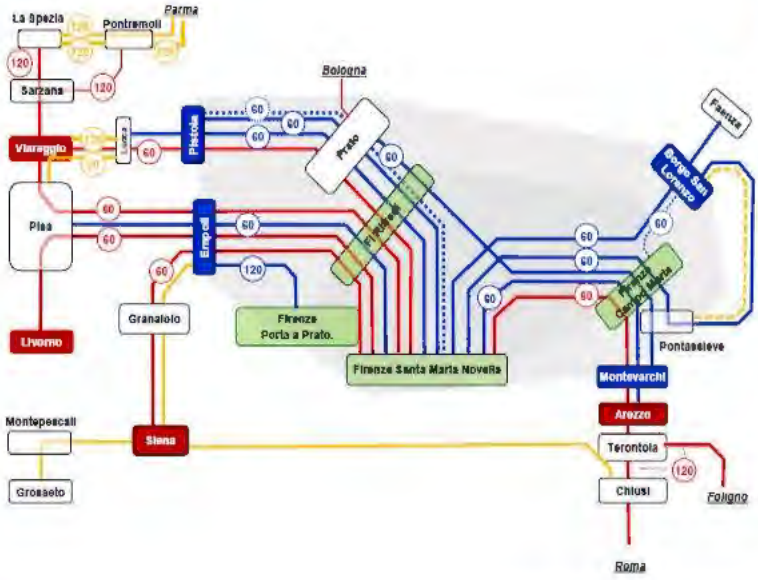
Firenze

Programma P076: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Firenze:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali (ACC Multistazione del Nodo di Firenze incluso nuovo apparato di Firenze Santa Maria Novella)- Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Firenze e delle tratte afferenti (Firenze –Empoli, Firenze – Prato)- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Firenze- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Firenze.

Tra le principali realizzazioni sono previste:• Revamping ed upgrading del CTC Firenze – Roma (linee LL e DD), realizzazione del CTC del Nodo di Firenze con giurisdizione sulle tratte Empoli – Firenze Rifredi e Firenze Rifredi – Montecatini, adeguamento della sala controllo di Firenze Campo Marte; • ACC Multistazione del Nodo di Firenze (comprendente Firenze S.M.N.), upgrading del sistema di supervisione della circolazione, HD ERTMS del Nodo di Firenze;• ACCM Firenze Castello – Prato e dell'ACCM Empoli – Rifredi con integrazione nell'ACCM del Nodo di Firenze, compreso l'upgrading del sistema di supervisione della circolazione;• Ulteriori interventi di potenziamento tecnologico da avviare la progettazione.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
437,00	239,40	di cui:	229,40	10,00	0,00	0,00	0,00		17,80	18,80	161,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
437,00							437,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
203,40				36,00		239,40

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:• Completamento potenziamento tecnologico Nodo di Firenze • opere complementari e accessorie connesse agli interventi di raddoppio della tratta Empoli - Granaiolo• Terzo binario Firenze Rifredi - Firenze Statuto (progettazione)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Revamping ed upgrading del CTC Firenze – Roma (linee LL e DD): ultimato; • ACC Multistazione del Nodo di Firenze e HD ERTMS del Nodo di Firenze: sono state avviate le attività propedeutiche all'avvio dei lavori relativi all' ACCM del Nodo di Firenze è in via di ultimazione l'attività negoziale per l'affidamento dell' HD ERTMS del Nodo di Firenze ;• ACCM Firenze Castello – Prato e Empoli – Rifredi: sono in corso le Progettazioni Definitive• Ulteriori interventi di potenziamento tecnologico: da avviare la progettazione.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze	J67I11000230001	24,00	24,00	23,42	98%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze	J67I11000230001	74,00	74,00	20,09	27%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze	J67I11000230001	82,00	82,00	0,75	1%	Progettazione
Upgrading nodo di Firenze	°	237,00	39,40	0,00	0%	Progettazione
Upgrading nodo di Firenze	°	20,00	20,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
437,00	239,40	197,60	296,58	140,42	81,11	42,71	32,75	9,88	17,68	22,57	21,90	332,21

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» Gli interventi individuati sono finalizzati al rinnovo tecnologico degli impianti del Nodo con c

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico	
●	●		●	●		③	③	②				2-Media

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0083: Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consiste nella realizzazione della nuova stazione AV di Roma Tiburtina e nei connessi interventi di riassetto del tessuto urbano circostante, eseguiti da RFI per un migliore coordinamento nella fase realizzativa.La Nuova Stazione Tiburtina si configura come hub della mobilità della Capitale, garantendo l'interscambio con l'Alta Velocità, i servizi regionali, i collegamenti -anche diretti - con l'aeroporti di Fiumicino e la rete di trasporto pubblico locale, diventando a tutti gli effetti la più importante stazione ferroviaria romana.Gli interventi consistono nella realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, dei parcheggi, della viabilità lato Pietralata, delle opere connesse alla Nuova Circonvallazione Interna e di opere per la valorizzazione dell'area.

L'intervento ricade nell'ambito del Comune di Roma, e rappresenta la ricucitura urbana tra 2 quartieri storicamente separati dalla ferrovia: Nomentano e Tiburtino-Pietralata.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area										X							X		
Completamento fronte nomentano										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
322,50	322,50	di cui:	116,08	0,00	0,00	0,00	206,42					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
322,50							322,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
322,50						322,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tutte le attività sono state completate, ad eccezione di alcune opere di valorizzazione delle aree del comprensorio per cui è in corso la CdS decisoria

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	J31H98000030008	Esercizio	5-2001	10-2014	6-2002	7-2019	2-2004	10-2019	5-2005	9-2007	10-2007	9-2015	11-2011	Conclusa	Concluse	n.a.
Completamento fronte nomentano	J31H98000030008	Realizzazione	-	-	12-2009	9-2019	7-2019	10-2019	3-2020	7-2019	9-2019	10-2020	-	In corso	Da avviare	n.a.

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area	282,50	282,50	0,00	242,51	39,99	282,46	289,07	281,29	0,84	0,02	1,10	-2,03	1,29
Completamento fronte nomentano	40,00	40,00	0,00	35,97	4,03	1,75	1,75	1,75	0,00	1,64	0,90	11,03	24,67
	322,50	322,50	0,00	278,48	44,02	284,22	290,83	283,04	0,84	1,66	2,00	9,00	25,96

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale migliorando i collegamenti tra i quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente divisi dalla ferrovia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,63
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato tramite i proventi delle operazioni immobiliari conesse alla dismissione delle aree non più funzionali alle attività ferroviarie, nell'ambito del Piano di assetto della Stazione Tiburtina e con risorse di cui alla Legge

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 1483: Nodo di interscambio di Pigneto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata nel nodo di Pigneto tra le stazioni di Termini, Tiburtina, Tuscolana e Casilina, per consentire l'interscambio tra le rete ferroviaria regionale e la rete metropolitana, e nei connessi interventi di riassetto del tessuto urbano circostante.

Gli interventi consistono nella realizzazione, per fasi funzionali, di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina – Fiumicino Aeroporto (FL1-FL3) e sulla linea Roma Castelli / Cassino (FL4-FL6) in prossimità della fermata della Metro C . Nella prima fase sarà realizzata una nuova fermata sulla linea FL1, Fara Sabina-Fiumicino, un parziale tombamento del vallo ferroviario ed il collegamento con la limitrofa stazione della metro C.

Fase 1: L'intervento ricade nell'ambito del Comune di Roma, sul tratto di Linea FL1/FL3 compresa tra Via Prenestina e Via Casilina, in un vallone posto a circa 8 mt al di sotto del piano stradale, ne cuore del quartiere Pigneto.Fase 2: L'intervento ricade nell'ambito del Comune di Roma, sul tratto di Linea FL4/FL6, in corrispondenza di Via del Mandrione, in affiancamento a Via Casilina.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo									X	X							X		
Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie					X				X	X							X		
Completamento copertura vallo ferroviario					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
78,17	63,20	di cui:	39,20	0,00	24,00	0,00	0,00			14,97		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
78,17							78,17

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
63,20						63,20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Fermata FL1/FL3: a seguito di criticità nel reperimento dei finanziamenti a carico del Comune di Roma, si è proceduto con le attività di progettazione degli interventi strettamente ferroviari (fermata del Pigneto FL1/FL3 -1°Lotto Funzionale della 1°Macrofase). Con Ordinanza Commissariale è stato approvato da Roma Capitale il progetto generale dell'intervento del Pigneto in linea tecnica, in particolare il progetto definitivo del primo lotto funzionale della fase 1. Nel corso della progettazione esecutiva è stata rivista la cantierizzazione e le fasi di viabilità superficiale, su richiesta di Roma Capitale. Si registrano forti rallentamenti nella risoluzione delle interferenze con i sotto servizi e nell'avanzamento del cantiere. Lavori in corso di realizzazione.E' in corso di revisione il PD della linea FL4/FL6 tra Casilina e Termini a seguito del finanziamento ottenuto a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	J37I06000070001	Attività negoziali	-	-	6-2006	12-2014	6-2016	6-2022	9-2019	12-2021	6-2016	6-2022	7-2020	In corso	Concluse	n.a.
Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie	J37I06000070001	Progetto definitivo	-	-	5-2019	-	8-2019	6-2020	6-2019	11-2019	8-2019	7-2023	10-2024	In corso	Concluse	Da avviare
Completamento copertura vallo ferroviario	J37I06000070001	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo	39,20	39,20	0,00	28,17	11,03	27,68	4,87	3,44	1,11	4,00	8,23	7,70	14,72
Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie	24,00	24,00	0,00	0,00	24,00	0,64	0,03	0,36	0,01	1,00	2,77	1,00	18,86
Completamento copertura vallo ferroviario	14,97	0,00	14,97	10,76	4,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,97
	78,17	63,20	14,97	38,93	39,24	28,32	4,90	3,80	1,12	5,00	11,00	8,70	48,55

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Interscambio di qualità tra servizi metropolitani FL1/FL3 circolanti tra Roma Tuscolana e Roma Tiburtina e i servizi della nuova linea metro C di Roma.L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone migliorando la capac

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,46
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Tra: Pubblico Locale nel territorio della Regione Lazio del 22/02/2018•

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0258_A: Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rielaborazione a seguito della revisione delle esigenze del territorio, prevede la chiusura dell'anello ferroviario di Roma nord tra la linea FL3 Roma-Viterbo e la linea Roma-Pisa e l'inserimento sul Sestuplicamento Tiburtina- Smistamento (direzione Tiburtina) e l'innesto sulla linea "merci" (direzione Chiusi) in corrispondenza del "bivio nord". Per la tratta Valle Aurelia - Vigna Clara, attualmente a semplice binario, si prevede il raddoppio. E' prevista inoltre la realizzazione della nuova stazione di Tor di Quinto, dove sarà possibile effettuare l'interscambio con la linea Roma – Viterbo gestita dall'ATAC. Nell'ambito del progetto é prevista anche la realizzazione di una bretella di collegamento tra la Cintura Nord e la linea Tirrenica e i colli d'oca di Maccarese e Ponte Galeria, nonchè il potenziamento della tratta Ponte Galeria-Fiumicino.

Il progetto é articolato in due fasi funzionali: 1^ fase - chiusura dell'anello ferroviario a nord di Roma, in parte già realizzata, per uno sviluppo complessivo di 27,8 km, che consiste nel completamento del tracciato a doppio binario fra Vigna Clara e Roma Smistamento/Nomentana e nuova fermata di interscambio a Tor di Quinto2^ fase - realizzazione di una bretella ferroviaria a doppio binario tra il bivio Aurelia, sulla linea Roma-Pisa e la sede esistente della linea fra Valle Aurelia e Vigna Clara.

Gli interventi ricadono interamente nel Comune di Roma, si sviluppa parte in galleria sotto l'altura di Monte Mario e parte in rilevato /viadotto tre la pianna di Tor di Quinto la zona Salaria. Il tracciato attraversa il fiume Tevere il fiume Aniene. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma	X					X						X				X	X		
Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica	X					X						X				X	X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
547,37	16,10	di cui:	16,10	0,00	0,00	0,00	0,00		200,00	225,00	106,27	0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
547,37							547,37

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
16,10						16,10

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2003 era stato inviato al MIT, per l'iter approvativo di Legge Obiettivo, il Progetto Preliminare sviluppato. In corso la revisione degli input per l'avvio del nuovo progetto di fattibilità tecnico economica (PP) integrata con la ipotesi di realizzare una variante nella zona di Tor di Quinto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma	J31H03000180008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	11-2002	5-2021	10-2019	9-2019	12-2020	6-2021	7-2020	4-2021	12-2020	8-2024	9-2024	In corso	Da avviare	Da avviare
Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica	J31H03000180008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma	322,37	16,10	306,27	274,20	48,17	3,51	3,49	3,46	0,03	0,30	2,74	2,00	313,85
Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica	225,00	0,00	225,00	180,00	45,00								225,00
	547,37	16,10	531,27	454,20	93,17	3,51	3,49	3,46	0,03	0,30	2,74	2,00	538,84

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Istituire nuovi servizi ferroviari passeggeri/merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,46
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel territorio della Regione Lazio del 22/02/2018

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0260: Raddoppio Lunghezza-Guidonia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto consente di estendere il servizio metropolitano fino Guidonia, migliorando la mobilità nel quadrante orientale di Roma. Gli interventi consistono nella prosecuzione del raddoppio del tratto terminale della linea Roma-Pescara in ingresso al nodo di Roma per un'estesa di circa 10 km, ricalcando quasi per intero l'attuale tracciato da Lunghezza a Guidonia Collefiorito ad esclusione di un breve tratto in variante, funzionale alla realizzazione della nuova fermata di Bagni di Tivoli che sostituirà l'attuale stazione.Nell'ambito del progetto é prevista la realizzazione di parcheggi di scambio a Guidonia Collefiorito e Bagni di Tivoli e di interventi di viabilità, nonchè l'upgrade tecnologico della linea e l'inserimento nel sistema di telecomando del nodo di Roma.

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Tivoli e Guidonia, si sviluppa su una fascia collinare tra Roma e i monti Tiburtini caratterizzata dagli ambiti urbanizzati di Lunghezza, Tivoli e Guidonia intervallati da aree di tipo agrario.L'opera è costituita prevalentmente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Lunghezza-Guidonia									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
149,72	149,72	di cui:	149,28	0,00	0,00	0,44	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
149,72							149,72

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
149,72			-0,43		0,43	149,72

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso la realizzazione delle opere Civili, Armamento e TE del raddoppio e il completamento delle progettazioni esecutive delle tecnologie (Apparato di Controllo, segnalamento e sicurezza).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	J31H03000190001	Realizzazione	-	10-2003	2-2006	7-2014	2-2011	11-2020	7-2009	11-2020	2-2011	5-2021	6-2021	Conclusa	Concluse	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,72	149,72	0,00	78,62	71,10	106,08	49,21	48,75	4,47	7,00	8,00	7,00	74,50
	149,72	149,72	0,00	78,62	71,10	106,08	49,21	48,75	4,47	7,00	8,00	7,00	74,50

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità, eliminazione dei P.L., governo della circolazione centralizzato al Posto Centrale.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,80
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione TEN-T 2007-2013• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel territorio Regione Lazio del 22/02/2018

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

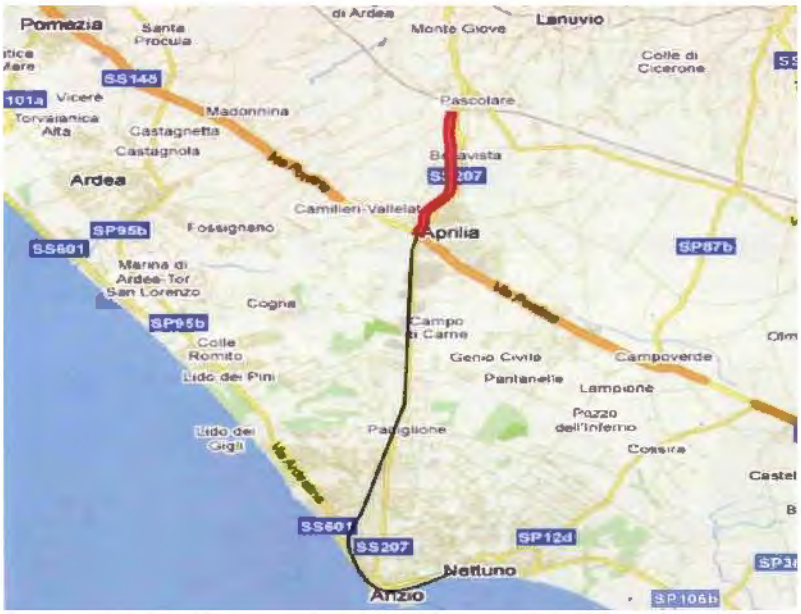
Roma

Progetto 0359: Raddoppio Campoleone-Aprilia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il raddoppio della linea regionale Roma-Nettuno nella tratta tra Campoleone e Aprilia.
Gli interventi consistono nel raddoppio tra Campoleone e Aprilia per un'estesa di circa 6 km, nell'adeguamento del piano del ferro e potenziamento tecnologico delle stazioni di Campoleone, per l'innesto sulla linea Roma-Napoli via Formia, e Aprilia, per gestire il passaggio da doppio a semplice binario, nel completamento del sottopasso di Aprilia.
Il progetto si inserisce in un più ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Roma-Nettuno con uopgrade dei sistemi di distanziamento e di gestione della circolazione, ed interventi puntuali di adeguamento del piano del ferro sui PRG nelle stazioni sede di incrocio sulla tratta Aprilia (e) - Nettuno (tronchini d'indipendenza, velocizzazione a 60 km/h degli itinerari deviati) previsti in altro progetto di investimento.

L'intervento di raddoppio, ricade intermante nel Comune di Aprilia e si sviluppa su una fascia pianeggiante che degrada lentamente verso il mare. Il contesto è a carattere prevalentemente naturale/agrario ad eccezione degli ambiti urbanizzati presso la stazione di Campoleone e di Aprilia.L'opera è costituita prevalentmente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche. Non sono previste opere d'arte significative.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Campoleone-Aprilia					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
73,70	73,70	di cui:	38,70	0,00	15,00	0,00	20,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
60,00			13,70				73,70

L'incremento del costo è stato determinato dagli approfondimenti/affinamenti progettuali, compresi gli adeguamenti ai più recenti e performanti standard infrastrutturali e tecnologici, condotti nello sviluppo del Progetto Definitivo. Gli incrementi di costo più significativi sono dovuti a:1) realizzazione del raddoppio in affiancamento attraverso due macro-fasi come precedentemente descritto al fine di minimizzare le soggezioni e le interruzioni dell'esercizio; 2) necessità di prevedere opere d'arte di protezione del cavalcaferrovia esistente al km 0+294,69 al fine di adeguarlo agli standard di sicurezza richiesti dal manuale progettazione opere civili RFI;3) previsione di utilizzo delle ultime tecnologie per la sicurezza e segnalamento della circolazione ferroviaria (BAB con emulazione RSC);4) maggiori oneri a seguito dell'affinamento/approfondimento progettuale dal passaggio dal progetto preliminare al definitivo. Per dettagli vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
60,00				13,70		73,70

Le nuove risorse sono destinate al completamento della realizzazione.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione Definitiva degli interventi si è conclusa a luglio 2018.Il progetto è stato inviato ad agosto 2018 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio Campoleone-Aprilia	J77I12000010008	Progetto definitivo	1-2014	12-2014	3-2017	9-2019	3-2020	9-2020	-	-	9-2020	12-2021	12-2021	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Campoleone-Aprilia	73,70	73,70	0,00	68,79	4,91	2,54	2,00	1,25	0,76	0,45	10,82	4,00	56,42
	73,70	73,70	0,00	68,79	4,91	2,54	2,00	1,25	0,76	0,45	10,82	4,00	56,42

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della capacità, miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della clientela.L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali i

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,70
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo della programmazione 2014-2020 (delibera CIPE n. 54/2016) e con fo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

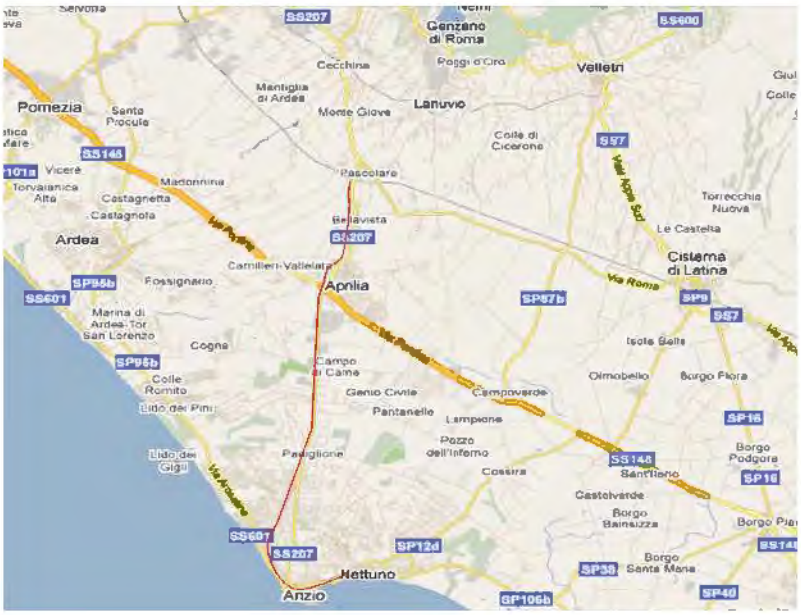
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto I086: Raddoppio Aprilia-Nettuno

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira all'incremento della capacità delle relazioni tra Roma e Nettuno mediante il raddoppio dell'attuale linea a semplice binario.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Raddoppio Aprilia-Nettuno													X				X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	4,00	di cui:	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00			196,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00				4,00		4,00

Le nuove risorse sono destinate alla progettazione degli interventi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Aprilia-Nettuno	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	2-2021	4-2022	-	-	-	-	7-2022	7-2023	7-2023	1-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Aprilia-Nettuno	200,00	4,00	196,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	199,00
	200,00	4,00	196,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	199,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area sud di Roma e specificatamente sulla relazione Roma-Nettuno		X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 0331: Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

La linea Roma – Viterbo, da Roma Ostiense fino a Viterbo Porta Fiorentina, ha una estesa pari a 87,75 km; è a doppio binario da Ostiense fino a Cesano (km 27,64), a semplice binario da Cesano a Viterbo. Il raddoppio della tratta Cesano – Bracciano, prosecuzione del raddoppio già realizzato tra Roma e Cesano, si inquadra nell'ambito degli interventi finalizzati al potenziamento e allo sviluppo del trasporto ferroviario nella Regione Lazio ed é finalizzato all'estensione del servizio metropolitano fino Bracciano e al miglioraramento della mobilità nel quadrante nord di Roma.Il progetto prevede il raddoppio, in affiancamento al binario esistente, per 16 km, tra la stazione di Bracciano e la stazione di Cesano, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione di un sistema di distanziamento con Blocco Automatico (BA).

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali:Raddoppio Cesano - Vigna di Valle;Raddoppio Vigna di Valle – Bracciano.

L'intervento di raddoppio, che ricade nei Comuni di Roma, Anguillara Sabazia e Bracciano, si sviluppa su una fascia collinare posta a margine del complesso vulcanico Sabatino a carattere prevalentemente extraurbano agrario con densità abitative scarse fatta eccezione per gli agglomerati urbani di Cesano di Roma, Anguillara, Vigna di Valle e Bracciano. Tra Cesano e Vigna di Valle (12 km) l'opera è costituita prevalentemente da una successione di rilevati e trincee interrotte da opere d'arte che risolvono le interferenze stradali e idrauliche . Le principali opere d'arte tra Cesano e Vigna di Valle sono costituite da tre cavalcaferrovia e una galleria artificiale per la soppressione dei PL esistenti. Tra Vigna di Valle e Bracciano (4 km) l'opera si sviluppa prevalentemente in rilevati e trincee ad eccezione dell'ultimo chilometro dove si prevede una trincea tra muri per abbassare la quota della stazione di Bracciano.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Cesano-Vigna di Valle									X	X							X		
Tratta Vigna di Valle-Bracciano									X								X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
361,00	252,97	di cui:	252,97	0,00	0,00	0,00	0,00		108,03			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
250,00			111,00				361,00

L'attuale richiesta di aumento del costo è relativa all'aumento dei costi della sola Fase funzionale 1 Cesano - Vigna di Valle. A seguito della condivisione con gli EELL della soluzione progettuale per l'ingresso a Bracciano e lo sviluppo del relativo Progetto Definitivo potrà essere confermato e/o ridefinito il costo della Fase Funzionale 2 Vigna di Valle Bracciano.L'aumento dei costi degli interventi di fase 1 è legato, in particolare a:- varianti di tracciato a seguito delle modifiche agli impianti di Vigna di Valle e Anguillara con conseguenti maggiori oneri per la realizzazione delle opere d'arte;- previsione di utilizzo delle ultime tecnologie per la sicurezza e segnalamento della circolazione ferroviaria (ACCM/SCCM, BAB con emulazione RSC);La suddivisione dell'intervento in due fasi funzionali ha richiesto una modifica parziale degli input funzionali che hanno comportato maggiori costi per:- trasformazione di Vigna di Valle da fermata a stazione di attestamento a 5 binari per il passaggio dal doppio al singolo binario. Inoltre tale stazione è stata spostata su nuovo sedime in quanto sul sedime attuale non erano disponibili spazi sufficienti per i vincoli urbanistici al contorno; - potenziamento della stazione di Anguillara con 4 binari per esigenze di capacità e flessibilità dell'esercizio ferroviario nella nuova configurazione;

Le modifiche hanno inoltre determinato un incremento delle quantità di terre e rocce da scavo che, non avendo trovato possibilità di allocazione nei siti ricettivi dell'area, hanno comportato la necessità di prevedere maggiori oneri per la loro gestione in conformità alle norme in materia ambientale;Per dettagli vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
13,00				239,97		252,97

Le nuove risorse consentiranno l'avvio realizzativo del raddoppio della tratta Cesano-Vigna di Valle e il proseguimento della fase progettuale della tratta Vigna di Valle-Bracciano

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la progettazione definitiva del raddoppio Cesano - Vigna di Valle.Per il Raddoppio Vigna di Valle – Bracciano è in corso una revisione progettuale relativa alla stazionedi Bracciano.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Cesano-Vigna di Valle	J21C08000000009	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare
Tratta Vigna di Valle-Bracciano	J21C08000000009	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Cesano-Vigna di Valle	252,97	252,97	0,00	214,33	38,64	1,83	0,00	0,85	0,47	0,30	3,11	1,00	247,24
Tratta Vigna di Valle-Bracciano	108,03	0,00	108,03	86,42	21,61								108,03
	361,00	252,97	108,03	300,76	60,24	1,83	0,00	0,85	0,47	0,30	3,11	1,00	355,27

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni favorevoli per la velocizzazione dei servizi, miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della clientela.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,56
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Ser Trasporto Pubblico Locale nel territorio della Regione Lazio del 22/02

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Progetto 1417: Potenziamento linee Castelli Romani

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee regionali Roma-Abano e Roma-Frascati.L'intervento prevede:- la realizzazione di un posto di incrocio nella stazione di Marino, sulla linea Albano - Ciampino;- la realizzazione del sottopasso nella stazione di Marino, adeguamento PRG Marino e realizzazione nuova fermata di Villa Senni sulla linea Frascati - Ciampino.- il potenziamento tecnologico, con realizzazione del nuovo apparato di Frascati e di nuovo sistema di distanziamento.

L'intervento di potenziamento, ricade intermante nella provincia di Roma e si sviluppa lungo il rilievo montuoso dei Monti Albani. Il contesto è caratterizzato da una urbanizzazione diffusa di tipo extraurbano ad eccezione dei centri di maggior rilievo.Rimane da realizzare la nuova fermata di Villa Senni.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
20,60	20,60	di cui:	18,93	0,00	0,00	0,00	1,67					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
20,60							20,60

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
20,60			-1,33		1,33	20,60

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Conclusi i lavori a Marino e a Frascati nell'ambito del potenziamento della linea Ciampino - Frascati. L'attivazione del sottopasso di Marino è avvenuta in data 5/05/2014; l'attivazione del PRG di Marino è avvenuta a settembre 2015.Per la nuova stazione di Villa Senni si è ancora in attesa della delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del Comune di Grottaferrata, che consentirà la chiusura del procedimento di Conferenza di Servizi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	J91H92000040111	Realizzazione	12-2004	-	9-2005	3-2019	9-2005	4-2020	7-2019	12-2019	12-2011	11-2021	12-2021	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni	20,60	20,60	0,00	16,20	4,40	13,99	12,40	12,41	0,00	0,20	1,00	3,08	3,91
	20,60	20,60	0,00	16,20	4,40	13,99	12,40	12,41	0,00	0,20	1,00	3,08	3,91

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni favorevoli per velocizzazione dei servizi FL4, miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della clientela

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,77
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito della programmazione POR-FESR 2007-2013 (Il atto modificativo alla convenzione RFI/Lazio del 16/11/2015)• Intervento prev nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel ter

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Roma

Programma P053: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Roma:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali- Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Roma e delle tratte afferenti- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Roma- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Roma.

Le principali realizzazioni consistono in:- tratta Orte – Roma Tiburtina - Roma Termini / Roma Prenestina: opere tecnologiche di linea e di stazione per la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (con posto centrale PCM presso il fabbricato PCS di Roma Termini), nonché interventi infrastrutturali finalizzati ad un rightsizing dei piani regolatori ed alla creazione delle condizioni per l'impresenziamento degli impianti. Nelle tratte Settebagni – Roma Tiburtina – Roma Prenestina e Settebagni – Roma Tiburtina - Roma Termini viene anche realizzato il sistema ERTMS- tratta Roma Casilina - Ciampino – Colleferro: Opere tecnologiche di linea e di stazione per la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (con posto centrale PCM presso il fabbricato PCS di Roma Termini) e trasformazione in fermata della stazione di Valmontone- Linee dei Castelli (Ciampino – Frascati, Ciampino – Albano L., Ciampino – Velletri): Opere tecnologiche di linea e di stazione per la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (con posto centrale PCM presso il fabbricato PCS di Roma Termini)- tratta Roma Casilina – Campoleone – Nettuno: Opere tecnologiche di linea e di stazione per la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (con posto centrale PCM presso il fabbricato PCS di Roma Termini), compresi i relativi fabbricati.- tratte Roma S. Pietro – Civitavecchia, Roma Ostiense – Fiumicino A., Ponte Galeria – Maccarese, Ciampino – Albano/Velletri/Frascati progettazione opere tecnologiche di linea e di stazione per la realizzazione di un Apparato Centrale Computerizzato Multistazione - Roma Casilina: nuovo ACC e bretella merci verso linea Roma-Napoli via Formia. La bretella avrà uno sviluppo di circa 2 km e verrà realizzato con un nuovo tracciato che partendo in affiancamento ai binari per Cassino e Formia, entro Roma Casilina, si riconnette tramite un bivio sulla linea per Formia. - Roma Tuscolana: nuovo ACC e 1^ fase di PRG per la fluidificazione dei traffici- tratta Ciampino-Capannelle: realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle, realizzata sulla sede esistente costruita negli anni '80, previa sistemazione e completamento della stessa. La nuova coppia di binari sarà destinata ai traffici della linea per Cassino, mentre la coppia esistente verrà specializzata per instradare i traffici che gravitano sulle linee dei Castelli. Nel progetto sono incluse opere di sistemazione a PRG dell'impianto di Ciampino, da realizzarsi in due fasi funzionali: 1^ fase - nuovo ACC sull'attuale piano del ferro e inserimento nel nuovo sistema di telecomando previsto sulla tratta Ciampino – Colleferro; 2^ fase - interventi al piano del ferro per sistemazione delle radici lato Roma e lato Castelli (nuova stazione elementare a servizio delle linee dei Castelli). - interventi per la riattivazione di un servizio «a spola» su binario singolo tra le stazioni di Valle Aurelia e di Vigna Clara, attraverso il ripristino delle opere realizzate in occasione dei Mondiali '90, la realizzazione di impianti di segnalamento, la ristrutturazione della stazione di Vigna Clara e la predisposizione per la sicurezza della galleria Cassia Monte Mario e nelle gallerie di interconnessione con la linea Roma–Viterbo

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma								X	X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.608,35	808,83	di cui:	620,66	173,00	0,00	5,55	9,61		170,88	42,45	586,20	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.610,04		-1,69					1.608,35

Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi.Le riclassifiche attengono alla copertura di maggiori oneri relativi a interventi in fase di ultimazione (vedi E.2 CUP J11J04000070081)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
722,56		-1,69	-0,60	103,10	-14,54	808,83

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:• completamento tecnologico dell'ACC-M del Nodo di Roma• completamento della banalizzazione di tutte le linee del Nodo di Roma• Upgrading tecnologico della linea Bracciano - Viterbo - Attigliano• ulteriore fase di attrezzaggio con sistemi di Riscaldamento Elettrico Deviatoi (RED) della stazione di Roma Termini.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tratte Orte – Roma Tiburtina - Roma Termini / Roma Prenestina, Roma Casilina– Campoleone – Nettuno, Roma Casilina - Ciampino – Colleferro, linee Castelli : Gli interventi sono in parte in corso di realizzazione, in parte in progettazione. Sono stati già attivati l'ACCM nella tratta Torricola – Campoleone e nella tratta Fara Sabina (e) – Bivio/p.c. Settebagni (linea lenta) e la tratta Bivio/P.C. Settebagni – Roma Tiburtina (e) (linea veloce)Tratte Roma S. Pietro – Civitavecchia, Roma Ostiense – Fiumicino A., Ponte Galeria – Maccarese, Ciampino – Albano/Velletri/Frascati: In avvio la fase progettuale.Roma Casilina: ad agosto 2016 è stato attivato il nuovo Apparato Centrale a Calcolatore (ACC) di Casilina, su piano del ferro attuale. Nel maggio 2017 è stata attivata una nuova riconfigurazione dell'apparato, che ha aumentato ulteriormente le potenzialità dell'impiantoBretella Casilina: Progettazione definitiva in corso. Su richiesta del Comune di Roma e a seguito delle proteste dei cittadini sono ancora sospese le indagini archeologiche preventive al consolidamento della PD e alla successiva indizione della Conferenza dei Servizi (CdS). Sono in corso confronti con Roma Capitale per la ripresa delle attività. In data 24/07/2018 è stato sottoscritto il verbale di intesa tra RFI/FSSU/RC che prevede l'istituzione di un tavolo congiunto per la ripresa delle attività.Roma Tuscolana: Il nuovo ACC di Roma Tuscolana sarà realizzato preventivamente al PRG su piano ferro in prima configurazione. La PD è conclusa sono in corso le attività negoziali per la PE e realizzazione dell'ACC su piano del ferro attualeTratta Capannelle-Ciampino: in corso di verifica la progettazione definitiva della nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle.Ciampino: interventi tecnologici in corso di realizzazione; nel mese di luglio 2018 sono iniziati i lavori propedeutici alla 1^ fase del PRG di Ciampino ed é in corso la progettazione definitiva degli ulteriori interventi di 1^ faseTratta Valle Aurelia-Vigna clara: interventi completati

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
PRG Roma Tiburtina	J31H03000220008	74,89	74,89	73,74	98%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2016	J57B16000410001	12,01	12,01	11,65	97%	Realizzazione
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2013	J57E13000260001	18,29	18,29	17,54	96%	Realizzazione
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	27,46	27,46	26,10	95%	Realizzazione
PRG Roma Tiburtina	J31H03000220008	37,41	37,41	34,35	92%	Realizzazione
Collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara	J84H15001310001	55,00	55,00	40,77	74%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	J77I11000000009	235,00	235,00	159,20	68%	Realizzazione

Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma (tecnologie Cesano-Ostiense)	J34H14000500001	62,00	62,00	24,37	39%	Realizzazione
Attrezzaggio RED ambito DTP RM	J54G18000130001	25,00	25,00	7,04	28%	Realizzazione
Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Casilina-Ciampino	J34H14000460001	15,00	15,00	1,72	11%	Realizzazione
Quadruplicamento Ciampino - Capannelle	J31H96000000011	62,00	49,00	3,84	8%	Realizzazione
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	28,01	28,01	1,40	5%	Realizzazione
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	65,08	41,91	1,56	4%	Realizzazione
Upgrading nodo di Roma	°	622,07	100,13	0,00	0%	Progettazione
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	123,41	0,00	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento tecnologico nodo di Roma 2^ fase	J86I18000060009	120,00	2,00	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento impianti ferroviari e valorizzazione aree Roma Tiburtina 2^ fase	°	25,72	25,72	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.608,35	808,83	799,53	1.379,46	228,89	466,38	358,51	348,75	45,14	63,55	62,62	68,94	1.019,35

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia» Gli interventi sono finalizzati:- al rinnovo tecnologico degli impianti del Nodo con contestuale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

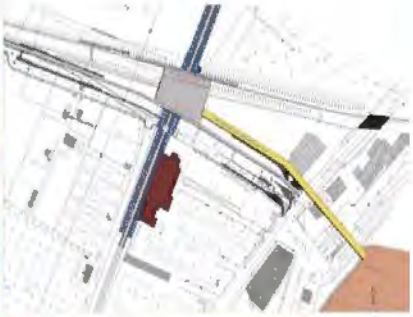
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Napoli

Progetto P211: Nodo complesso di Pompei

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria "Pompei Scavi" che sorgerà sull'intersezione della linea RFI Napoli - Salerno con la linea della Circumvesuviana Napoli - Sorrento.L'hub avrà la funzione di nodo di smistamento del flusso turistico verso il sito archeologico e di interscambio con la linea Circumvesuviana Napoli – Sorrento e con gli altri modi di trasporto via terra. Il progetto prevede l'accesso diretto alla rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato e il collegamento tra Pompei e le principali città italiane con i treni ad Alta velocità. Una piastra multifunzionale copre i binari Rfi alla stessa quota della linea Circum che passa sopra: la struttura svolgerà la funzione di fabbricato viaggiatori sia per collegamenti Eav che per quelli di Ferrovie dello Stato. La piastra, chiusa da ampie vetrate, sarà collegata direttamente agli scavi da un percorso pedonale attrezzato di 200 metri, un tunnel soprelevato in vetro e acciaio che unirà la nuova stazione con l'area archeologica, in corrispondenza della Villa Imperiale e dell'ex Antiquarium. Ciò dovrebbe coincidere con il ridimensionamento dell'attuale stazione Circum di Pompei scavi-Villa dei Misteri, e con una nuova organizzazione dei flussi turistici. La nuova stazione di interscambio, concepita su due livelli, occuperà una superficie complessiva di 1500 metriquadri.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo complesso di Pompei									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
33,00	33,00	di cui:	2,40	0,00	30,60	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
33,00							33,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
33,00						33,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nodo complesso di Pompei	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	3-2021	-	-	-	-	7-2021	10-2021	1-2022	1-2028	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo complesso di Pompei	33,00	33,00	0,00	26,40	6,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	1,16	31,68
	33,00	33,00	0,00	26,40	6,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	1,16	31,68

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumento dell'offerta di servizi ferroviari regionali nell'area di Napoli- miglioramento dei livelli di interscambio tra la rete ferroviaria nazionale e le altre modalità di trasporto

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,26
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Napoli

Progetto P212: Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento consiste nello studio di fattibilità per il collegamento del Porto con il "fascio basso" dell'impianto ferroviario Napoli Traccia e la riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale coerentemente con le nuove linee di sviluppo pianificate dall'Autorità Portuale.

Lo studio di fattibilità sviluppato, che deve essere completato nel dettaglio, ha individuato due alternative progettuali, derivanti dalla modalità con cui si risolve l'interferenza tra il raccordo ferroviario e la stessa via Galileo Ferraris. Gli importi stimati nello studio di fattibilità delle due soluzioni oggetto di studio sono:Soluzione progettuale 1 – sottoattraversamento di Via G. Ferraris: M€ 128, limite di spesa massimo dell'intervento.Soluzione progettuale 2 –interramento di Via G. Ferraris M€ 60, limite di spesa massimo dell'intervento.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
0,80	0,80	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,92			-0,12				0,80

Agggiornamento dei costi per lo studio di fattibilità dell'intervento in coerenza al contributo effettivamente concesso dalla Regione Campania. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle attività in corso.

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,92			-0,12			0,80

Il perimetro dell'intervento é stato aggiornato in coerenza al contributo effettivamente concesso dalla Regione Campania. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stato sviluppato lo studio di fattibilità. Sono in corso approfondimenti su richiesta della regione Campania.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	0,80	0,80	0,00	0,64	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,64	0,00
	0,80	0,80	0,00	0,64	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,64	0,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Potenziamento del sistema di movimentazione delle merci del porto di Napoli da/per i principali nodi logistici regionali ed extraregionali									X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,25
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,09
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

- Intervento cofinanziato con fondi regionali nell'ambito dei Patti per il Sud Regione Campania e della programmazione POR-FESR 2014-2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

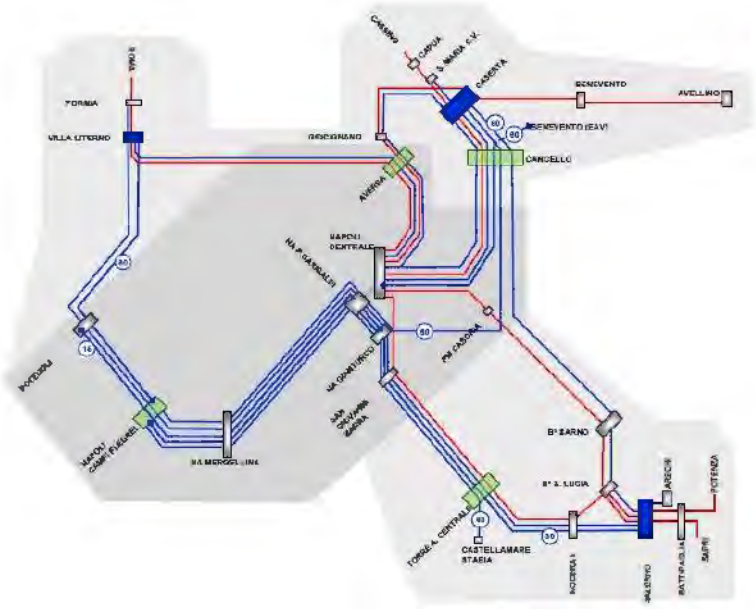
Napoli

Programma P134: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Napoli:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Napoli con priorità al passante Pozzuoli – San Giovanni Barra- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Napoli con priorità al passante Pozzuoli – San Giovanni Barra- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Napoli.

Le principali realizzazioni in corso riguardano l'inserimento in SCC delle linee Nodo di Napoli:fase a): Villa Literno - Napoli Centrale, Cancello – Sarno, S. Marcellino– Maddaloni Marcianise, nonché la tratta Napoli S. Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno (via Cava dei Tirreni).fase b): Salerno – Battipaglia, dove si prevede l'inserimento in telecomando della stazione di Pontecagnano e la tratta Sparanise – 2° bivio Caserta Nord – Caserta, dove è previsto il rinnovo degli apparati delle stazioni di Capua e di S. Maria Capua a Vetere nonché la realizzazione di alcuni interventi puntuali di adeguamento del PRG.Si prevede inoltre l'upgrade del sottosistema circolazione ed informazione al pubblico sulla linea Villa Literno – Napoli Gianturco (via Pozzuoli) – Napoli S. Giovanni Barra.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli					X				X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
710,12	211,54	di cui:	104,93	0,00	39,00	67,61	0,00		38,50	35,80	424,28	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
710,12							710,12

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
133,32				78,22		211,54

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:• Completamento ACC-M Nodo di Napoli (1^ fase).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso la realizzazione della 1^ e 2^ fase di potenziamento del nodo. In particolare sono state conseguite le seguenti attivazioni degli interventi relativi alle tratte: S. Marcellino - Gricignano-Bivio Ovest-Maddaloni/Marcianise Smistamento, Villa Literno-San Marcellino-Aversa, Cancello-Bivio Nola/Nola Interporto-Nola, Salerno – Battipaglia (attivata a giugno 2018) e agli impianti di: S. Marcellino, Palma S. Gennaro e Sarno.Attualmente sono in corso le attività realizzative degli interventi tecnologici sulle tratte Napoli-Aversa, Palma San Gennaro-Sarno e Sparanise – Caserta con la realizzazione del fabbricato tecnologico di Capua.E' in corso lo studio di fattibilità di ulteriori interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	J67I10000020001	77,10	77,10	66,25	86%	Realizzazione
Interventi upgrading rete viaggiatori DTP Napoli - 2018	J97J18000410001	0,90	0,90	0,74	82%	Realizzazione
Interventi su SCC e IaP - Napoli	J11J04000070211	2,22	2,22	0,35	16%	Realizzazione
Adeguamento tecnologie Passante ferroviario di Napoli	J26I18000040001	15,00	15,00	0,02	0%	Progettazione
Upgrading nodo di Napoli	°	589,90	91,32	0,00	0%	Progettazione
Upgrading nodo di Napoli	°	25,00	25,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
710,12	211,54	498,58	573,77	136,35	71,29	61,52	60,67	4,63	5,97	8,39	9,13	621,33

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;- realizzare un nuovo

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bari

Progetto 0149: Sistemazione nodo di Bari

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il raddoppio delle tratte terminali di accesso al nodo delle linee Bari-Taranto e Bari-Lecce, nonchè la creazione di un itinerario di by-pass per il traffico merci dalle linea Adriatica verso i porti di Taranto e Gioia Tauro. La prima fase funzionale, ultimata nel 2004, ha riguardato il raddoppio della linea Bari-Lecce nella tratta Bari Parco Sud – Bari Torre a Mare. Un secondo intervento, ultimato nel 2009, é consistito nella realizzazione di una bretella merci a semplice binario di collegamento della linea Bari-Taranto con la stazione merci di Bari Parco Nord e la linea Adriatica, e in una variante a semplice binario del ramo viaggiatori della linea Bari – Taranto in ingresso a Bari C.le con modifiche alla radice nord.Le opere in corso, strettamente correlate al progetto di raddoppio della linea Bari-Taranto tra Bitetto e Bari S.Andrea, riguardano il raddoppio in variante della tratta Bari S.Andrea-Bari c.le ed il potenziamento tecnologico del nodo di Bari Parco Nord che gestirà nel "Bivio S. Andrea" la suddivisione in due rami, merci e viaggiatori, della linea Bari – Taranto raddoppiata.

L'intervento prevede modifiche all'armamento, alla trazione elettrica e agli impianti tecnologici. Non sono previste nuove opere civili. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari e nelle zone limitrife comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto						X				X							X		
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord						X	X			X							X		
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le						X	X			X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
159,61	159,61	di cui:	114,61	0,00	15,00	30,00	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
159,61							159,61

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
144,61				15,00		159,61

Ampliamento della fase finanziata per l'inserimento delle opere di completamento della sistemazione del nodo di Bari nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

0

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	J71H98000000001	Esercizio	-	-	-	-	7-2000	-	-	-	10-2001	2-2010	11-2008	-	-	-
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	J71H98000000001	Realizzazione	2-2009	11-2009	2-2009	12-2010	3-2012	8-2018	3-2011	2-2012	3-2012	9-2019	6-2015	n.a.	-	-
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	J71H98000000001	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	116,49	116,49	0,00	83,43	33,06	108,93	86,00	108,51	0,00	0,00	0,00	0,00	7,98
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	33,12	33,12	0,00	21,98	11,14	23,05	18,75	20,18	0,73	1,00	1,00	1,00	9,20
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	10,00	10,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,90	3,00	3,00	1,10
	159,61	159,61	0,00	105,41	54,20	131,98	104,75	128,70	0,73	3,90	4,00	4,00	18,28

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell’offerta commerciale;Miglioramento del servizio

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,71
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017) e con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobil 2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accor

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bari

Progetto 0332A: Nodo di Bari: Bari Sud

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più vasto programma progettuale relativo all'evoluzione del nodo ferroviario di Bari volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e miglioramento in generale del trasporto ferroviario, al miglior inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e alla riqualificazione e valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario che saranno dismesse. L'intervento consiste nella realizzazione di una variante della linea ferroviaria in uscita dalla Stazione di Bari Centrale in direzione sud, nel tratto Bari C.le – Bari Torre a Mare. L'estesa dell'intervento è di circa 10,5 km e la velocità di tracciato è pari a 160 km/h con alcune limitazioni nel tratto in uscita da Bari C.le.E' prevista inoltre la realizzazione di due nuovi impianti: la fermata "Campus" e la stazione "Bari Executive".

L'intervento prevede la realizzazione di un tratto di linea in variante che in uscita da Bari Centrale attraversa il tesuto urbano della città per poi ricongiungersi sulla linea adriatica nei presi della stazione di Torre a Mare. L'intervento prevde la realizzazione di una nuova fermata (Campus) ed una nuova stazione (Executive) all'interno della città di Bari e di una nuova fermata nel comune di Triggiano. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari e nelle zone limitrife comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	X					X				X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
391,00	391,00	di cui:	283,06	0,00	0,00	107,94	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
391,00							391,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
391,00						391,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso:- attività negoziali per affidamento degli interventi appalto principale;- Avviate le opere anticipate Variante Anas. E' stato completato il progetto di fattibilità dell'intervento di bonifica ai fini della CDS dell'area attualmente occupata dalle Ferrovie del Sud Est interferente con il tracciato della variante.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	J11C09000000009	Attività negoziali	2-2008	4-2020	2-2013	7-2019	7-2015	12-2019	2-2015	3-2019	4-2019	7-2024	7-2023	Conclusa	Concluse	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare	391,00	391,00	0,00	45,71	345,29	109,99	92,72	65,28	22,06	13,00	16,00	15,71	258,94
	391,00	391,00	0,00	45,71	345,29	109,99	92,72	65,28	22,06	13,00	16,00	15,71	258,94

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione delle opere si colloca nell'ambito della necessità di riordino e razionalizzazione del nodo ferroviario di Bari.I principali benefici attesi sono:Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in d

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X		X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,75
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi del Piano Azione e Coesione (Accordo Ministero Coesione Territoriale - Regione Puglia del 10/12/2011) con fondi europei della programmazione Mobilità 2007-2013 (per la fase progettuale)• Intervento previsto

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bari

Progetto 0332B: Nodo di Bari: Bari Nord

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più vasto programma progettuale relativo all'evoluzione del nodo ferroviario di Bari volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e miglioramento in generale del trasporto ferroviario, al miglior inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e alla riqualificazione e valorizzazione urbanistica delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario che saranno dismesse. L'intervento, in fase di rivisittazione progettuale, prevede una variante altimetrica della linea "Adriatica" per l'interramento della tratta S. Spirito - Palese, parte in trincea aperta e parte in galleria artificiale sullo stesso sedime della linea in esercizio, per consentire un migliore inserimento nel contesto territoriale e l'eliminazione delle attuali interferenze con la rete viaria.

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato in aree periferiche comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari nei quartieri di Bari-Palese e Bari - Santo Spirito.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
633,00	5,30	di cui:	5,30	0,00	0,00	0,00	0,00				627,70	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
633,00							633,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,30				3,00		5,30

Le nuove risorse sono destinate alla elaborazione del SFTE della tratta a nord di Bari tra Bari Palese e Bari Santo spirito finalizzato alla definizione di una nuova soluzione di tracciato alternativa all'interramento della tratta proposto al MIT a fine 2009.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il Progetto Preliminare per l'interramento tratta S. Spirito-Palese, è stato inoltrato al MIT a dicembre 2009 per il successivo iter approvativo ai sensi delle procedure previste dalla Legge Obiettivo. RFI ha già sottoscritto con il Comune di Bari le convenzioni necessarie per realizzare le opere sostitutive (sottopassi, cavalcavia) funzionali all'eliminazione dei passaggi a livello fra Palese e Santo Spirito.Attualmente è in corso lo studio di un tracciato in variante, alternativo all'interramento in sede, tra Bari Palese e Giovinazzo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Bari Nord: interramento tratta Bari S.spirito - Palese	J11C09000000009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	7-2027	1-2029	4-2030	2-2031	7-2029	4-2030	4-2030	5-2037	2-2037	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Bari Nord: interramento tratta Bari S.spirito - Palese	633,00	5,30	627,70	621,24	11,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	633,00
	633,00	5,30	627,70	621,24	11,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	633,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Riqualificazione territoriale- Miglioramento della regolarità della circolazione grazie all'eliminazione dei passaggi a livello lungo la linea Liberare il centro di Bari e tutta la città dalla presenza di una linea che la divide in due parti, compres

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,22
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

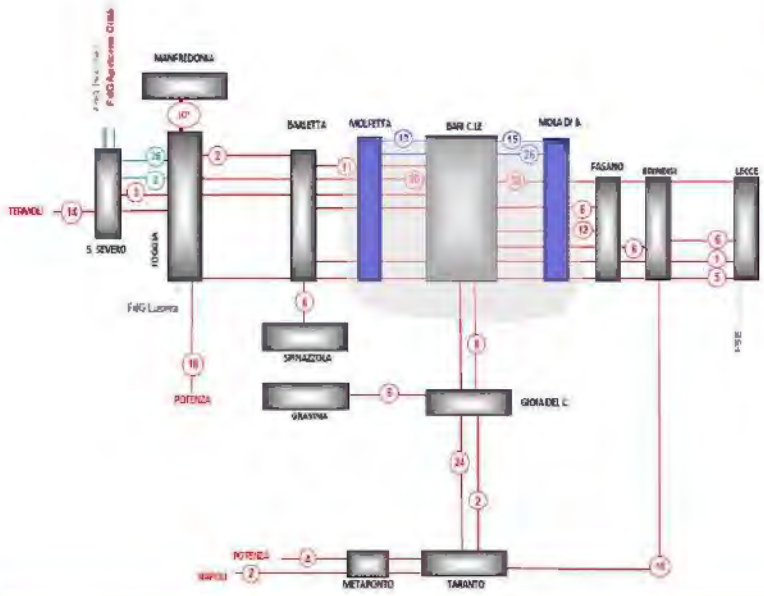
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Bari

Programma P193: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Bari:- Rinnovo tecnologico degli apparati Centrali - Interventi di PRG - Adeguamento dei sistemi di distanziamento nelle tratte del Nodo di Bari- Installazione del sistema ad Alta Densità nelle tratte del Nodo di Bari- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Bari



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
207,40	4,30	di cui:	4,30	0,00	0,00	0,00	0,00		6,10	14,00	183,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
207,40							207,40

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
4,30						4,30

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono stati completati, nell'ambito di altro progetto di investimento (vedi 0149) gli interventi quali la realizzazione del nuovo impianto ACC di Bari Parco Nord ed interventi infrastrutturali come la realizzazione di una bretella merci a semplice binario di collegamento della linea Bari-Taranto con la stazione merci di Bari Parco Nord e altri interventi infrastrutturali nell'impianto. E' in corso il completamento del nuovo ingresso del ramo viaggiatori della linea Bari – Taranto, tramite una linea a doppio binario in variante dell'attuale linea in esercizio con modifiche alla radice nord di Bari C.le.È in corso lo studio di fattibilità di ulteriori interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Bari	°	207,40	4,30	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
207,40	4,30	203,10	165,92	41,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	6,00	196,40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Reggio Calabria

Progetto P111: Variante di Cannitello – opere di mitigazione

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi consistono nella mitigazione dell'impatto ambientale della variante di Cannitello, realizzata da altro soggetto attuatore, ed in particolare nel mascheramento della galleria artificiale e nella riqualificazione del lungomare di Cannitello.

L'intervento si sviluppa nella provincia di Reggio Calabria. E' ricadente interamente nel territorio del Comune di Villa San Giovanni nell'area sita in prossimità della galleria artificiale Cannitello.

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale										X									X

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
7,00	7,00	di cui:	0,00	0,00	7,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
7,00							7,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
7,00						7,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione definitiva è al vaglio degli EE.LL.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale	J94H15000790001	Progetto definitivo	-	-	6-2016	12-2016	6-2019	9-2019	7-2018	5-2019	6-2019	11-2020	-	Da avviare	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale	7,00	7,00	0,00	6,48	0,52	0,36	0,29	0,30	0,01	1,00	4,33	0,79	0,56
	7,00	7,00	0,00	6,48	0,52	0,36	0,29	0,30	0,01	1,00	4,33	0,79	0,56

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a mitigare/migliorare l'inserimento della nuova infrastruttura ferrivoaria nel contesto territoriale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,41
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2007-2013 (Delibera CIPE n. 28/2014)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Reggio Calabria

Progetto 1669: Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla razionalizzazione e riqualificazione dell'infrastruttura esistente per un migliore inserimento nel tessuto urbano della città di Reggio Calabria. Gli interventi, in fase di definizione, consistononell'intubamento della Stazione di Reggio Calabria Centrale e nello spostamento degli asset ferroviari presenti nell'area di pertinenza della stazione compresa tra il Lungomare "I. Falcomatà" ed il torrente S. Agata.Lo studio completato da RFI a luglio 2013 (attività prevista nel CIS per il completamento della direttrice "Salerno - Reggio Calabria" sottoscritto in data 18.12.2012), a valle di valutazioni del rischio "tsunami", seleziona e sviluppa tre possibili soluzioni progettuali di tracciato, con differenti proposte di razionalizzazione della linea ferroviaria, della stazione esistente e del tessuto urbano.

L'intervento si sviluppa nella provincia di Reggio Calabria. E' interamente ricadente nel territorio del Comune di Reggio Calabria nell'area di pertinenza della stazione ferroviaria di Reggio Calabria Centrale, compresa tra il Lungomare "I. Falcomatà" ed il Torrente S. Agata.

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	0,39	di cui:	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00					199,61

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,39						0,39

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per l'intervento è stato sviluppato lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	J47I12000100001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2027	9-2028	1-2029	4-2030	4-2031	11-2031	9-2030	3-2031	4-2031	2-2036	2-2036	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	200,00	0,39	199,61	193,50	6,50	0,39	0,39	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	199,61
	200,00	0,39	199,61	193,50	6,50	0,39	0,39	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	199,61

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a migliorare l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,16
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Reggio Calabria

Programma P194: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Reggio- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Reggio Calabria.

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria									X	X		X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
91,30	38,60	di cui:	12,20	0,00	0,00	0,00	26,40		1,50	5,20	46,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
91,30							91,30

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
5,30				33,30		38,60

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- interventi accesso ri connessi al potenziamento del servizio ferroviario metropolitano di Reggio Calabria- interventi di rinnovo infrastrutturale e velocizzazione puntuale- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Costruzione stazione Reggio Calabria aeroporto	J31C08000010002	3,40	3,40	2,29	67%	Realizzazione
Upgrading nodo di Reggio Calabria	°	87,90	35,20	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
91,30	38,60	52,70	73,34	17,96	2,29	2,29	2,29	0,00	0,00	0,00	3,90	85,11

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Messina

Programma P213: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Messina- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Messina.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	-		-	X	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
138,02	7,47	di cui:	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00		2,40	8,15	120,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
138,02							138,02

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,32				5,15		7,47

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- interventi di rinnovo infrastrutturale e velocizzazione puntuale- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Messina °	138,02	7,47	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
138,02	7,47	130,55	110,42	27,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	137,02

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza · Capacità · Regolarità · Accessibilità · Velocità · Sagoma · Modulo · Peso assiale · Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Catania

Progetto 0115: Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento fa parte del più ampio progetto di raddoppio della linea Messina – Siracusa, una delle direttrici ferroviarie principali della Sicilia.Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il potenziamento di tratte della linea Messina-Catania-Siracusa in ingresso ai nodi di Catania (tratte Fiumefreddo-Giarre e Catania Ognina - Catania Centrale) e Siracusa (tratta Targia-Siracusa).

La prima fase funzionale, ultimata nel 2002, ha riguardato opere di completamento dei raddoppi delle tratte Fiumefreddo-Giarre della linea Messina-Catania e Targia-Siracusa.La seconda funzionale, in corso, prevede il raddoppio, in affiancamento, della tratta Catania Ognina - Catania Centrale e la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania.

L'intervento ferroviario si sviluppa in un contesto completamente urbanizzato della città di Catania. Il tracciato si svolge al margine sud orientale dell'abitato etneo, attraversando un territorio a morfologia sub pianeggiante, debolmente inclinato verso la linea di costa, con diverse rotture di pendenze e brevi partei sub verticali con salti di alcuni metri dovuti al permanere di brevi e discontinui relitti di fronti di colate laviche non ancora cancellati dalla attività antropica.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa						X				X							X		
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale						X				X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
126,66	126,66	di cui:	67,69	0,00	0,00	58,97	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
126,66							126,66

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
126,66						126,66

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

L'intervento di raddoppio della tratta Catania Ognina - Catania Centrale si è sviluppato in due fasi:1^ Fase: nuovo semplice binario (futuro binario dispari) ad est della linea attuale. I lavori sono stati ultimati nel 2010.2^ Fase: Raddoppio attivato il 18 giugno 2017. A dicembre 2018 è stata attivata la Fermata sotterranea di Picanello.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	J11H92000020008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2002	n.a.	-	-
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	J11H92000020008	Esercizio	12-2002	-	-	7-2003	8-2005	5-2010	2-2005	7-2009	8-2005	6-2019	6-2017	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	23,77	23,77	0,00	22,39	1,38	23,53	23,38	23,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24
Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	102,90	102,90	0,00	77,15	25,74	101,16	95,88	95,88	4,49	1,25	1,53	0,00	-0,26
	126,66	126,66	0,00	99,55	27,12	124,70	119,26	119,41	4,49	1,25	1,53	0,00	-0,02

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi in corso consentiranno:- Eliminazione dei "colli di bottiglia" attuali con aumento della capacità sulle tratte interessate (la capacità potenziale aumenterà da 80 a 120 treni al giorno);- Creazione dei requisiti infrastrutturali per soddi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,63
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale ne della Regione Sicilia del 27/07/2017

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Catania

Progetto 0270: Sistemazione nodo di Catania

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, attualmente in corso di revisione, si inquadra nel contesto generale di realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria nel corridoio Messina – Catania – Palermo dotata della necessaria capacità per il trasporto a carattere nazionale, regionale e locale per la prevista dotazione di ulteriori fermate metropolitane. Nello specifico il Progetto prevede il riassetto del nodo di Catania per ottenere un incremento significativo della capacità di trasporto ferroviario e per restituire alla città di aree pregiate oggi occupate dagli impianti ferroviari.

Il progetto approvato dal CIPE nel 2004 prevedeva due fasi funzionali:- raddoppio Bivio Zurria – Catania Acquicella binario utilizzando l'attuale viadotto denominato "archi della marina" con una nuova galleria a semplice binario in affiancamento all'attuale in esercizio per un'estesa di circa 1 km e realizzazione della nuova fermata "Duomo/Castello Ursino" ubicata nel centro storico;- interramento della stazione di Catania Centrale con raddoppio tra le stazioni di Catania C.le e Catania Acquicella, trasferimento a Bicocca di impianti ora ubicati nella zona di Acquicella, con il recupero di aree di proprietà RFI e la ristrutturazione della stazione di Acquicella, la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca, la realizzazione della bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo – Catania, nonché la realizzazione delle fermate di Fontanarossa, Aci castello e Acireale.Successivamente il perimetro di intervento é stato esteso con l'intervento di interramento della linea in fregio all'aeroporto V.Bellini di Catania-Fontanarossa al fine di consentire il prolungamento della pista. Tale intervento é indipendente sotto il profilo realizzativo, risulta però opportuno prevedere un attestamento treni che tenga conto della diversa collocazione della stazione di Bicocca notevolmente spostata lato Siracusa.

L'area connessa al progetto si colloca all'interno della zona urbana della città di Catania, in prossimità della costa ionica centrale. Il tracciato si sviluppa per circa 7.31 km in direzione NE-SW e impegna un settore di territorio caratterizzato da quote variabili tra 0.0 m s.l.m. e 28.5 m circa s.l.m., mentre l'intera area di studio si sviluppa a quote comprese tra il livello del mare e i 94.9 m circa s.l.m..Le principali interferenze della infrastruttura sono con il fiume Amenano, in zona portuale, ed il torrente Acquicella, nella omonima zona.Dll'analisi degli strumenti urbanistici comunali emerge che il tracciato, nelle parti a cielo aperto, transita quasi interamente su aree e ambiti industriali-portuali-ferroviari che ne garantiscono laconformità. Dall'analisi del sistema vincolistico non emergono particolari situazioni di criticità relative al rapporto tra l'opera in esame,la tipologia e la distribuzione dei vincoli, anche in considerazione della particolarià del tracciato di progetto che sisviluppaquasi interamente in sotterraneo.Anche con riferimento ai beni paesaggistici non vi sono particolari interferenze tra le opere in progetto e le aree vincolate; questo perché, quand'anche il tracciato interferisca con il bene paesaggistico denominato "Dichiarazione di notevoleinteresse pubblico di un'area del centro abitato di Catania", le interazioni tra opera e vincolo avvengono unicamente per leparti di tracciato in trincea tra le pk 0+000 e 0+600 e nuovamente tra le pk 1+050 e 1+400, in ambiti già ampiamente caratterizzati dal paesaggio infrastrutturale che si frappone percettivamente tra la città e il suo mare.Infine, per quanto riguarda le interferenze con le "Aree tutelate per legge", si evidenzia che il tracciato di progetto attraversa due corsi d'acqua, il torrente Acquicella (vincolato da Pk 4+200 a Pk 4+900 binario pari) e il Canalone Forcile (vincolato da Pk 5+650 a Pk 6+350 binario pari), in un contesto fortemente antropizzato, non determinando modifiche di rilievo.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica	Status DPP	Obiettivi strategici

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	X	X				X								X			X		
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	X	X			X	X				X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
861,00	251,61	di cui:	5,00	11,61	235,00	0,00	0,00		609,39			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
861,00							861,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
251,61						251,61

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Con Delibera CIPE 54/2016 è stato approvato il piano operativo FSC 2014-2020 – Cabina di Regia, nell'ambito del quale è previsto e finanziato per 235M€ l'interramento della linea ferroviaria tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania Fontanarossa. In corso la progettazione definitiva prevista in consegna nel terzo trimestre 2019Per la stretta correlazione di quest'ultimo intervento con il progetto di sistemazione del nodo di Catania, si è ritenuto di prevedere una integrazione di detto intervento nel perimetro originario del progetto. I risultati degli studi e dei criteri di scelta che hanno portato all'individuazione del tracciato sono stati illustrati nelle studio preliminare dell'intervento trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ai sensi di quanto previsto nel Contratto di Programma 2012-2016. Quanto sopra è stata comunicato, con nota del 16 giugno 2017, al MIT e alla Regione Siciliana.Raddoppio Catania C.le – Catania Acquicella: è stata completata la progettazione preliminare

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	J11H03000140008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Da avviare	-	-
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	J11H03000140008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	626,00	16,61	609,39	559,29	66,71	5,09	0,00	3,61	1,23	2,42	2,64	2,50	613,60
Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	235,00	235,00	0,00	225,97	9,03	4,18	0,00	0,75	0,59	1,88	1,86	0,00	229,92
	861,00	251,61	609,39	785,27	75,73	9,28	0,00	4,36	1,81	4,30	4,50	2,50	843,53

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un incremento di capacità nel Nodo, creando le condizioni per un incremento quantitativo e qualitativo del livello di offerta:- Aumento di capacità con l’eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal s.b. con possib

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x		x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,46
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,80
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2
(Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo quadro per s

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Catania

Programma P196: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Catania- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Catania.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
138,02	2,32	di cui:	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00		2,40	13,30	120,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
138,02							138,02

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,32						2,32

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
DTP PA– upgrading linee viaggiatori	J67I17000010001	2,30	2,30	1,96	85% Realizzazione
Upgrading nodo di Catania	°	135,72	0,02	0,00	0% Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
138,02	2,32	135,70	110,73	27,30	2,03	1,79	0,00	1,79	0,51	0,00	2,00	133,72

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza, Capacità, Regolarità, Accessibilità, Velocità, Sagoma, Modulo, Peso assiale, Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Palermo

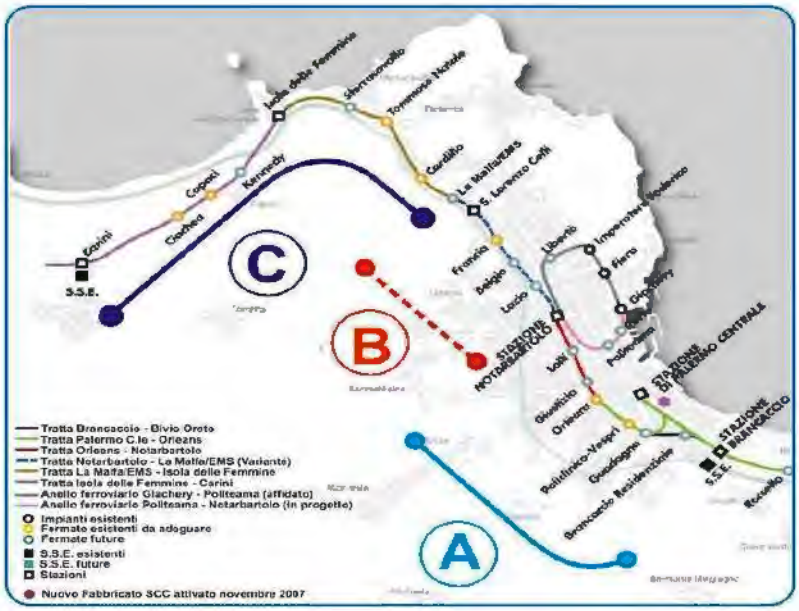
Progetto 0036: Nodo di Palermo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in ben distinte opere funzionali, prevede il potenziamento del collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e la realizzazione di un passante metropolitano. Il primo lotto, già ultimato, ha riguardato la realizzazione di nuovo collegamento a doppio binario tra Carini, sulla linea Palermo - Trapani, e l'aeroporto di Punta Raisi. Il secondo lotto, in corso per fasi funzionali, riguarda il raddoppio del tratto urbano della linea Palermo-Trapani tra Palermo C.le/Brancaccio e Carini, con interramento nella tratta Notarbartolo-Ente Minerario Siciliano e presso Tommaso Natale e Capaci, nonchè il potenziamento tecnologico della stazione di Palermo c.le.

Le opere in corso sono suddivise in tre tratte funzionali:- tratta A: Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);- tratta B: Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);- tratta C: La Malfa-Carini (16,2 km).Il Passante di Palermo si sviluppa per circa 27,4 km, di cui 4,3 km verso Messina e circa 24 km verso Trapani e prevede la realizzazione di 25 stazioni/fermate (10 realizzate ex novo) di cui 7 extraurbane e la soppressione di 22 passaggi a livello.

Il Nodo di Palermo si inquadra nell'ambito dell'area metropolitana di Palermo, con ambiti territoriali che vanno dall'estremamente urbanizzato al sub-urbano. Per il raddoppio sono realizzate e sono in realizzazione una notevole quantità di gallerie artificiali/naturali.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto		X				X			X	X							X		
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini		X				X	X		X	X							X		
Apparato tecnologico Palermo c.le		X				X			X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.152,30	1.152,30	di cui:	537,58	0,00	12,50	302,33	299,89					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.152,30							1.152,30

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.152,30						1.152,30

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il 7 ottobre 2018, a seguito dell'attivazione a doppio binario della tratta fra Isola delle Femmine e S.Lorenzo Colli, è stato ripristinato il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Punta Raisi. Contestualmente è stata attivato il collegamento su nuovo singolo binario fino a Notarbartolo.Il 30/12/2018 è stata attivata la Tratta Palermo Centrale-Orleans. E' stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria Notarbartolo – De Gasperi con il completamento di tutte le principali opere civiliLavori in corso sulle rimanenti tratte.Il completamento delle opere civili ha ormai raggiunto il 90% sull'intero passante.E' stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria Notarbartolo – De Gasperi con il compimento tutte le principali opere civili, resta da completare l'attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura e della fermata Lazio, in una fase immediatamente successiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	J11H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	10-2003	6-2009	3-2008	Conclusa	-	-
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	J11H92000000008	Realizzazione	4-2008	8-2008	5-2008	10-2011	1-2005	6-2006	-	-	1-2005	9-2020	6-2020	Conclusa	-	-
Apparato tecnologico Palermo c.le	J11H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	7-2009	12-2011	6-2005	5-2009	7-1999	5-2018	12-2015	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	141,90	141,90	0,00	124,46	17,44	140,79	133,74	140,83	0,00	1,06	0,00	0,00	0,00
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	976,92	976,92	0,00	777,31	199,61	952,30	763,25	799,39	50,08	19,21	18,89	16,97	72,38
Apparato tecnologico Palermo c.le	33,49	33,49	0,00	25,69	7,79	29,38	27,02	27,50	0,78	0,79	1,11	3,23	0,07
	1.152,30	1.152,30	0,00	927,46	224,84	1.122,47	924,01	967,72	50,86	21,06	20,00	20,20	72,45

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi consentiranno un notevole incremento di frequenza dei convogli nel Nodo, creando le condizioni per consentire di migliorare la mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad Ovest di Palermo, decongestionando il traffico su g

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,74
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020 e con fondi regionali connessi alla programmazior 2007-2013• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di tras

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Palermo

Progetto 0336: Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, articolato in lotti funzionali, prevede il prolungamento del raddoppio della linea Messina-Palermo della in ingresso al nodo di Palermo per un'estesa di circa 32 km da Fiumetorto a Castelbuono. Nell'ambito del progetto é previsto anche il completamento dello studio di fattibilità del raddoppio nella tratta interna Patti-Castelbuono.

La prima fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo. Da Fiumetorto a Lascari (14,2km) il nuovo tracciato è in variante per circa 5 km (Himera) quindi si affianca all'attuale binario fino a Lascari. Nel tratto Lascari-Cefalù -Ogliastrillo (5,7km) la nuova linea è in galleria (4km), poi procede per un breve tratto allo scoperto per attraversare il torrente Carbone, quindi in trincea in prossimità di Ogliastrillo.La seconda fase funzionale riguarda il raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono. Da Ogliastrillo (Cefalù) a Castelbuono (circa 13 km) il tracciato è previsto in galleria a doppia canna di circa 6,9 km: in tale tratto verrà realizzata la nuova fermata di Cefalù. Segue quindi un tratto allo scoperto e due ulteriori tratti in galleria (S. Ambrogio circa 4 km) e Malpertugio (180 m). La maggior parte del tracciato sarà sotterraneo, consentendo di eliminare 7 passaggi a livello.

Il progetto prevede il raddoppio della linea da Fiumetorto a Castelbuono. Il tratto da Fiumetorto a Lascari è essenzialmente in affiancamento alla linea preesistente, con connotazioni pianeggianti e sub-urbane. Il secondo tratto, che ha chiuso la prima fase funzionale, da Lascari a Cefalù Ogliastrillo, è in variante con galleria naturale, allontanandosi dalla linea di costa, con caratteristiche extraurbane. la sesonda fase funzionale, Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, è essenzialmente in galleria naturale e in variante rispetto alla linea esistente, allontanandosi anch'essa dalla linea di costa, con caratteristiche extraurbane.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo						X	X			X							X		
2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono						X	X			X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

938,80	938,80	di cui:	578,79	0,00	0,00	360,01	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
938,80							938,80

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
913,80				25,00		938,80

Le nuove risorse sono destinate ad interventi accessori e di completamento, a copertura del costo complessivo del progetto

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tratta Fiumetorto – Campofelice: attivata a gennaio 2016.Tratta Campofelice – Ogliastrillo: attivata a dicembre 2017, in corso le opere di completamento :Tratta Ogliastrillo– Castelbuono: in corso di realizzazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	J57I09000060007	Realizzazione	-	-	1-2005	3-2011	10-2005	3-2008	4-2011	5-2012	10-2005	5-2019	12-2017	Conclusa	-	-
2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	J57I09000060007	Realizzazione	-	-	-	-	9-2012	11-2014	-	-	9-2012	7-2022	9-2022	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	413,62	413,62	0,00	334,09	79,53	411,05	340,17	361,03	28,38	10,00	5,00	3,00	6,21
2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	525,18	525,18	0,00	391,96	133,22	392,48	12,59	13,04	2,96	5,00	33,00	35,00	436,18
	938,80	938,80	0,00	726,04	212,76	803,53	352,75	374,07	31,33	15,00	38,00	38,00	442,39

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio della linea, unitamente agli interventi, in corso di realizzazione, di velocizzazione della rimanente tratta a semplice binario sino a Patti, crea le condizioni per un futuro incremento della capacità e una riduzione dei tempi di percorrenza

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,81
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servi: trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

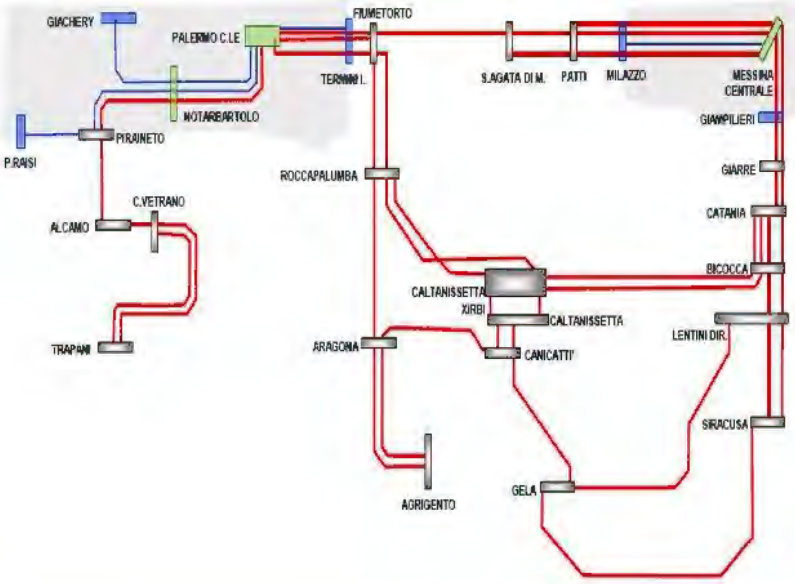
Tabella A05-Programmi città metropolitane

Palermo

Programma P135: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Palermo come Punta Raisi- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento specializzati in questa fase. Si prevedono alcuni interventi sul sistema di distanziamento tra Palermo e Punta Raisi (banalizzazione) ed ulterioriinterventi per il comando e la regolazione della circolazione nel Nodo di Palermo- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale e dei sistemi di alimentazione elettrica - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Palermo.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
220,01	23,21	di cui:	18,21	0,00	0,00	0,00	5,00		5,50	17,30	174,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
220,01							220,01

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
23,21						23,21

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Nuovo ACEI Fiumetorto	J74C14000020002	5,00	5,00	4,79	96%	Realizzazione
Interventi su SCC e IaP - Palermo	J11C05000010001	0,91	0,91	0,87	95%	Realizzazione
Attrezzaggio tecnologico linea Palermo-Agrigento	J74J17000000001	3,50	3,50	3,24	93%	Realizzazione
Upgrading tecnologico ed infrastrutturale Palermo C.le	J64J17000010001	13,80	13,80	9,43	68%	Realizzazione
Upgrading nodo di Palermo	°	196,80	0,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
220,01	23,21	196,80	178,30	41,71	19,77	12,66	8,14	7,53	5,49	2,04	3,01	193,80

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Cagliari

Programma P197: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi infrastrutturali riguardano la progettazione e le prime realizzazioni di:- adeguamento degli impianti per esigenze connesse allo sviluppo dei servizi regionali/metropolitani dell'area di Cagliari- potenziamento tecnologico delle linee afferenti e del Nodo per cui non esiste uno specifico progetto di investimento- Interventi puntuali di upgrading infrastrutturale - Realizzazione di nuove fermate per garantire una migliore accessibilità al sistema ferroviario- Interventi diffusi di upgrading delle linee del bacino di Cagliari.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari									X	X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
68,20	1,50	di cui:	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00		1,20	6,50	59,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
68,20							68,20

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1,50						1,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dei primi interventi

CRONOPROGRAMMA

CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading nodo di Cagliari °	68,20	1,50	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
68,20	1,50	66,70	54,56	13,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50	64,70

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Sviluppo del traffico Regionale e Metropolitano- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Eliminazione di «colli di bottiglia»

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●		●	●		③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità

Programma A1007: Piano riqualificazione grandi e medie stazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede principalmente interventi sul network Grandi Stazioni e Centro stazioni in ottemperanza ai rapporti contrattuali in essere tra RFI e le Società, in particolare:
- restyling di stazione attraverso azioni di riqualificazione e ristrutturazione sulla base dell'importanza della stazione/fermata; "opere di legge", quali interventi di adeguamento alle prescrizioni della Pubblica Autorità o in genere alla normativa;- interventi nei fabbricati viaggiatori ed interventi sui piazzali per il superamento delle barriere architettoniche; tali interventi, in ottemperanza agli obblighi di legge ed alla volontà di RFI di elevare garanzia di accessibilità alle stazioni, si concretizzano attraverso la progettazione, la realizzazione ed il mantenimento in efficienza delle strutture edilizie e dei dispositivi impiantistici deputati al superamento delle barriere architettoniche e sensoriali;
- realizzazione di nuovi impianti di informazione al pubblico e/o adeguamento di quelli esistenti con riferimento alla segnaletica fissa di stazione,.

Gli interventi hanno interessato principalmente il fabbricato viaggiatori di stazione, rifunzionalizzato al fine di sfruttare commercialmente gli spazi liberi da funzioni prevalentemente ferroviarie. Gli interventi sono stati volti alla ristrutturazione degli spazi aperti al pubblico, in ottemperanza alle normative vigenti.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Piano riqualificazione grandi e medie stazioni									X								X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
370,00	370,00	di cui:	364,90	0,00	0,00	0,00	5,10					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
370,00							370,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
370,00						370,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Le stazioni del network GS sono state riqualificate, ad eccezione di Palermo Centrale, i cui lavori devono essere affidati, a seguito del fallimento dell'impresa. Per quanto riguarda il network CS, sono stati completati i lavori di restyling in 95 stazioni, e devono essere avviati in otto stazioni

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Riqualificazione grandi stazioni	J31H02000100001	219,39	219,39	210,31	96%	Realizzazione
Riqualificazione Medie Stazioni	J31H03000460001	150,61	150,61	135,11	90%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
370,00	370,00	0,00	299,66	70,34	353,44	326,87	336,36	7,30	11,76	6,20	8,13	0,26

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Migliore accessibilità, Maggiore sicurezza e confort e offerta di numero e gamma di servizi (benessere, eventi culturali, etc)

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità

Programma P055_A: Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di “Smart and Easy Station”, stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili. Le realizzazioni interessano le 620 stazioni più frequentate della rete, con priorità quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale.Gli interventi consistono nel:- miglioramento dell'accessibilità ai treni anche per le persone a ridotta mobilità (innalzamento marciapiedi,...)- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri- miglioramento del comfort, della pulizia e del decoro nei terminali viaggiatori (sale d’attesa, servizi igienici ecc.)- WI-LIFE per garantire la connettività negli spazi comuni delle stazioni e migliorare l'esperienza di viaggio- SEM E DIAGNOSTICA DI STAZIONE per efficientare la gestione degli impianti di luce e forza motrice e prevenire eventuali anomalie di funzionamento.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)					X			X		X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.050,66	1.217,13	di cui:	1.089,30	80,00	7,50	7,50	32,83		291,00	324,60	1.217,94	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.676,63	-9,00					1.383,03	3.050,66

La variazione di costo rispetto alla precedente stima è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime ad esito dell’affinamento progettuale. In particolare si prevedono interventi su un numero maggiore di parti d’opera inizialmente non previsti, sia al fine di “brandizzare” l’intero

complesso di stazione, sia al fine di consentire la remotizzazione degli impianti. Oltre ciò, lo stato effettivo degli immobili è risultato più degradato, di quanto precedentemente valutato, in considerazione del fatto che negli anni non sono stati mai avviati programmi di tale portata dedicati per il recupero delle stazioni nella loro totalità.Inoltre, la continua ricerca di materiali, per ogni singola parte d'opera, sempre più innovativi e con caratteristiche tecnico/funzionali di elevate efficienza e durabilità ha generato un aumento dei costi medi.Ad incrementare tale valore sono stati anche l'inserimento, ai fini della digitalizzazione delle stazioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la sicurezza, dei sistemi di IAP, WI-LIFE e SEM.Per dettagli vedi dossier di programma (vedi anche a1004C)Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
696,39	-9,00		4,09	529,74	-4,09	1.217,13

Le risorse consentitranno di proseguire l'attrezzaggio delle 620 stazioni più frequentate della rete con interventi per: Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- Miglioramento del decoro con il restyling delle aree di stazione, delle pensiline ecc. - Innalzamento dei marciapiedi ad H55 per agevolare l'incarrozzamento- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico attraverso il rinnovo delle periferiche audio/video e/o l'adeguamento al nuovo sistema IeC che permette di gestire efficacemente le informazioni date al viaggiatore, siano esse visive o sonore. - dotare circa 50 stazioni di "Wi Life" ovvero di WI-Fi "Intelligente", che oltre ad offrire il pieno accesso wireless in stazione, è in grado di acquisire da diversi canali informazioni di utilità per il viaggiatore rendendole poi disponibili in un Portale Virtuale in modalità "open"-dotare oltre 50 stazioni di Smart Event Management, realizzando una nuova piattaforma (SEM) per il monitoraggio, la diagnostica e il telecontrollo delle utilities di stazione (energia elettrica, gas, acqua), per migliorare la sicurezza all'interno delle stazioni, attraverso l'analisi delle presence dei visitatori delle stazioni.Per l'annualità 2018 si prevedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità in circa 50 stazioni.Per l'annualità 2019 si prevedono interventi per il miglioramento dell'accessibilità di ulteriori 50 stazioni.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono state avviate lavorazioni per il miglioramento dei servizi in circa 60 stazioni. Tra i principali interventi in corso si segnalano l'attivazione dei sistemi WiLife e SEM su 35 stazioni

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete viaggiatori DTP Roma - 2012	J84B13000240001	10,00	10,00	9,86	99%	Realizzazione
Piano Easy Station (standard banchine)	J54H14000570001	322,70	322,70	255,98	79%	Realizzazione
Piano Easy station (fruibilità e decoro)	J54H14000550001	199,34	199,34	128,22	64%	Realizzazione
Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)	J54H14000580001	100,52	100,52	58,85	59%	Realizzazione
Miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni	J57B16000350001	38,00	38,00	20,28	53%	Realizzazione
SEM e diagnostica di stazione	J51E17000160001	2,50	2,50	1,06	42%	Realizzazione
Wi Life Station	J51E17000170001	17,50	17,50	5,26	30%	Realizzazione
Upgrade IaP passante di Napoli	J26I18000030001	7,50	7,50	0,02	0%	Progettazione
Wi-life	°	37,10	15,00	0,00	0%	Progettazione
SEM-Smart Energy Management	°	312,00	60,50	0,00	0%	Progettazione
Sem e Diagnostica di Stazione (ICT)	°	3,50	3,50	0,00	0%	Progettazione
Piano Easy station (fruibilità e decoro)	°	860,00	200,58	0,00	0%	Progettazione
Piano Easy Station (upgrading sistemi Informazione al Pubblico)	°	202,00	67,48	0,00	0%	Progettazione
Piano Easy Station (standard banchine)	°	938,00	172,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre

3.050,66	1.217,13	1.833,54	2.551,26	499,40	545,76	386,83	333,88	125,71	175,64	128,98	158,87	2.127,57

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo sistemi regionali e metropolitani

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
X								

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
				●		③	③	③		③		3-Alta	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A05-Programmi città metropolitane

Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità

Programma P218: Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi focalizzati per consentire un miglioramento dell'integrazione modale nelle stazioni con la realizzazione di parcheggi, l'attrezzaggio di aree di interscambio con i servizi di trasporto pubblico su gomma, la creazione di aree di sosta per le biciclette in sinergia con il Piano stazioni Easy&Smart Station (vedi anche A1004C e P055_A).Gli interventi mirano a creare poli a forte attrattività, alimentando i servizi di trasporto convergenti nel nodo, grzie a interventi di miglioramento di accessibilità, servizi e le funzioni.Per il 2018

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale										X			X				X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.000,00	80,00	di cui:	80,00	0,00	0,00	0,00	0,00		100,00	130,00	690,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00						800,00	1.000,00

L'incremento di costo del programma è riconducibile all'estensione del perimetro dell'intervento, passato dalle sole città metropolitane inizialmente previste alle 620 stazioni, frequentate da oltre il 90% dei viaggiatori e diffuse capillarmente su tutto il territorio nazionale, in coerenza con il Piano Easy e Smart Station al fine di sfruttare al massimo le sinergie derivanti da interventi coordinati ed integrati tra loro finalizzati allo sviluppo del Progetto Integrato Stazioni. Per dettagli vedi dossier di programma

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
20,00				60,00		80,00

Le risorse aggiuntive consentiranno di proseguire la progettazione e avviare prime realizzazioni degli interventi di sistemazione delle aree esterne alla stazione e potenziamento dell'intermodalità secondo le priorità individuate nell'ambito del Piano Stazioni (Easy&Smart Station).Gli impianti interessati sono stati individuati ad esito di analisi che tengono conto del contesto territoriale, dell'offerta ferroviaria (es. N°treni/giorno e pax/giorno), del livello di intermodalità (es. orari integrati) e della domanda di trasporto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso l'implementazione della base dati degli impianti ferroviari (classificazione per cluster) e lo studio di fattibilità degli interventi per raggiungere il livello di connettività territoriale obiettivo (es. servire ambito solo locale oppure servire comuni/località/quartieri nel raggio di 20-30 - 40 minuti)

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Integrazione modale	°	1.000,00	80,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.000,00	80,00	920,00	800,00	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	19,00	30,00	950,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo sistemi regionali e metropolitani

Sicurezza · Capacità · Regolarità · Accessibilità · Velocità · Sagoma · Modulo · Peso assiale · Terminali

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
				●				②	②	③		2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto I008: Porto di Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Porto di Trieste è uno dei principali porti del Mare Adriatico, che nel 2017 ha movimentato un volume complessivo di merci di circa 62 milioni di tonnellate, che lo colloca al primo posto tra i porti d'Italia.Le esistenti infrastrutture ferroviarie consentono di collegare l'area portuale alla rete nazionale e internazionale. In particolare la principale infrastruttura a servizio del bacino portuale è l'impianto di Trieste Campo Marzio. Quest'ultimo inoltre è collegato attraverso la «linea alta», che costituisce una dorsale di raccordo, agli impianti di Trieste Servole e Trieste Aquilinia.L'impianto di Trieste Campo Marzio attualmente è collegato sia alla linea Venezia-Trieste attraverso una cintura urbana di raccordo (Linea di Cintura) a doppio binario elettrificato che si sviluppa prevalentemente in galleria sia con Villa Opicina mediante un collegamento a singolo binario elettrificato (Linea Transalpina - oggi inutilizzata). Oltre alle linee in esercizio esistono nel nodo stesso numerose altre linee ferroviarie esercite in regime di manovra o dismesse che un tempo erano utilizzate principalmente per i collegamenti da vari impianti industriali verso Trieste Campo Marzio (linea alta e linea bassa).

Ai fini di accompagnare il previsto sviluppo dei traffici del Porto è stato elaborato un piano di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, che prevede 2 fasi, i cui interventi ricadono prevalentemente su aree di proprietà di RFI:1^ Fase – Interventi urgenti coerenti con la configurazione finale del nodo, finalizzata al consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto;2^ Fase – Nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci oggi esistente prevedendo:- rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze con incremento del modulo fino a 750 m;- rinnovo tecnologico mediante la realizzazione del nuovo ACC-M a servizio di tutti gli impianti ferroviari afferenti al porto;- nuova struttura delle aste delle Parenzane con una dismissione dei binari esistenti ed un rifacimento complessivo dei binari afferenti ai moli V, VI e VII;3^ fase - Interventi di completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola e adeguamento delle linee di collegamento al porto mediante il ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia, la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso.

L'intervento verrà realizzato nelle aree prospicenti il Porto di Trieste e lungo la linea storica che raccorda i vari impianti industriali presenti sulla golfo di Trieste a Servola ed Aquilinia e permetterà di aumentare delle prestazioni degli impianti a servizio del porto, in vista dei futuri incrementi di traffico ferroviario.

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio					X	X			X	X						X			
potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio					X	X			X	X						X			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
112,00	112,00	di cui:	95,00	0,00	17,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
77,00			35,00				112,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento.Nello specifico si registra un incremento delle stime di costo degli interventi già avviati connessi a: 1) al trattamento antincendio necessario per la riapertura della galleria tra Bivio San Giacomo e Bivi Cantieri; 2) Alla necessità di realizzare un nuovo varco (numero 5), emersa a valle degli incontri tenuti con il porto di Trieste; 3) Alla necessità di demolire alcuni fabbricati nell'ambito del PRG di stazione al fine di garantire i moduli 750. Per dettagli vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
77,00				35,00		112,00

Le nuove risorse sono destinate al completamento degli interventi già avviati che registrano un incremento di costo connesso :1) al trattamento antincendio necessario per la riapertura della galleria tra Bivio San Giacomo e Bivi Cantieri,2) Alla necessità di realizzare un nuovo varco (numero 5), emersa a valle degli incontri tenuti con il porto di Trieste;3) Alla necessità di demolire alcuni fabbricati nell'ambito del PRG di stazione al fine di garantire i moduli 750.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la realizzazione degli interventi di 1^ faseIn corso l'adeguamento della Progettazione Definitiva del PRG di Trieste Campo Marzio e la Progettazione Definitiva del nuovo ACC

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	J74H16000230001	Attività negoziali	-	-	7-2017	9-2019	7-2017	1-2021	9-2019	6-2020	7-2018	11-2023	12-2023	In corso	In corso	In corso
potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	80,00	80,00	0,00	73,91	6,09	8,41	3,01	0,58	3,43	4,59	0,84	13,17	57,40
potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	32,00	32,00	0,00	25,60	6,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,80	31,04
	112,00	112,00	0,00	99,51	12,49	8,41	3,01	0,58	3,43	4,59	1,00	13,97	88,44

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consenitranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Trieste e il riequilibrio modale ferro-gomma

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
						X		x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Indice di priorità (IP)		0,66
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,16
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della
dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Friu

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P142A: Porto di Ravenna 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira al superamento dei vincoli infrastrutturali che attualmente limitano lo sviluppo del porto ravennate, essenzialmente riconducibili a:• sagoma limite dei collegamenti ferroviari (P/C32);• presenza di Interferenze viarie tra la Stazione ed il Porto,dove insistono due passaggi a livello (il più critico quello di via canale molinetto);• capacità del collegamento porto-stazione, oggi esercito come raccordo (velocità max dei convogli 30 km/h).

Gli interventi, previsti nel "Protocollo Attuativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto Core di Ravenna" fra RFI, Regione Emilia Romagna, AP di Ravenna e Comune, consistono nel:• Stazione di Ravenna: Prolungamento del sottopasso pedonale e trasformazione in passante, con uscita in prossimità dalla testata del canale Candiano. Eliminazione del passaggio a livello di via Canale Molinetto e realizzazione opera sostitutiva. • Prolungamento e Potenziamento Dorsale DX, dall'attuale termine binari fino all'area del nuovo terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli• Adeguamento a sagoma P/C 80 tratta Ravenna-Faenza/Ferrara attraverso l'adeguamento a sagoma cavalcavia Teodorico.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere										X									
Potenziamento dorsale destra canale Candiano										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
23,50	23,50	di cui:	18,50	0,00	0,00	0,00	5,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
20,00		-1,50		5,00			23,50

Aggiornamento dei perimetri delle fasi del programma di sviluppo del nodo di Ravenna, connesso all'anticipazione delle opere di competenza degli EE.LL. (vedi P142B)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
20,00		-1,50		5,00		23,50

Ampliamento del perimetro della fase finanziata programma per l'inserimento delle opere di funzionali allo sviluppo del nodo di Ravenna per l'ottimizzazione del traffico merci di competenza degli EE.LL.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sottopassaggio pedonale: lavori consegnati il 23/04/2018. Il Comune avrà l'onere di provvedere alla realizzazione di una viabilità alternativa all'avvio dei lavori. Sono in fase di attuazione i lavori per lo spostamento dei sottoservizi interferenti. Sottopassaggio di via Canale Molinetto: ultimata progettazione definitiva dell'intervento per l'indizione della Conferenza dei Servizi.Prolungamento dorsale raccordo in destra Candiano: trasmesso il progetto di fattibilità tecnico-economica. Sono in corso approfondimenti per dimensionare opportunamente la nuova infrastruttura. In particolare, si è in attesa che il Comune definisca le modalità di acquisizione delle aree interessate dall'intervento. Adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia Teodorico: Avviata la progettazione preliminare. Avviata la condivisione dell'intervento con il Comune di Ravenna e con la Sovraintendenza. Consegnata a giugno 2018 la richiesta di valutazione d'interesse storico culturale dell'opera. Ad oggi siamo in attesa del parere della Soprintendenza, che dovrebbe essere emesso entro la fine del mese di ottobre 2018.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere	J74H17000420001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	3-2018	12-2019	-	-	-	-	3-2020	11-2022	12-2020			
Potenziamento dorsale destra canale Candiano	J74H17000420001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere	20,00	20,00	0,00	18,44	1,56	0,68	0,23	0,00	0,14	0,70	3,20	5,30	10,66
Potenziamento dorsale destra canale Candiano	3,50	3,50	0,00	3,23	0,27			0,00	0,00	0,00	2,80	0,70	0,00
	23,50	23,50	0,00	21,67	1,83	0,68	0,23	0,00	0,14	0,70	6,00	6,00	10,66

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Ravenna e il riequilibrio modale ferro-gomma.Nello specifico i principali benefici connessi agli interventi sono i seguenti: - il collegamen

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X			X			

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,53
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,22
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Accordo operativo 23/5/2017 RFI-Autorità Portuale Ravenna- Regione Emilia Romagna-Comune di Ravenna)• Intervento previsto nell'A la Definizione della capacità delle infrastrutture ferroviarie nella

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P142B: Porto di Ravenna - completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi sono volti alla realizzazione di una nuova stazione elementare in corrispondenza del fascio base, necessaria a trasformare in «linea» l'attuale collegamento

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco						X							X			X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
46,50	1,50	di cui:	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00				45,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
50,00		1,50		-5,00			46,50

Aggiornamento dei perimetri delle fasi del programma di sviluppo del nodo di Ravenna, connesso all'anticipazione delle opere di competenza degli EE.LL.. (vedi P142A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00		1,50				1,50

Riduzione del perimetro della fase programmatica connesso all'anticipazione di opere di sviluppo del nodo di Ravenna per l'ottimizzazione del traffico merci di competenza degli EE.LL. (vedi P142A)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	46,50	1,50	45,00	37,20	9,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,50
	46,50	1,50	45,00	37,20	9,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Ravenna e il riequilibrio modale ferro-gomma

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
								X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,18
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,09
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

- Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

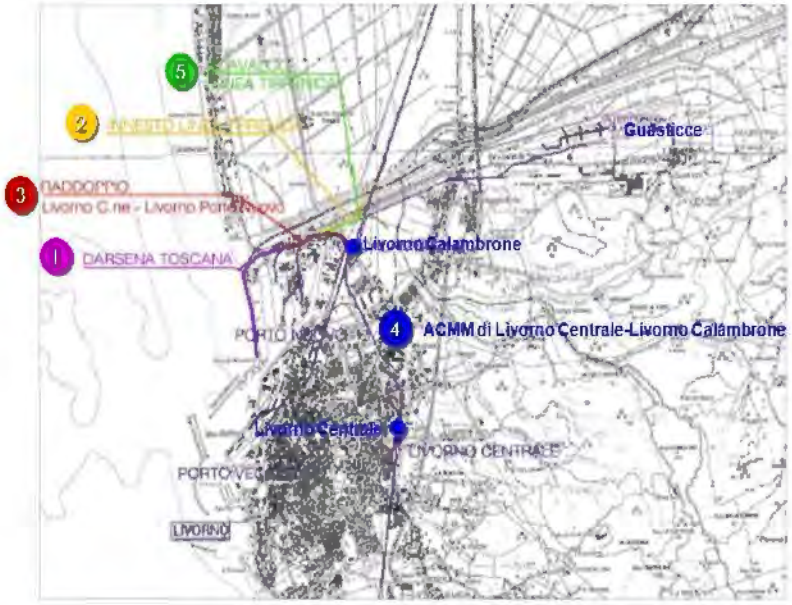
Tabella A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Progetto 0339: Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di infrastrutturazione dei porti e potenziamento delle interconnessioni con la rete ferroviaria nazionale e, nello specifico, mira allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria dell'area portuale di Livorno e dei suoi collegamenti con il corridoio Scandinavia-Mediterraneo.Gli interventi consistono nella realizzazione di nuove strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana attrezzate per la partenza/arrivo treni, del collegamento diretto della Darsena Toscana alla direttrice tirrenica lato Nord, del raddoppio del binario esistente di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena e nell'inserimento di Livorno Calambrone nel nuovo apparato ACC-M di Livorno C.le (remotizzato al Posto C.le di Pisa). Nell'ambito del Progetto é previsto lo studio del collegamento della Darsena Toscana con la direttrice tirrenica lato sud e con l'Interporto A. Vespucci di Guasticce con opera di scavalco della linea Tirrenica.

L'intervento è interamente localizzato in Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno. L'area di intervento è posta all'interno di una zona fortemente antropizzata con infrastrutture viarie ed industriali di assoluta rilevanza (depositi petrolchimici e logistici, Strada di Grande Comunicazione FIrenze-PIsa-Livorno) poste nella immediatezza della nuova infrastruttura ferroviaria; la principale opera d'arte inserita nel progetto, oltre agli interventi di adeguamento e costruzione del binario e dell'attuale Ponte Mobile sul Canale dei Navicelli, è rappresentata dal ponte sull'Antifosso delle Acque Chiare posto in ambito della stazione di Livorno Calambrone. L'assetto geomorfologico dell'area risulta essere assolutamente pianeggiante, tipico di una pianura alluvionale prossima alla costa, con quote di superficie poste a 1-2,0 metri s.l.m. già oggetto anche di infrastrutturazione ferroviaria.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena						X			X	X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
43,00	43,00	di cui:	9,91	0,00	0,00	0,00	33,09					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
43,00							43,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
43,00						43,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In data 14.12.2011 è stata sottoscritta una Convenzione tra Regione Toscana, RFI, Provincia e Comune ed Autorità Portuale di Livorno per definire i reciproci impegni. La progettazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici ha seguito la procedura di "assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale", conclusa con l'Atto Dirigenziale della Provincia di Livorno di esclusione VIA del 2.07.2012. La procedura di conformità urbanistica si è conclusa con l'emissione della Delibera Dirigenziale della Regione del 28.09.2012.Gli appalti multidisciplinari per la realizzazione del collegamento con la Darsena Toscana e tecnologici per modifica e realizzazione degli impianti IS sono stati affidati ed è in corso l'attività realizzativa.In corso di ultimazione la progettazione definitiva delle opere per il collegamento diretto tra Darsena Toscana ed Interporto di Guasticce. Il 23.12.2015 è stato attivato il nuovo binario di collegamento fra la stazione Livorno Calambrone e le aree portuali di Livorno Darsena e Livorno Porto Nuovo. Nel mese di marzo 2016 è stato attivato il collegamento ferroviario tra darsena e porto di Livorno.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	J41C10000030001	Esercizio	3-2012	7-2013	2-2012	8-2012	3-2014	10-2014	6-2013	9-2014	5-2014	4-2017	12-2016	n.a.	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	43,00	43,00	0,00	37,15	5,85	37,66	37,60	33,66	1,72	1,00	0,00	0,00	6,62
	43,00	43,00	0,00	37,15	5,85	37,66	37,60	33,66	1,72	1,00	0,00	0,00	6,62

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento del servizio merci ferroviario nel porto di Livorno ed efficientamento della logistica grazie ai nuovi collegamenti realizzati. L'infrastruttura ferroviaria supporterà i programmi di sviluppo del porto presidiati da Autorità Portuale di Livo

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,61
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,39
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali, anche nell'ambito della programmazione POR-FESR 2007-2013 (Delibera Regione Toscana n. 5870 del 16.12.2013)• Intervento previsto workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

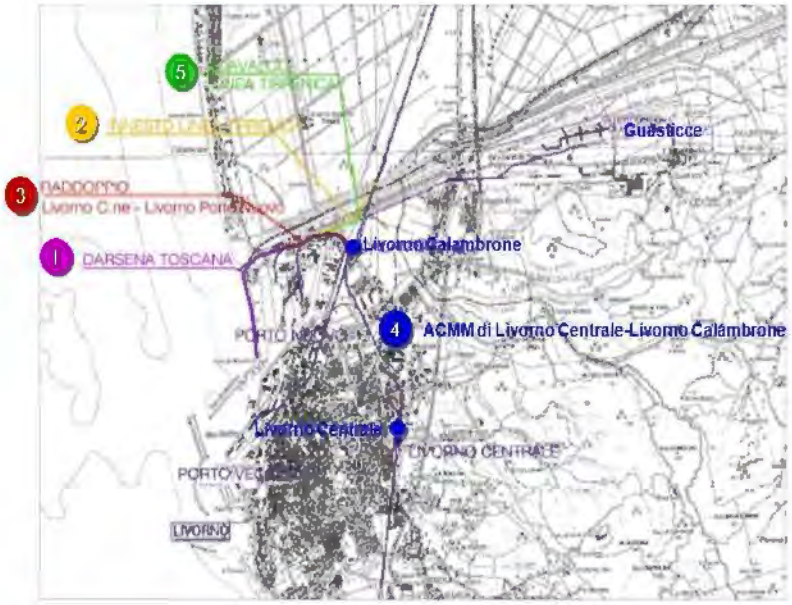
Progetto P220: Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel più ampio programma R.A.C.C.O.R.D.O. (Rail Access from Cost to Corridor) di rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce.Le opere consistono nel:- Collegamento diretto fra il Porto di Livorno e l'Interporto Vespucci di Guasticce attraverso un'opera di scavalco della direttrice Tirrenica; - Prolungamento dell'infrastruttura ferroviaria dall'Interporto di Guasticce fino alla linea Vada-Collesalvetti-Pisa con innesto diretto sia lato Vada che lato Collesalvetti;- Innesto della linea Vada-Pisa-Collesalvetti sulla linea Firenze – Pisa, by-passando quest'ultima.

La prima opera funzionale prevede la ricucitura della rete infrastrutturale ferroviaria tra il Porto di Livorno e l'interporto di Guasticce. Tale intervento si realizza mediante un nuovo tratto di linea a singolo binario con un'estensione di circa 1.600 metri necessari per mettere in comunicazione tratti di binari esistenti. Per il superamento della linea Tirrenica il progetto prevede la realizzazione di un'opera di scavalco rappresentata da un viadotto ferroviario di metri 362 per il sovra-attraversamento, in ambito stazione di Livorno Calambrone, della linea Genova-Roma.

L'intervento è interamente localizzato in Regione Toscana, Provincia di Livorno, essenzialmente nel Comune di Livorno, tranne un marginale interesse del Comune di Collesalvetti per la localizzazione di alcune aree di cantiere. L'assetto geomorfologico dell'area in studio risulta essere assolutamente pianeggiante, tipico di una pianura alluvionale, con quote di superficie di circa 1,5-2,0 metri s.l.m; infatti, la zona oggetto dell'intervento si situa sull'orlo meridionale della Pianura di Pisa ed è riferibile a terreni di deposito di colmata, dunali ed alluvionali. L'area, si trova ad una quota leggermente superiore rispetto all'originario piano campagna a causa della messa in posto di materiale antropico, di riporto, per la realizzazione del piazzale al di sotto dello svincolo stradale che collega alla S.G.C. FI-PI-LI.



LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)									X	X									
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada													X			X			
Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa									X				X			X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
219,60	33,82	di cui:	8,62	2,50	0,00	0,00	22,70		150,00	35,78		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2,50		192,60		24,50			219,60

Accorpamento nel perimetro del programma di tutti gli interventi previsti negli accordi istituzionali per lo sviluppo delle connessioni ferroviarie con il porto di Livorno, specificatamente:• ampliamento del perimetro del collegamento diretto porto Livorno e interporto Guasticce (scavalco linea tirrenica), in coerenza al nuovo protocollo d'intesa che vede RFI come soggetto attuatore di tutti gli interventi (vedi P060)• Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (righe CDP-I I2017-2021 179A)• Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada (righe CDP-I I2017-2021 179B)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2,50		1,82		10,70	18,80	33,82

Incremento dei finanziamenti a seguito di:• aggiornamento dei costi dell'opera di scavalco della linea tirrenica• ampliamento del perimetro delle progettazioni, per l'inserimento i tutte le opere connesse alla "Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa" e "Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada"

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

- Scavalco della direttrice Tirrenica: E' in corso l'iter autorizzativo presso il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche , stanno per essere avviati, su aree RFI alcuni interventi propedeutici alla fase realizzativa.- Collegamento Guasticce - linea Vada-Collesalvetti-Pisa: in corso progetto di fattibilità tecnico-economica- By-pass di Pisa: in corso progetto di fattibilità tecnico-economica

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	J51D18000110003	Progetto definitivo	-	-	-	-	12-2019	6-2020	-	-	12-2019	8-2021	12-2021				
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	27,00	27,00	0,00	23,80	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	9,50	11,30	5,20
Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada	101,60	0,00	101,60	81,28	20,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,73	100,63
Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa	91,00	6,82	84,18	72,80	18,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	0,65	90,13
	219,60	33,82	185,78	177,88	41,72	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	9,96	12,68	195,96

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consentiranno di supportare lo sviluppo dei traffici del porto di Livorno e il riequilibrio modale ferro-gomma.- migliorare l'integrazione tra l'interporto di Guasticce e le aree portuali;- estendere all'in

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,44

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40	• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Accordo MIT-Regione Toscana-RFI-Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno-Interporto A.Vespucci del 23/04/2018)• Intervento prev workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2
Maturità	I_{M}	0,50	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,29	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

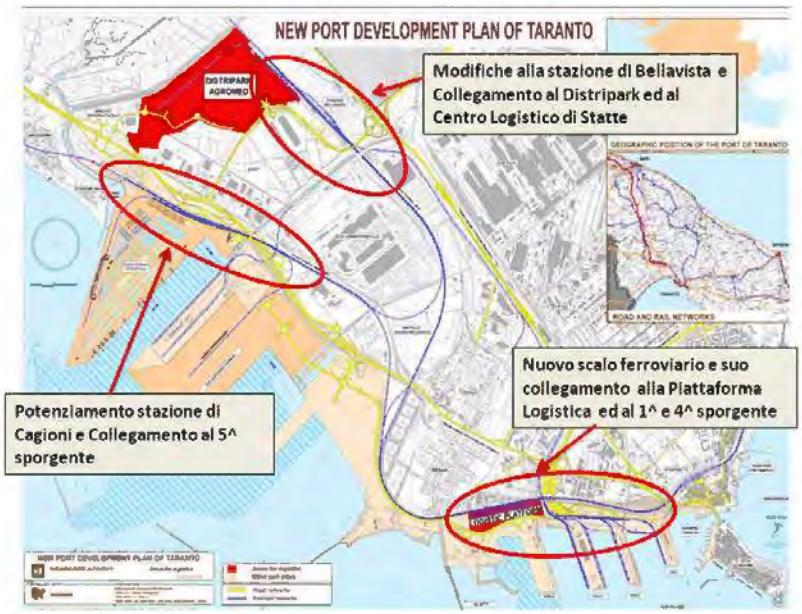
Tabella A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Progetto 0417: Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario tra il complesso del porto di Taranto e la Rete Nazionale. Gli interventi, articolati in due fasi funzionali, consistono in:- modifiche alla stazione di Cagioni per la realizzazione del fascio per il collegamento con il Molo Polisettoriale e della radice per il collegamento dell'ampliamento del molo 5° sporgente;- realizzazione di un fascio di presa e consegna e di un fascio di arrivi e partenze per il collegamento con la realizzanda Piastra Logistica, con il molo 4° sporgente ed il 1° sporgente.

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato parte all'interno dei territori di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Taranto e parte nello scalo merci di Cagioni in prossimità della stazione ferroviaria di Taranto.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica						X	X			X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
25,50	25,50	di cui:	0,00	0,00	0,00	25,50	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
25,50							25,50

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
25,50						25,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Potenziamento impianto di CagioniIl 20 aprile 2016 era stato pubblicato il bando di gara ma, a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 50/2016 (nuovo codice appalti) RFI ha disposto l'annullamento di detto bando.A seguito di ciò RFI, al fine di indire nuova gara in funzione del nuovo Codice Appalti, ha aggiornato sia il progetto definitivo che i documenti contrattuali da porre a base di gara e la pubblicazione del nuovo bando, in linea con quanto disposto dal nuovo D.Lgs. 56/2017, è avvenuta il 27 giugno 2017. nel mese di giugno 2018 è avvenuta l'aggiudicazione efficace. Nel corso del mese di luglio 2018 è stata stipulata la convenzione e ad inizio settembre avviata la progettazione esecutiva. Collegamento con Piastra Logisticanel mese di settembre 2017, per effetto delle indicazioni ricevute da ANAC con Delibera n. 770 del 13.7.16 notificata il 1.8.2016, è stata effettuata la revoca dell'affidamento all'impresa risultata 1^ in graduatoria che, al riguardo, ha inoltrato immediato ricorso presso il TAR Puglia. Nel mese di dicembre 2017, il TAR Puglia si è espresso dichiarando inefficace tale revoca. Successivamente RFI ha provveduto ad aggiudicare definitivamente l'appalto all'impresa SEMATAF s.r.l. In data 28/04/2017 sono state consegnate le prestazioni, consentendo l'avvio della progettazione esecutiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	J71H02000120008	Realizzazione	7-2010	10-2011	11-2011	11-2014	4-2017	7-2019	12-2014	7-2018	4-2017	12-2020	12-2020	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	25,50	25,50	0,00	17,70	7,80	12,49	4,41	3,00	3,01	8,00	6,00	5,32	0,17
	25,50	25,50	0,00	17,70	7,80	12,49	4,41	3,00	3,01	8,00	6,00	5,32	0,17

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento della retroportualità per il Porto di Taranto per incremento del traffico merci su ferro.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X					x		x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,71
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,31
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo c corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

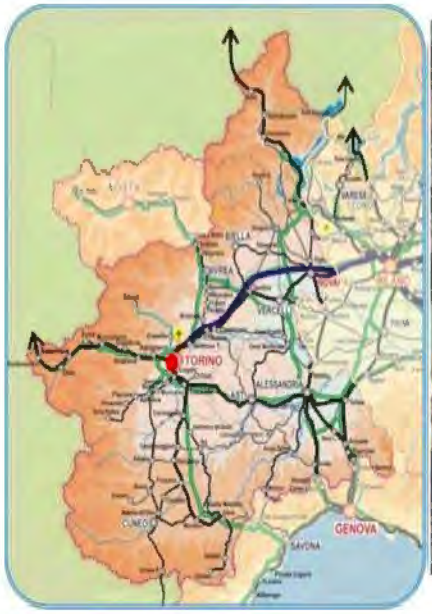
Progetto P175: Scalo Torino Orbassano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.

Gli interventi si inseriscono nel più ampio progetto di rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano, articolato su uno scenario di medio periodo ed uno di lungo periodo . In particolare si tratta di interventi da realizzare sull'attuale "fascio container" e destinati a migliorare la funzionalità dei raccordi presenti. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano -sviluppo della progettazione definitiva di tutti gli interventi previsti per lo scenario di medio termine;- allungamento, per quanto possibile, a modulo di 750 m, mediante riordino delle radici, dei binari del Fascio Dogana (o fascio container);- adeguamento dell'apparato IS a seguito delle modifiche apportate all'armamento ferroviario;- interventi infrastrutturali per l'adeguamento e il potenziamento delle aree logistiche a supporto delle attività esistenti.Nello specifico gli interventi rappresentano una prima fase funzionale, in anticipazione, del potenziamento del terminal di Torino Orbassano i cui futuri sviluppi, anche connessi alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, prevedono la realizzazione di uno "scalo verde", cioè di un elemento di connessione tra ambiti naturali (Parco del Sangone) e periurbani.

Inquadramento territorialeLo scalo di Orbassano è l'impianto merci operativo nell'ambito del nodo ferroviario di Torino. E' ubicato nella prima cintura sud ovest della Città, in adiacenza alla tangenziale stradale e all'interporto, nonché collegato a diversi operatori per traffico intermodale.Tipologia di opereGli interventi comprendono la realizzazione/prolungamento di binari con relativi adeguamenti impiantistici.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi in fascio container					X					X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

13,00	13,00	di cui:	0,00	0,00	13,00	0,00	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
13,00							13,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
13,00						13,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ultimata la Progettazione Definitiva, sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della fase realizzativa

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interventi in fascio container	J74J18000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	4-2018	11-2020	4-2019	10-2019	-	-	10-2019	3-2021	5-2021		

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi in fascio container	13,00	13,00	0,00	9,71	3,29	3,06	0,74	0,00	1,28	2,00	3,81	3,80	2,12
	13,00	13,00	0,00	9,71	3,29	3,06	0,74	0,00	1,28	2,00	3,81	3,80	2,12

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, con particolare riferimento al traffico merci lungo il corridoio Mediterraneo

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,33
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,34
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-cc T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P173: Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.Nello specifico gli interventi consistono nell'attrezzaggio tecnologico e nella altre opere per l'allaccio alla rete del nuovo terminale in costruzione nelle aree di Milano smistamento.

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124.Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie			x			x				X						x			
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)										X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
22,00	22,00	di cui:	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
22,00							22,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
22,00						22,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie	°	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	J84H14001330001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie	0,90	0,90	0,00	0,72	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,90
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	21,10	21,10	0,00	19,74	1,36	1,10	1,10	1,10	0,00	1,53	8,00	8,00	2,47
	22,00	22,00	0,00	20,46	1,54	1,10	1,10	1,10	0,00	1,53	8,00	8,00	3,37

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferrovi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,66
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,34
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nel Memorandum of Understanding Italia-Svizzera per la realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferr sottoscritto a dicembre 2017• Intervento previsto nei workplan

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P176: Terminale Rivalta Scrivia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.Nello specifico l'intervento omogeneizza le caratteristiche prestazionali del terminale agli standard di corridoio, con riferimento alla lunghezza massima del treno (modulo di linea).

I dettagli delle opere da realizzare e le relative modalità esecutive saranno definiti in sede di progettazione e terranno conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Ove prevista, la conferenza di servizi seguirà l'iter previsto dalla normativa vigente, recentemente riformata dall'art. 1 comma 1 del decreto legislativo 30 giugno 2016, numero 127 in attuazione dell'art. 2 della legge 7 agosto 2015 numero 124.Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento scalo Rivalta Scrivia fase 1					X					X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
8,50	8,50	di cui:	8,50	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
9,50		8,50		-9,50			8,50

Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di 1^ fase dal programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" (vedi P060) e del rinvio degli interventi di 2^ fase a seguito della riprogrammazione dei fondi FSC richiesta dalla regione Piemonte con nota del 21/05/2019

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
9,50		8,50			-9,50	8,50

Il perimetro della fase finanziata si riduce a seguito della riprogrammazione dei fondi FSC richiesta dalla regione Piemonte con nota del 21/05/2019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Potenziamento scalo Rivalta Scrivia fase 1	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento scalo Rivalta Scrivia	8,50	8,50	0,00	7,42	1,08	0,94	0,94	0,94	0,00	0,00	7,56	0,00	0,00
	8,50	8,50	0,00	7,42	1,08	0,94	0,94	0,94	0,00	0,00	7,56	0,00	0,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferrovi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,33
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,34
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-cc T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto I010: Centro intermodale del Tevere

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di profonda revisione, si inserisce nel programma di infrastrutturazione dei terminali intermodali e potenziamento delle interconnessioni con la rete ferroviaria nazionale.Gli interventi consistono nella realizzazione di un nodo di smistamento merci per lo scambio ferro-gomma nella valle del Tevere che intercetti i traffici da e per il nord, in particolare sull'asse Milano-Roma, e costituisca un polo logistico per le merci nell'area di Roma nord.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
85,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					85,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
85,00							85,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Centro intermodale del Tevere	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Centro intermodale del Tevere	85,00	0,00	85,00	68,00	17,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	85,00
	85,00	0,00	85,00	68,00	17,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	85,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria consenitranno di supportare lo sviluppo dei traffici merci nel nuove terminale ubicato nell'area tiberina e il riequilibrio modale ferro-gomma

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
								X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,14
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,09
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P174: Scalo merci Bari Lamasinata

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nel programma di sviluppo della direttrice Adriatica e di rivisitazione del PRG del sistema logistico ferroviario di Bari, per garantire la continuità del traffico diffuso, incrementare la capacità del trasporto combinato e creare zone attrezzate per il trasporto dei semirimorchi. Gli interventi interessano le aree dell'attuale Scalo Ferruccio e anche quelle non utilizzate della stazione di Bari Lamasinata e consistono nella realizzazione di una nuova stazione di Bari Lamasinata, con binari di modulo pari a 750 m, in una nuova posizione tale da minimizzare i movimenti di manovra tra lo scalo e la stazione stessa.

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Bari, in aree periferiche comunque ricomprese nell'ambito della città metropolitana di Bari.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1										X						X			
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2										X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
35,00	35,00	di cui:	10,00	0,00	0,00	25,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
35,00							35,00

In corso aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della prime valutazioni sul nuovo assetto progettuale, che prevede la realizzazione della Nuova stazione di Bari Lamasinata a cura di RFI, nonché l'adeguamento delle opere d'arte alle prescrizioni per la

mitigazione del rischio idraulico. I fabbisogni finanziari sono al momento pianificati nell'ambito del programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" (vedi P060)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
35,00						35,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso di aggiornamento lo studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	J37I12000160006	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	5-2019	11-2020	9-2021	1-2022	2-2021	8-2021	9-2021	6-2023	3-2023	-	-	-
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2	J37I12000150006	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	1-2021	3-2021	6-2020	1-2021	11-2020	2-2021	6-2020	10-2021	6-2022	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	25,00	25,00	0,00	23,04	1,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	8,00	16,00
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2	10,00	10,00	0,00	9,80	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,62	3,38
	35,00	35,00	0,00	32,84	2,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	14,62	19,38

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'impianto con un incremento del fascio dei binari adibiti a movimentazioni di convogli merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X					x		x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,37
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,36
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi del Piano Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-co
T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto P178: Nodo intermodale di Brindisi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di adeguamento prestazionale dei principali hub logistici e itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T, in attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria (STI) emanate dalla UE e in risposta alle richieste avanzate degli operatori logistici. Gli interventi prioritari nell'ambito del programma riguardano l'allungamento dei moduli di stazione, per consentire la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri, l'adeguamento del profilo degli ostacoli lungo la linea, per consentire il trasporto di semirimorchi e container high-cube di ultima generazione, ed il consolidamento della sede e del binario, per consentire il transito di convogli aventi massa per asse di 22,5 tonnellate.Nello specifico gli interventi mirano al potenziamento dei collegamenti tra l'Area Portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale mediante la realizzazione di nuova stazione elementare.

L'intervento prevede la realizzazione del collegmento ferroviario dell'area retro-portuale del Porto di Brindisi con la rete nazionale, ivi compresa la realizzazione di una stazione elemntare per il traffico merci.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante e l'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Nodo intermodale di Brindisi					X					X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
38,00	38,00	di cui:	13,00	0,00	25,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	
25,00		13,00					38,00	Ridefinizione del perimetro con inserimento di opere complementari e accessorie precedentemente previste nell'ambito del programma di infrastrutturazione porti e terminali (vedi P060)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	
25,00					13,00	38,00	Ridefinizione del perimetro con inserimento di opere complementari e accessorie precedentemente previste nell'ambito del programma di infrastrutturazione porti e terminali (vedi P060)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nodo intermodale di Brindisi	J54G18000140001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	8-2021	4-2022	-	-	-	-	7-2024	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo intermodale di Brindisi	38,00	38,00	0,00	38,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	1,70	0,00	36,00
	38,00	38,00	0,00	38,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	1,70	0,00	36,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferrovi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,34
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,29
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma P060: Infrastrutturazione porti e terminali

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende misure volte potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio".Gli interventi si concentrano sui porti e terminali core e consistono nella realizzazione/upgrading degli impianti ferroviari a servizio dei terminal e nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee di collegamento alla rete nazionale. Le azioni riguardano principalmente l'adeguamento a standard europeo della lunghezza dei binari (modulo d'impianto), l'elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna, l'upgrade del layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie e l'installazione del segnalamento basso.

Tra le principali realizzazione si segnalano l'upgrading PRG San Nicola di Melfi e il potenziamento del terminale di Verona QE

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Infrastrutturazione porti e terminali	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X			X	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
768,94	302,93	di cui:	300,49	0,00	0,00	0,00	2,45		40,00	40,00	386,01	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
825,94		-35,70				-21,30	768,94

Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione di opere accessorie per il potenziamento del nodo intermodale di Brindisi (vedi P178) e del porto di Livorno - scavalco linea tirrenica (vedi P220).E' stata inoltre corretta l'attribuzione degli interventi di 1^ fase nel terminale di Rivalta Scrivia (vedi P176 CUP J34H17000130001) e di alcuni interventi di potenziamento delle linee di adduzione ai porti di riferimento per il

corridoio Scandinavia-Mediterraneo (vedi P224 CUP J87I17000040001).Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
215,94		-22,70	-0,29	130,89	-20,90	302,93

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- Brescia- Bologna Interporto- Villa Selva e Ravenna- ulteriore fase degliinterventi puntuli individuati nell'ambito del tavolo tecnico con IF e MTO.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono stati avviati gli studi di fattibilità di numerosi interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading Terminali Merci - Milano	J47I10000010001	6,38	6,38	6,37	100%	Realizzazione
PRG Pomezia Santa Palomba	J31H97000000001	13,32	13,32	12,94	97%	Realizzazione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Bologna	J44H16000380001	6,20	6,20	5,72	92%	Realizzazione
Upgrading prestazionale linee di adduzione ai porti - DTP Roma	J54H16000760001	9,50	9,50	8,47	89%	Realizzazione
Movicentro Piemonte	J11H03000090001	4,84	4,84	4,31	89%	Realizzazione
Upgrading porti e terminali - DTP BO	J94G18000010001	10,46	10,46	3,96	38%	Realizzazione
Upgrading scali merci- DTP Bari	J37J18000190001	1,85	1,85	0,01	0%	Realizzazione
Infrastrutturazione terminali intermodali	°	405,28	197,28	0,00	0%	Progettazione
Infrastrutturazione porti	°	120,02	32,01	0,00	0%	Progettazione
Upgrading scali merci - DTP Palermo	J67J18000400001	1,60	1,60	0,00	0%	Progettazione
Upgrading scali merci- DTP Trieste	J24G19000000001	7,60	7,60	0,00	0%	Progettazione
Infrastrutturazione porti	°	1,90	1,90	0,00	0%	Progettazione
Infrastrutturazione porti	°	180,00	10,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
768,94	302,93	466,01	617,27	151,67	44,49	48,13	58,50	-18,27	5,73	5,93	6,37	710,70

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il programma mira ad aumentare la capacità degli impianti.Gli interventi di potenziamento tecnologico e di centralizzazione dei fasci di presa e consegna permetterà alle IF di gestire la manovra in autoproduzione, con benefici in termini di efficienza.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
						X		X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico	
		●		●				③	③	③		3-Alta

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I064: Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede opere funzionali all'istituzione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Malpensa, Milano e Torino, da utilizzare per servizi AV.Ad esito dello studio di fattibilità sviluppato nel corso del 2014 é stata individuata la soluzione che prevede il collegamento fra la linea AV Milano – Torino e la linea FNM Novara - Malpensa – Saronno attraverso due interconnessioni una lato Torino e una lato Milano, quest'ultima con una variante di tracciato che evita l'abitato di Galliate.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
173,00	3,60	di cui:	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00		169,40			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
173,00							173,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
3,60						3,60

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2014 è stato sviluppato un progetto di fattibilità per la connessione dell'aeroporto di Malpensa con la linea AV via rete FN

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	5-2020	1-2021	-	-	-	-	6-2021	3-2024	3-2024	9-2034	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	173,00	3,60	169,40	138,40	34,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	170,99
	173,00	3,60	169,40	138,40	34,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	170,99

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Realizzare il collegamento diretto tra la linea AV/AC TO-MI e la linea FNM Novara – Malpensa per l'instradamento dei treni AV.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,35
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei cor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 0295: Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento prevede la realizzazione, per fasi funzionali, di nuovi collegamenti verso le direttrici Sempione e Gottardo per servizi tra l'aeroporto di Malpensa, la Svizzera e Milano.La prima fase funzionale prevede la realizzazione della nuova stazione di Malpensa (Terminal 2) e della linea di collegamento verso Milano sulla direttrice del Sempione. La seconda fase funzionale completa il sistema di accessibilità da nord a Malpensa con la realizzazione dei collegamenti verso la Svizzera sulla direttrice del Sempione e del Gottardo via Arcisate - Stabio.

La prima fase funzionale prevede la realizzazione della nuova stazione di Malpensa (Terminal 2) e della linea di collegamento verso Milano sulla direttrice del Sempione. La seconda fase funzionale completa il sistema di accessibilità da nord a Malpensa con la realizzazione dei collegamenti verso la Svizzera sulla direttrice del Sempione e del Gottardo via Arcisate - Stabio.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.200,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					1.200,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.200,00							1.200,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stata sviluppata la progettazione preliminare degli interventi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	J31J05000020001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	7-2027	7-2027	4-2029	8-2030	3-2031	-	-	-	-	7-2041	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	1.200,00	0,00	1.200,00	981,36	218,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00
	1.200,00	0,00	1.200,00	981,36	218,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire nuovi collegamenti da nord verso l'aeroporto di Malpensa.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,12	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10	• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)
Maturità	I_{M}	0,20	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I137: Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Orio al Serio, che attualmente non è servito direttamente da alcun tipo di collegamento ferroviario, e la rete ferroviaria nazionale per servizi verso Milano.L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che si dirama dalla linea Bergamo-Rovato. La linea avrà una lunghezza complessiva di circa 4,5 km, prevalentemente in superficie e trincea.La stazione «Aeroporto» sarà realizzata in superficie.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio che si dirama dalla linea Bergamo-Rovato. La linea avrà una lunghezza complessiva di circa 4,5 km, prevalentemente in superficie e trincea.La stazione «Aeroporto» sarà realizzata in superficie.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
110,00	8,00	di cui:	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00		102,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
110,00							110,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
8,00						8,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Studio di fattibilità concluso sulla soluzione condivisa con gli enti in corso interlocuzioni e incontri tecnici

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	°	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	110,00	8,00	102,00	88,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	1,65	106,70
	110,00	8,00	102,00	88,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	1,65	106,70

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuovo collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio e la rete ferroviaria nazionale.Collegamento Aeroporto – Bergamo in 10'Collegamento Aeroporto – Milano C.le in 60'

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,50
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i ser trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• E

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

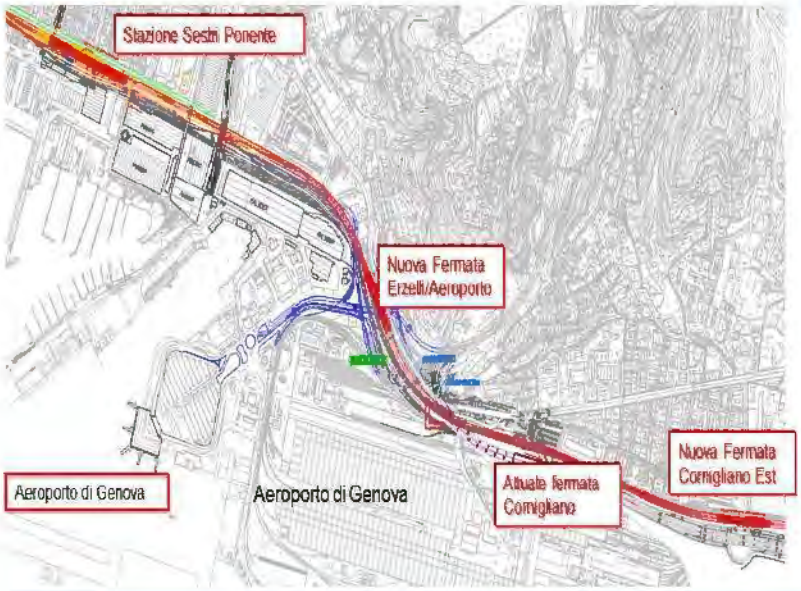
Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto P129: Collegamento ferroviario aeroporto di Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi, correlati al progetto GATE (Genoa Airport a train to Europe), prevede il collegamento dell'aerostazione di Genova con la rete nazionale.Il progetto GATE (Genoa Airport a Train to Europe), il cui coordinamento è a cura della Regione Liguria, prevede, ad oggi, un collegamento tramite cabinovia tra l'aeroporto e la ferrovia con l'obiettivo di collegare l'aerostazione di Genova alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN-T railway corridor Genoa-Rotterdam), rendendo nel contempo il territorio più accessibile agli utenti in arrivo all'aeroporto di Genova ed ampliare il bacino di utenza dello scalo aeroportuale. Il Comune di Genova sta sviluppando una soluzione omogenea di collegamento tra l'aerostazione, la nuova fermata FS e la soprastante collina di Erzelli (futura sede della Facoltà di Ingegneria, di un nuovo ospedale e di un polo residenziale e produttivo) tramite monorotaia o altro sistema di mobilità integrata.Nell'ambito del GATE è stato siglato, in data 7.02.2014, tra RFI, Aeroporto di Genova, Società per Cornigliano e Regione Liguria un protocollo di intesa con il quale RFI si è impegnata a provvedere allo sviluppo delle progettazioni del nuovo assetto ferroviario. Il progetto prevede l'adeguamento del tracciato ferroviario della linea Genova-Ventimiglia al fine di collegare, tramite cableway, l'aeroporto con la nuova fermata ferroviaria Erzelli, la nuova fermata di Cornigliano ed il nuovo PRG della stazione di Sestri Ponente, compreso il nuovo apparato di stazione di tipo ACC-M.

Inquadramento territorialeGli interventi si sviluppano nell'area del ponente cittadino lungo la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia interessando gli impianti delle stazioni di Sestri Ponente e Cornigliano per l'inserimento delle due nuove fermate di Erzelli-Aeroporto e della nuova fermata di Cornigliano. La nuova fermata di Cornigliano sostituirà la fermata esistente e la nuova posizione, verso levante, risponde alle previsioni del PUC al fine di coprire un maggiore bacino di utenza. La nuova fermata di Erzelli/Aeroporto sarò collegata, lato mare, con l'aeroporto Cristoforo Colombo tramite un collegamento Cableway e, lato monte, con il Parco Scientifico e Tecnologico di Genova Erzelli (GREAT Campus). Tipologia di opereLe due nuove fermate (Erzelli/Aeroporto e Cornigliano) sono funzionali al processo di metropolitanizzazione ferroviaria sulla fascia costiera previsto nella pianificazione del vigente PUC.Inoltre la fermata Erzelli Aeroporto si inquadra nello scenario più ampio definito dal Libro Bianco dei Trasporti del 28 marzo 2011 il cui obiettivo principale è di garantire l'intermodalità ferro-aria . Nel caso specifico, la possibilità di migliorare il collegamento tra l'Aeroporto di Genova con la linea ferroviaria è agevolata dalla vicinanza tra le due infrastrutture.



LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est					X	X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
69,60	69,60 di cui:	68,20	0,00	0,80	0,00	0,60					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
69,60							69,60

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
69,60						69,60

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Avviata la Progettazione Definitiva dell'ACC di Sestri Ponente.E' In corso l'iter autorizzativo della Progettazione Definitiva del PRG di Sestri Ponente con le fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio Fine				
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	J44C14000020002	Progetto definitivo	7-2014	6-2015	6-2015	6-2021	8-2020	5-2022	-	8-2020	8-2020	12-2023 6-2025	Da avviare	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est	69,60	69,60	0,00	39,27	30,33	1,72	1,35	1,26	0,10	0,50	3,00	8,00	56,74
	69,60	69,60	0,00	39,27	30,33	1,72	1,35	1,26	0,10	0,50	3,00	8,00	56,74

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire un nuovo collegamento tra la linea ferroviaria e l'aeroporto di Genova. Le nuove fermate nell'area del Ponente serviranno quartieri popolosi, che oggi non hanno accesso al servizio ferroviario a breve distanza.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,52
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Liguria del 27/01/2017• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto P227: Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di potenziamento dei collegamenti tra i principali aeroporti del Paese e la rete ferroviaria nazionale, in attuazione anche di quanto previsto nel Libro Bianco 2011 dei Trasporti della Commissione Europea.L'obiettivo precipuo della proposta progettuale è quello di sfruttare l'interoperabilità tra rete ferrovie regionali e rete RFI, al fine di ridurre le rotture di carico e rendere più rapido l'accesso dei passeggeri dell'aeroporto di Brindisi. Le prospettive di interoperabilità tra le diverse ferrovie regionali rappresentano un enorme potenziale di sviluppo della mobilità su ferro, favorendo un incremento deciso dell'accessibilità territoriale dai nodi di interscambio modale (porti, aeroporti, ecc…). In tale prospettiva, la connessione diretta tra rete ferroviaria e l'aeroporto del Salento ha anche la finalità di mettere a sistema i due aeroporti pugliesi dedicati principalmente al traffico passeggeri (Bari e Brindisi), e di creare sinergie funzionali tra essi e il sistema degli aeroporti campani (Napoli e Salerno), per i quali si sta prevedendo analoga connessione con la rete ferroviaria nazionale. Nello specifico l'intervento consente di effettuare collegamenti diretti da/per aeroporto da tutte le province del Salento (Taranto, Brindisi, Lecce) oltre che dalla Provincia di Bari.L'intervento consiste sinteticamente nella realizzazione di un nuovo collegamento tra la stazione di Brindisi Centrale e l'Aeroporto del Salento, tramite una linea dedicata, che si dirama dalla linea ferroviaria Brindisi – Bari/Taranto in corrispondenza della zona di Via Tacito. In senso inverso, una bretella di connessione si dirama dalla stessa linea nei pressi del lago di Cillarese e si connette successivamente al ramo proveniente da Brindisi Centrale.La soluzione proposta consente di effettuare collegamenti diretti da/per aeroporto da tutte le province del Salento (Taranto, Brindisi, Lecce) oltre che dalla Provincia di Bari.

L'intervento prevede la realizzazione del collegmento ferroviario dell'aeroporto del Salento (aeroporto di Brindisi) con la rete nazionale, ivi compresa la realizzazione di uan fermata presso l'aeroporto stesso.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante e l'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi												X							

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
80,00	60,00	di cui:	0,00	0,00	60,00	0,00	0,00		20,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00		80,00					80,00

Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 12/2018)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00				60,00		60,00

Avvio della fase realizzativa, con finanziamenti a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 12/2018)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	J31D19000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	3-2019	8-2019	8-2019	2-2021	11-2021	7-2022	-	-	-	-	11-2024			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	80,00	60,00	20,00	60,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	78,00
	80,00	60,00	20,00	60,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	78,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 12/2018)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 0268: Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Venezia Tessera, che attualmente non è servito direttamente da alcun tipo di collegamento ferroviario, e la linea ferroviaria Venezia-Trieste. Ad esito degli studi di fattibilità sviluppati nel corso del 2014 e del 2015, che hanno previsto complessivamente 6 alternative, é stata individuata la soluzione passante "a cappio" (soluzione 5).La soluzione individuata, di estesa complessiva pari a circa 12,3 km di cui 3,5 km in galleria, si sviluppa prevalentemente in superficie e in affiancamento alla bretella autostradale A27, per poi cominciare ad interrarsi subito dopo il nuovo viadotto sul fiume Dese. La stazione ferroviaria è prevista sotto la sede dell'aerostazione con il piano del ferro a – 9.50 m, con tracciato che si richiude sul binario pari a circa 1,8 km dall'aerostazione formando il cosiddetto "cappio".

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria, diramata dalla linea storica esistente, in parte in rilevato e in parte in trincea, comprendente un nuovo ponte ad arco sul fiume Dese e una galleria per l'accesso alla nuova stazione ipogea. L'intervento permetterà di collegare l'infrastruttura nazionale con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	X					X	X		X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
425,00	425,00	di cui:	421,55	0,00	0,00	3,45	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
425,00							425,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
425,00			-0,55		0,55	425,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il Progetto preliminare dell'opera del 2003, sviluppato in collaborazione con la Regione Veneto è stato sottoposto all'iter approvativo previsto dalla L. 443/2001 (L.Obiettivo). In data 27.05.2005 il CIPE con Del. 69/05 ha approvato il progetto, solo in linea tecnica.Ad agosto 2014 è stata sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e da FS Italiane la "lettera di intenti per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e la rete nazionale". L'accordo nasce dall'esigenza di favorire collegamenti rapidi ed efficienti tra i tre aeroporti e le principali città, anche al fine di sviluppare turismo e business in tutta la Penisola, grazie all'intermodalità treno-aereo.A dicembre 2014 è stato completato la studio di fattibilità del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia, che ha preso in considerazione 5 diverse alternative di tracciato (dalla soluzione "0" alla Soluzione "4").Successivamente, in data 3 giugno 2015, è stata inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporto, ad integrazione dello studio di fattibilità inviato nel 2014, una ulteriore alternativa (soluzione "5") per il collegamento ferroviario all'aeroporto di Venezia, la cosiddetta soluzione "a cappio".Con nota del 19 novembre 2015, la Società Aeroporto di Venezia (SAVE) S.p.A. ha comunicato al Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con RFI, è stata condivisa la soluzione "5" proposta "a cappio" contenuta nello studio di fattibilità.In data 9.03.2016 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra SAVE (Soc. Aeroporto di Venezia) e RFI , e a luglio 2016 è stato dato avvio alla progettazione definitiva per il nuovo tracciato ferroviario che collegherà l'aeroporto Venezia Tessera Marco Polo con Mestre e Trieste e per la nuova stazione Venezia Aeroporto, con soluzione «passante in sotterranea», con uno sviluppo di circa 12,5 km. A febbraio 2017 è stato sottoscritto un nuovo Protocollo di Intesa tra ENAC, RFI, SAVE che, oltre a condividere il tracciato della linea ferroviaria in ambito aeroportuale, rinomina il comitato di coordinamento composto da RFI, SAVE ed ENAC, col compito di coordinare la Progettazione della galleria Ferroviaria con lo sviluppo del Master Plan Aeroportuale.In data 28/09/17 è stato approvato da Rfi il progetto definitivo, attualmente son in corso le attività di Value Engineering per il contenimento dei costi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	J51H03000170001	Progetto definitivo	1-2003	5-2005	2-2016	3-2020	5-2020	10-2020	8-2019	5-2020	5-2020	2-2024	8-2024	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	425,00	425,00	0,00	351,22	73,78	10,17	8,37	8,31	1,47	1,54	15,44	0,00	398,24
	425,00	425,00	0,00	351,22	73,78	10,17	8,37	8,31	1,47	1,54	15,44	0,00	398,24

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento dell'accessibilità dell'aeroporto di Venezia con possibilità da parte dell'imprese ferroviarie di istituire relazioni di traffico da/per l'aeroporto di Venezia. Il nuovo collegamento ferroviario, la nuova stazione Venezia Aeroporto e l'intercon

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,48
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per serv trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 0269: Collegamento ferroviario aeroporto di Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto preliminare prevede il collegamento ferroviario dell'aeroporto Marco Catullo con Verona Porta Nuova mediante una variante alla linea Modena - Verona, per ca. 4,5 km a cavallo della stazione di Dossobuono. Per estendere il servizio metropolitano a Villafranca è previsto il completamento del raddoppio fra Verona e Villafranca di ca. 5 km. Il progetto include anche la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'abitato di Dossobuono e dell'Aeroporto "Marco Catullo".

L'intervento si trova in ambito extra-urbano a Sud di Verona in direzione Mantova. L'attraversamento di questa zona caratterizzata dalla presenza di importanti infrastrutture stradali, ha imposto di realizzare il tratto in variante di Dossobuono interamente in scavo, mentre il tratto in raddoppio è a piano campagna.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
90,40	0,18	di cui:	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00				90,23	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
90,41							90,40

Aggiornamento delle stime di costo per allineamento al limite di costo indicato nella delibera CIPE di approvazione del progetto

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,18						0,18

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto preliminare – dopo il parere positivo della Regione Veneto - è stato presentato al M.I.T., per l'approvazione del CIPE secondo le procedure di Legge Obiettivo. L'iter approvativo non è stato concluso.L'eventuale riavvio della fase progettuale potrà essere valutato d'intesa con la Regione del Veneto, qualora la medesima esprima la volontà e la disponibilità a valutarne l'avvio nell'ambito della estensione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	J51H03000180001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2002	7-2027	7-2027	10-2028	10-2029	6-2030	4-2029	11-2029	10-2029	5-2036	6-2036	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	90,40	0,18	90,23	72,90	17,50	0,16	0,15	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	90,24
	90,40	0,18	90,23	72,90	17,50	0,16	0,15	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	90,24

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Garantire il collegamento dell'aeroporto di Verona villafranca alla rete ferroviaria nazionale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,20
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto 1912: Nuova fermata di Ronchi Aeroporto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi ferroviari si inquadrano in un più ampio Piano che prevede, oltre ad una nuova fermata ferroviaria, una nuova autostazione con 16 stalli in linea per i bus e una superficie pedonale di 2800 metri quadrati; un parcheggio multipiano con una capacità di 500 posti auto; un parcheggio a raso, della capacità complessiva di 1000 posti auto, di cui 320 dedicati agli utenti con abbonamento TPL e ferroviario (pendolari) e infine un collegamento pedonale tra l'aerostazione e le strutture del polo con passerella sopraelevata della lunghezza totale di 425 metri, con tappeti mobili per facilitare la percorrenza.

Le opere ferroviarie consistono nella realizzazione di una nuova fermata ferroviaria sulla linea Venezia-Trieste,

L'intervento riguarda la realizzazione di una nuova fermata sulla linea esistente nei pressi del nuovo polo intermodale di Trieste Airport, con lo scopo di potenziare l'intermodalità Macchina/Bus/Treno/Aereo.

LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)						X				X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3,30	3,30	di cui:	1,53	0,00	0,00	0,00	1,77					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3,37							3,30

Aggiornamento del costo dell'intervento a seguito di economie sulle opere a carico degli EE.LL..

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Aggiornamento delle dotazioni finanziarie per allineamento ai contributi finanziari effettivamente versati da parte degli EE.LL..
3,37						3,30	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Opere in corso di realizzazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)	J81E16000690003	Esercizio	-	-	-	-	11-2016	10-2017	-	-	11-2017	6-2018	3-2018	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)	3,30	3,30	0,00	3,23	0,07	3,29	2,79	1,31	1,95	0,01	0,02	0,00	0,00
	3,30	3,30	0,00	3,23	0,07	3,29	2,79	1,31	1,95	0,01	0,02	0,00	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Il polo consentirà concretamente l'interscambio tra i vari mezzi di superficie (bus, auto e treno) con conseguenti miglioramenti del sistema di trasporto pubblico e del servizio di mobilità passeggeri in regione				X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,57
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione del 31/07/2015)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel terri Regione Friuli Venezia Giulia del 03/02/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

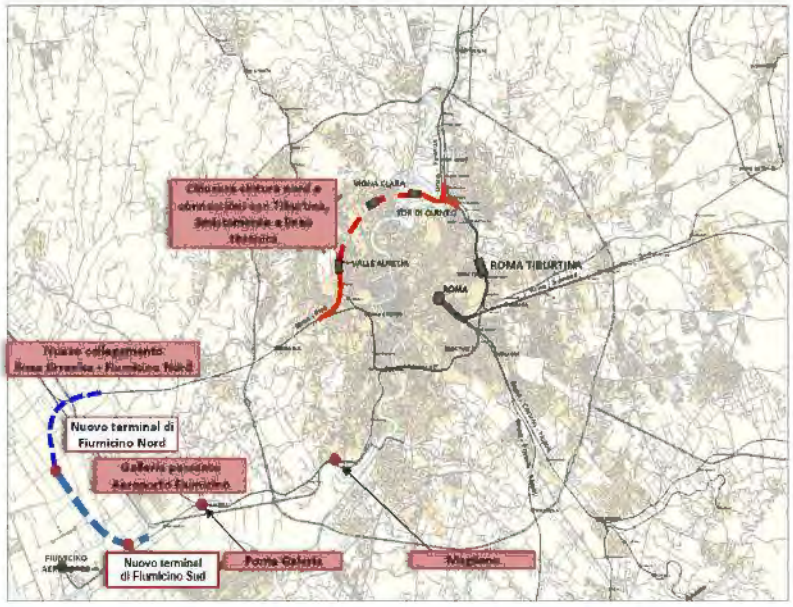
Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I138A: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'ambito del programma per il potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal.Gli interventi mirano a soddisfare le esigenze di breve periodo per incrementare i servizi e comprendono sia il potenziamento del terminal attuale che interventi sulla infrastruttura di collegamento.

Gli interventi sul terminal prevedono la realizzazione di 2 nuovi binari nella stazione di Fiumicino Aeroporto ubicati esternamente, uno per lato, ai 3 attuali, con il rifacimento della copertura di stazione. Nell'ambito del progetto sarà inoltre sviluppata la progettazione degli nterventi infrastrutturali finalizzati a realizzare una nuova linea a doppio binario di collegamento della stazione di Fiumicino Aeroporto alla tratta Maccarese-Aurelia della linea Roma-Pisa (bretelle Maccarese e Ponte Galeria), nonchè la prosecuzione con un quadruplicamento del tratto della linea Roma – Fiumicino posto tra la nuova bretella Ponte Galeria e la stazione di Fiumicino Aeroporto.Sempre nell'ambito del progetto potranno essere sviluppati studi di fattibilità per i collegamenti al futuro terminal nord, programmati nell'orizzonte di lungo periodo.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
75,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00		65,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
75,00							75,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
10,00						10,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In avvio la fase progettuale.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)	75,00	10,00	65,00	60,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,11	74,86
	75,00	10,00	65,00	60,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,11	74,86

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati a:- potenziare la capacità della stazione;- agevolare la gestione dell'impianto, consentendo, ad esempio, lo stazionamento su binario dedicato dei treni AV, senza particolari interferenze sul resto dell'esercizio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x		X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

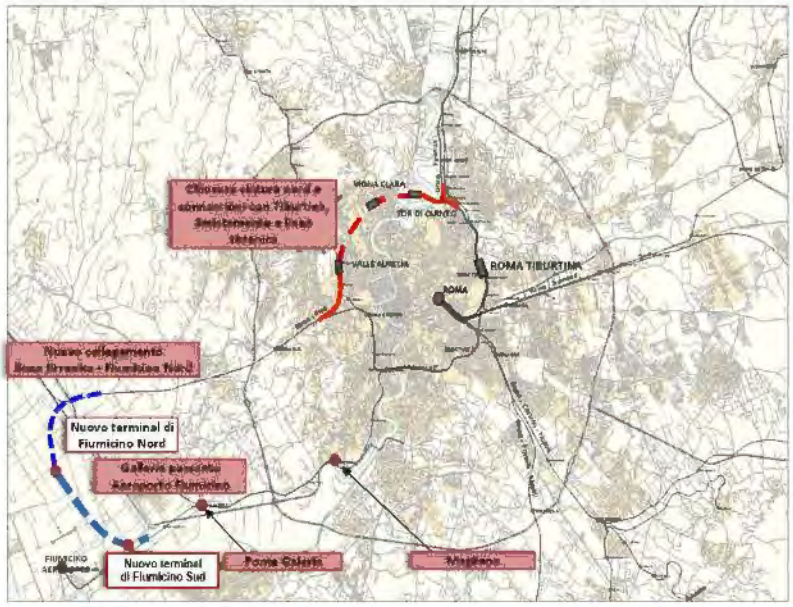
Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I138B: Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inquadra nell'bito del programma per il potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal.Gli interventi mirano a soddisfare le esigenze di medio-lungo periodo, mediante la realizzazione, per fasi funzionali, del collegamento ferroviario tra la stazione Tiburtina e la futura futura Aerostazione Nord attraverso la nuova linea di Cintura Nord e, in seconda fase, del collegamento passante in sotterraneo fra la futura stazione ferroviaria nord e la nuova stazione di Fiumicino sull'esistente linea Roma Fiumicino.



LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuovo collegamento con futuro terminal nord									X				X	X					
Collegamento passante terminal nord-terminal sud									X				X	X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.082,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		20,00		1.062,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.082,00							1.082,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuovo collegamento con futuro terminal nord	420,00	0,00	420,00	336,00	84,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,64	419,24
Collegamento passante terminal nord-terminal sud	662,00	0,00	662,00	529,60	132,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	1,00	660,80
	1.082,00	0,00	1.082,00	865,60	216,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	1,64	1.080,04

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Nuovo collegamento ferroviario tra il costruendo terminali nord dell'aeroporto di Roma Fiumicino e la rete ferroviaria nazionale				X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,20
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel territorio della Regione Lazio del 22/02/2018

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Progetto I139: Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di collegamenti con l'aeroporto di Catania Fontanarossa, con interventi da realizzare per fasi in coerenza con i futuri sviluppi del terminal.In prima fase é prevista la realizzazione di una nuova fermata sulla linea Catania-Palermo a servizio dell'attuale terminal aeroportuale da potenziare, in seconda fase, per l'interscambio con la linea ferroviaria circumetnea.

L'intervento proposto si localizza al km 235+500 circa della linea Messina-Siracusa tra gli impianti di Catania Acquicella e Catania Bicocca (ricadendo quindi all'interno del Nodo di Catania) su una tratta già a doppio binario. Il posizionamento previsto consente che la fermata venga servita sia tramite i treni sulla tratta Catania-Caltanissetta sia tramite i treni sulla tratta Catania-Siracusa.Sono previste due fasi funzionali:- Fermata di Catania Fontanarossa con servizio passante- Trasformazione della fermata in stazione con possibilità di attestamento dei servizi.Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società aeroporti Catania. Il progetto prevede la realizzazione di una semplice fermata, da realizzare entro il 2019 come da protocollo sottoscritto il 24 luglio 2017 con SAC/ENAC/Regione. La posizione della nuova fermata è compatibile anche con l'eventuale interramento della linea per consentire il prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

L'area d'intervento si colloca a sud della città di Catania nell'ambito dell'Aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" – Fontanarossa.Nell'assetto infrastrutturale dell'Aeroporto, con riferimento all'asse ferroviario, la viabilità esistente e le infrastrutture aeroportuali, la nuova stazione è localizzata in ambito strategico.L'intervento è localizzato al km 235+522 circa della linea Bicocca-Messina tra gli impianti diCatania Acquicella e Catania Bicocca (ricadendo quindi all'interno del Nodo di Catania) su una tratta già a doppio binario con velocità di fiancata 110-130-130 km/h e pendenza dell'uno per mille.Il progetto si colloca al limite nord occidentale del sistema di infrastrutture aeroportuali, in ambito ferroviario, direttamente a contatto con l'area ENAC/SAC in cui è previsto il nodo intermodale di collegamento con l'Aerostazione.Data la prossimità con aree industriali e residenziali limitrofe, la fermata costituirà anche un valido nodo di servizio nel sistema generale di mobilità pubblica dell'area.L'area d'intervento è delimitata a nord (lato Etna) dal limite del Piano d'impianto storico della linea, individuato a circa 10 m dal Binario Dispari esistente.A sud (lato Aeroporto) lo stesso piano d'impianto individua un confine variabile rispetto ai binari esistenti che, da ovest verso est, delimita il sedime ferroviario prima da edilizia di pertinenza aeroportuale, poi da un'area SAC nella quale sarà prevista la sistemazione esternaalla fermata.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
15,00	15,00	di cui:	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
15,00							15,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
15,00						15,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la progettazione definitiva

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana	J34H17000230001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	10-2019	3-2019	-	-	-	-	-				

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana	15,00	15,00	0,00	14,57	0,43	0,13	0,03	0,00	0,07	2,00	2,50	0,43	10,00
	15,00	15,00	0,00	14,57	0,43	0,13	0,03	0,00	0,07	2,00	2,50	0,43	10,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La nuova fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa:- consentirà di collegare con l'infrastruttura ferroviaria il primo aeroporto della Sicilia intercettando, quindi, una parte degli oltre sette milioni di viaggiatori annui.- sarà servita da 116 treni re

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,35
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,40
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Sicilia del 27/07/2017• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo c corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Torino-Lione — Tratta Torino-Lione

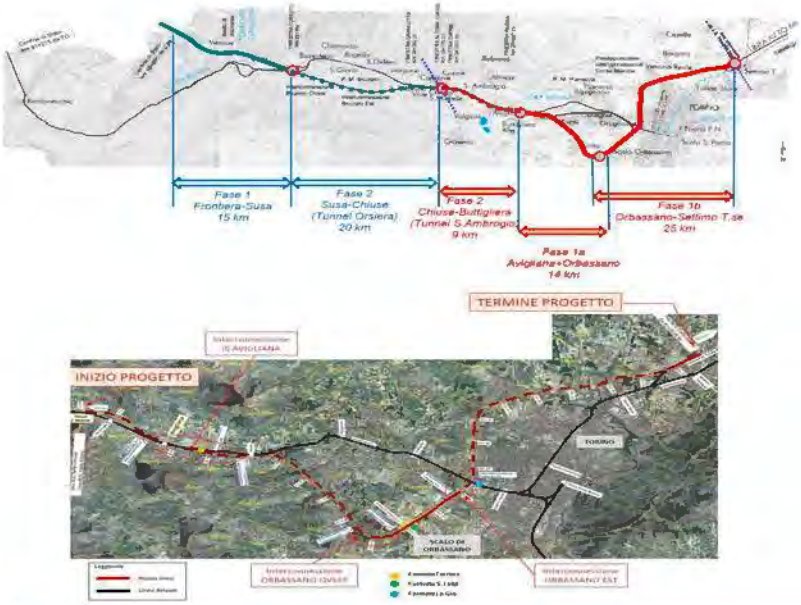
Progetto 0241A: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nelprogramma di realizzazione di una nuova infrastruttura di by-pass del nodo ferroviario di Torino dedicata al traffico merci (linea di gronda) con origine dal termine della tratta internazionale della nuova linea Torino-Lione presso Bussoleno lato Modane e allaccio alla linea AV/AC Torino - Milano in corrispondenza di Settimo Torinese lato Milano. Nell'ambito dell'osservatorio Torino-Lione sono state individuati tre lotti funzionali relativi a: - nuova linea Avigliana – Orbassano, adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno e messa a PRG scalo di Orbassano (Tappa 1), oggetto di intervento- nuova linea Orbassano – Settimo Torinese di by-pass del nodo ferroviario di Torino (Tappa 1bis);- nuova linea Avigliana - Bussoleno, con realizzazione del tunnel dell'Orsiera (Tappa 2).

Nell'ambito della Tappa 1 è prevista anche la messa a PRG dello scalo di Orbassano, sia per consentire il passaggio della nuova coppia di binari da ovest (in provenienza da Avigliana), sia per rifunzionalizzare lo scalo stesso secondo le esigenze indicate a livello intergovernativo tra Italia e Francia.

Inquadramento territorialeGli interventi per l'infrastruttura ferroviaria di adduzione al tunnel di base trasfrontaliero nello scenario di Tappa 1 interessano la bassa Valle di Susa nel tratto più prossimo all'ambito urbano/suburbano di Torino. In particolare il nuovo tratto di linea da Avigliana allo scalo di Orbassano interessa il territorio della cosiddetta "Collina Morenica di Rivoli", con un tracciato da realizzare prevalentemente in galleria.Tipologia di opereRealizzazione di nuovo tratto di linea a doppio binario prevalentemente in galleria (2 canne a singolo binario) tra Avigliana (sulla linea storica Modane-Torino) e lo scalo di Orbassano e interventi di adeguamento dello scalo merci connessi all'ingresso della nuova linea.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano	X		X			X			X			X		X	X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.700,15	65,54	di cui:	65,54	0,00	0,00	0,00	0,00			#####		0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.700,15							1.700,15

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
65,54						65,54

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il CIPE nella seduta del 21 Dicembre 2017 ha recepito l'informativa relativa alla Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale – fase 1-2030 e sullo sviluppo della progettazione definitiva nell'ambito di una project review.Sono state consolidate le specifiche tecniche e funzionali di base per avviare la progettazione definiva della tratta Avigliana – Orbassano, il consolidamento dei dati di base territoriali avverrà nei prossimi mesi anche con il supporto del Commissario di Governo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano	J11H03000030008	Progetto definitivo	10-2002	11-2018	11-2014	12-2021	11-2021	4-2022	1-2021	10-2021	11-2021	4-2029	5-2029	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano	1.700,15	65,54	1.634,61	1.287,59	412,56	54,86	33,04	35,06	1,47	0,12	0,00	0,00	1.663,50
	1.700,15	65,54	1.634,61	1.287,59	412,56	54,86	33,04	35,06	1,47	0,12	0,00	0,00	1.663,50

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il collegamento della Gronda Merci con la Torino – Lione consentirà, dopo il 2030, un ulteriore sviluppo del traffico merci sul Corridoio Mediterraneo permettendo di sfruttare in maniera ottimale il nuovo collegamento transfrontaliero.L'eliminazione del

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,43
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Intervento previsto nell'Accordo Italia-Francia per realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Legge 5 gennaio 2017)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

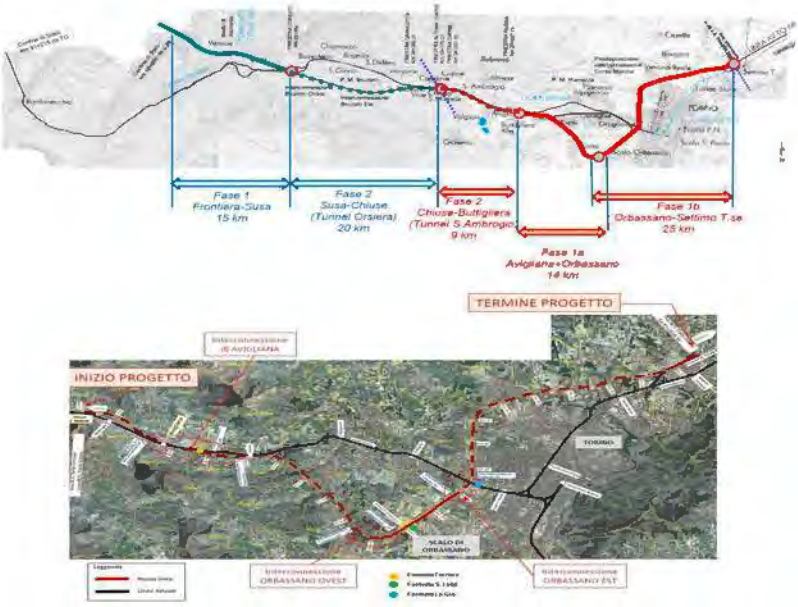
Direttrice Torino-Lione — Tratta Torino-Lione

Progetto 0241B: Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento si inserisce nelprogramma di realizzazione di una nuova infrastruttura di by-pass del nodo ferroviario di Torino dedicata al traffico merci (linea di gronda) con origine dal termine della tratta internazionale della nuova linea Torino-Lione presso Bussoleno lato Modane e allaccio alla linea AV/AC Torino - Milano in corrispondenza di Settimo Torinese lato Milano. Nell'ambito dell'osservatorio Torino-Lione sono state individuati tre lotti funzionali relativi a: - nuova linea Avigliana – Orbassano, adeguamento della linea storica Avigliana – Bussoleno e messa a PRG scalo di Orbassano (Tappa 1)- nuova linea Orbassano – Settimo Torinese di by-pass del nodo ferroviario di Torino (Tappa 1bis);- nuova linea Avigliana - Bussoleno, con realizzazione del tunnel dell'Orsiera (Tappa 2).Sono oggetto di intervento le opere della Tappa 1 bis e 2.

Inquadramento territorialeGli interventi di adduzione al tunnel di base transfrontaliero sulla tratta nazionale, successivi alla Tappa 1, comprendono la realizzazione del nuovo tracciato quasi interamente in galleria tra Susa e Avigliana, che interessa i rilievi della bassa Valle di Susa lato sponda destra del Fiume Dora Riparia, nonchè la cosiddetta "Gronda merci" di collegamento dello scalo di Orbassano con la linea AC/AV Torino-Milano in prossimità di Settimo Torinese. Quest'ultima opera interessa il territorio dei comuni della cintura ovest e nord torinese, fortemente urbanizzati.Tipologia di opereGli interventi comprendono la realizzazione di nuovi tratti di linea a doppio binario.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	Allegato al DEF 2017	Altri Provvedimenti*	Cofinanziamenti UE	UE - workplan corridoio	FSC Cabina di Regia	FSC Patti Sud	Accordi Internazionali	PIS XIII Allegato	PIS XI Allegato	Progetto di fattibilità	Project review in corso	Project review in conclusa	Invariante	Miglioramento livelli di sicurezza	Potenziamento tecnologico	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento connessioni merci	Completamento valichi alpini	Alta Velocità di Rete (AV/R)

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.692,85	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					2.692,85

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.692,85							2.692,85

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione preliminare degli interventi è stata sviluppata nell'ambito della prima fase del Progetto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)	J11H03000030008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	10-2029	6-2031	3-2032	6-2030	6-2031	3-2031	10-2037	12-2037	In corso	-	-
Tratta Bussoleno-Avigliana	J11H03000030008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	1-2031	10-2031	1-2030	1-2031	1-2031	1-2035	3-2035	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)	1.753,00	0,00	1.753,00	1.671,74	81,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.753,00
Tratta Bussoleno-Avigliana	939,85	0,00	939,85	881,83	58,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	939,85
	2.692,85	0,00	2.692,85	2.553,56	139,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.692,85

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il collegamento della Gronda Merci con la Torino – Lione consentirà, dopo il 2030, un ulteriore sviluppo del traffico merci sul Corridoio Mediterraneo permettendo di sfruttare in maniera ottimale il nuovo collegamento transfrontaliero.L'eliminazione del

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,11
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

- Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Torino-Lione — Tratta Torino-Lione

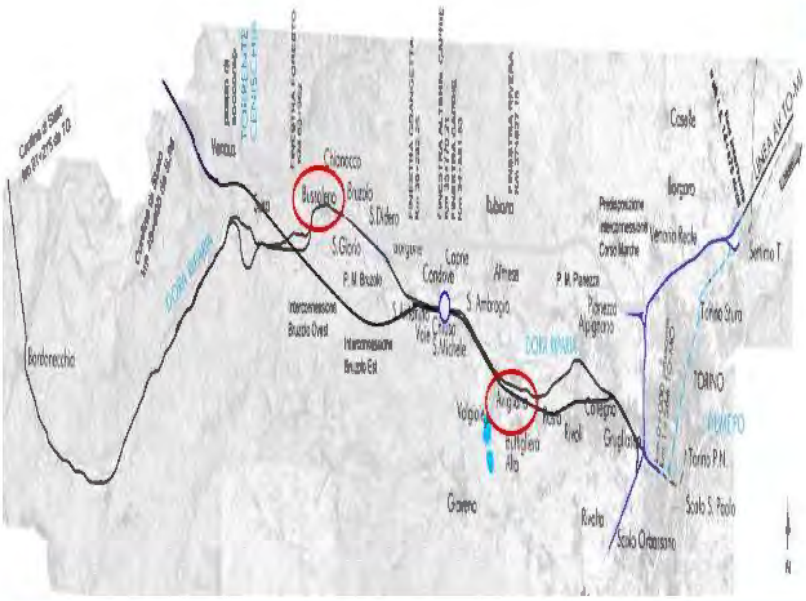
Progetto P215: Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto comprende gli interventi finalizzati all'adeguamento delle caratteristiche della tratta Bussoleno-Avigliana, sulla attuale linea Modane-Torino, nell'ambito dell'adeguamento per fasi dell'infrastruttura ferroviaria di adduzione al tunnel transfrontaliero del nuovo collegamento internazionale Torino - Lione.

Gli interventi previsti, oltre a garantire la transitabilità della sagoma P/C 80, comprendono rinnovo dell'armamento, verifiche e adeguamento di opere civili lungo linea per la risoluzione puntuale di interferenze, l'adeguamento degli impianti tecnologici per la gestione e controllo della circolazione, la realizzazione di precedenze con modulo 750 m, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica ed interventi di adeguamento nelle stazioni ed interventi di mitigazione acustica.

Inquadramento territorialeGli interventi sulla tratta nazionale di adduzione al tunnel di base transfrontaliero, nello scenario di Tappa 1, comprendono l'adeguamento del tratto della linea storica Modane - Torino tra Bussoleno e Avigliana, per circa 21 Km. Si tratta di una linea a doppio binario che percorre la bassa Valle di Susa in territorio pianeggiante, solcato dal sedime del Fiume Dora Riparia, dall'autostrada del Frejus e da due Strade Statali. Tipologia di opereGli interventi di adeguamento comprendono nuove tecnologie per i distanziamento dei treni, due nuove sottostazioni elettriche di alimentazione della linea, due nuovi posti di movimento con binario di precedenza a modulo 750 metri, il completamento della soppressione PL sulla tratta, nonchè interventi di mitigazione acustica.



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
1^ fase (potenziamento tecnologico)																			
2^ fase (adeguamento sagoma)												X							

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	81,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	81,00			119,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00				81,00		81,00

Avvio della 1^ fase degli interventi, relativi al potenziamento tecnologico della linea

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e sta per essere avviata la Progettazione Definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase (potenziamento tecnologico)	J74G18000150009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2^ fase (adeguamento sagoma)	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	11-2024	11-2027	-	-	-	-	12-2027	12-2028	12-2028	5-2039	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase (potenziamento tecnologico)	81,00	81,00	0,00	64,80	16,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,00
2^ fase (adeguamento sagoma)	119,00	0,00	119,00	95,20	23,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	119,00
	200,00	81,00	119,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento prestazionale merci (Sagoma, modulo e peso assiale), in continuità funzionale con la nuova linea Torino-LioneMiglioramento della regolarità della circolazione

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x					X		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,36
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,32
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento cofinanziato da terzi (convenzione TELT-RFI)• Intervento previsto nell'Accordo Italia-Francia per realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Legge 5 genna Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-cor

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0266: Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la prosecuzione del quadruplicamento della linea Chiasso-Milano in avvicinamento al nodo di Milano per incrementare la capacità e specializzare i servizi lungo l'asse del Gottardo.Gli interventi consistono nel quadruplicamento della linea esistente tra il Bivio Rosales e lo sbocco della galleria ""Seregno"" presso Desio per un'estesa di circa 37 km (15 km in variante, 14 in affiancamento e 8 di interconnessioni). A Seregno la linea si dirama verso est, per connettersi con la nuova linea merci Bergamo - Seregno e verso sud, riconnettendosi alla linea storica verso Monza - Milano all'altezza di Desio. Nell'ambito del progetto saranno realizzati interventi di adeguamento del piano del ferro della stazione di Seregno.

Le opere in progetto coinvolgono i territori delle provincie di Como, Monza e Brianza e di Milano. Il progetto di quadruplicamento della linea Monza-Chiasso si può raggruppare nei seguenti interventi:1. Realizzazione di una nuova linea veloce a doppio binario tra il Bivio Rosales e lo sbocco della galleria Seregno presso Desio, successivamente denominata come "Linea Veloce";2. Adeguamento della linea storica esistente tra Bivio Rosales e l'imbocco della galleria Seregno presso la stazione di Camnago, denominata "Linea Storica"3. Realizzazione di un'interconnessione in sotterraneo della nuova linea veloce con la linea esistente Seregno-Carnate-Bergamo, predisposta per il successivo collegamento con la Gronda Est di Milano – Tratta Seregno-Bergamo;4. Adeguamento ferroviario della stazione di Seregno e relativo PRG, interventi denominati "PRG di Seregno"5. Raddoppio ed adeguamento dell'attuale linea a binario unico Seregno-Carnate nel territorio comunale di Seregno.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	X					X									X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.412,00	3,50	di cui:	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00				1.408,50	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.412,00							1.412,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
3,50						3,50

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

SIl progetto preliminare è stato depositato presso il MIT nel giugno 2003. Con Deliberazione n.VII/18612 del 05.08.04, la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole al progetto, con prescrizioni.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	J31H03000520001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2002	7-2027	10-2027	8-2029	8-2013	1-2032	3-2030	1-2031	1-2031	7-2037	9-2021	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno	1.412,00	3,50	1.408,50	1.151,96	260,04	3,26	0,67	3,24	0,00	0,00	0,00	0,00	1.408,76
	1.412,00	3,50	1.408,50	1.151,96	260,04	3,26	0,67	3,24	0,00	0,00	0,00	0,00	1.408,76

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L’obiettivo del progetto consiste nel completamento del sistema di gronde merci e nella velocizzazione dei collegamenti viaggiatori internazionali verso il Gottardo.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,17	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10	• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)
Maturità	I_{M}	0,20	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

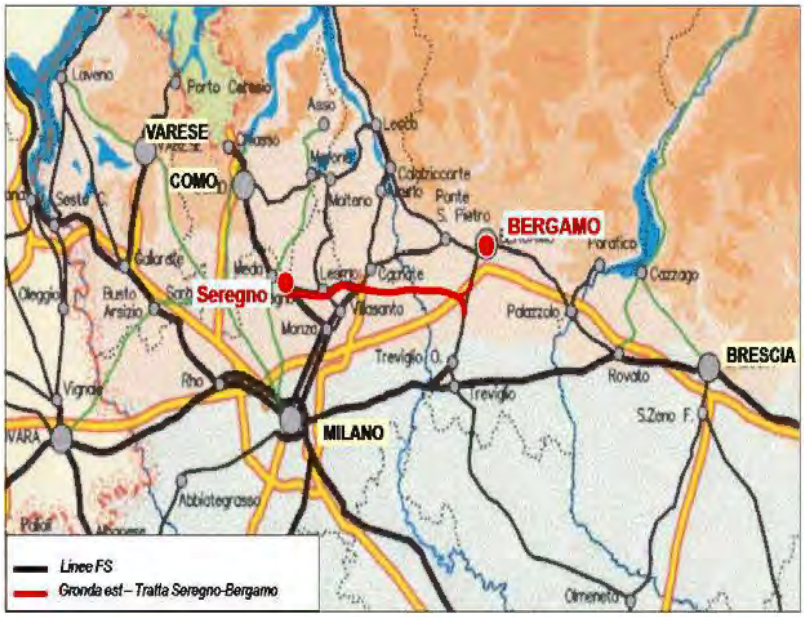
Progetto 0277: Potenziamento Seregno-Bergamo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, strettamente correlato al potenziamento della linea Chiasso-Milano, prevede la realizzazione di un itinerario di by-pass del nodo ferroviario di Milano dedicato al traffico merci (gronda est), a servizio dei terminali in area est di Milano. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea, a vocazione esclusiva merci, di cui parte in affiancamento alla Seregno – Carnate – Bergamo per un'estesa di circa 34 km, che consente il collegamento tra il corridoio Reno-Alpi e il corridoio Mediterraneo. In uscita da Seregno é previsto un raddoppio in sede fino a Lesmo mentre la tratta successiva si sviluppa in variante che affianca il futuro tracciato dell'Autostrada "Pedemontana". La linea termina a Levate, dove si connette alla Bergamo - Treviglio.

La nuova linea, a vocazione esclusiva merci, si sviluppa per circa 34 km, di cui parte in affiancamento alla Seregno – Carnate – Bergamo, che viene raddoppiata. E' previsto un raddoppio in sede nella tratta Seregno - Lesmo (5 km); la tratta successiva (circa 29 km) è prevista in variante, con circa 15 km in affiancamento alla futura Pedemontana lombarda. La linea termina a Levate, dove si connette alla Bergamo - Treviglio.

Il tracciato di progetto, con andamento ovest-est risulta interconnesso ad ovest con la nuova linea veloce Monza-Chiasso da cui proviene il traffico merci internazionale transalpino, e ad est con la linea Bergamo-Treviglio.Il progetto prevede il raddoppio in sede nella tratta Seregno - Lesmo (5 km); la tratta successiva (circa 29 km) è prevista in variante, con circa 15 km in affiancamento alla futura Pedemontana lombarda. La linea termina a Levate, dove si connette alla Bergamo - Treviglio.



LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento Seregno-Bergamo	X					X									X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.000,00	82,63	di cui:	82,63	0,00	0,00	0,00	0,00				917,37	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.000,00							1.000,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
82,63						82,63

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione preliminare è stata approvata con prescrizioni dal CIPE nel 2005.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Potenziamento Seregno-Bergamo	J31H03000210008	Progetto definitivo	10-2002	12-2005	9-2008	9-2030	8-2013	5-2029	7-2027	5-2028	5-2028	3-2036	12-2021	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento Seregno-Bergamo	1.000,00	82,63	917,37	804,34	195,66	13,15	12,01	13,15	0,00	0,00	0,00	0,00	986,85
	1.000,00	82,63	917,37	804,34	195,66	13,15	12,01	13,15	0,00	0,00	0,00	0,00	986,85

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X			X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,47
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,61
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Nodo di Milano

Progetto 0294: Potenziamento linea Gallarate-Rho

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento, per fasi funzionali, della linea Rho-Gallarate ed é finalizzato all'incremento delle potenzialità del trasporto regionale, comprensoriale ed a lunga percorrenza sulla direttrice del Sempione, creando un itinerario di accesso da sud all'aeroporto di Malpensa, in attuazione della Dichiarazione d'intenti Italia - Svizzera del 18.09.2014.Il progetto definitivo sviluppato prevede la realizzazione di un complesso a 4 binari da Rho a Parabiago, la successiva prosecuzione con un nuovo 3° binario fino alla stazione di Gallarate, con un collegamento Rho Fiera – Malpensa attraverso la realizzazione del cosiddetto "Raccordo Y" tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all'altezza della stazione di Busto Arsizio. Il potenziamento si sviluppa complessivamente per 31,5 km circa, di cui circa 8 km relativi alla tratta da Rho a Parabiago.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali:- il primo lotto funzionale consiste nel quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago (circa 8 km) con inserimento di una nuova fermata in località Nerviano; fase propedeutica alla sistemazione a PRG della stazione di Rho per la razionalizzazione dei flussi di traffico provenienti dal Passante e diretti a Novara, messa a PRG della stazione di Parabiago; realizzazione della bretella di collegamento a raso della linea Gallarate-Rho con la linea FNM Saronno-Malpensa (raccordo Y).- il lotto funzionale di completamento consiste nel triplicamento della linea tra Parabiago e Gallarate.

L'intervento si colloca nelle province di Milano e Varese.La zona interessata dal tracciato in progetto è caratterizzata da una morfologia pianeggiante, corrispondente al livello fondamentale della pianura, con variazioni di quote estremamente limitate, dell'ordine di pochi metri. Sono presenti inoltre alcune scarpate artificiali in corrispondenza di cave, per lo più di sabbia e ghiaia, ed un fitto reticolato di canali artificiali e rogge scavate prevalentemente a scopo irriguo.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	X		X			X			X	X					X		X		
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	X		X			X			X	X					X		X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

827,70	522,80	di cui:	522,80	0,00	0,00	0,00	0,00	304,90	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
727,70			100,00				827,70

Vedi dossier di progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
22,80				500,00		522,80

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare la realizzazione del primo lotto funzionale, relativo al potenziamento della tratta Rho-Parabiago e alla realizzazione del raccordo a Y per l'aeroporto di Malpensa.Rispetto alle precedenti stime si segnala un aumento di costo dell'intervento connesso a:- aggiornamento dei livelli tariffari richiamati nella nuova revisione del progetto definitivo;- adeguamento progetto a nuovi standard/capitolati ferroviari; -ottemperanza alle prescrizioni degli enti in CdS e del CSLP.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Progettazione Definitiva 1^ fase inviata al CSLLPP ad agosto 2018, si è tuttora in attesa di parere.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	J31J05000010001	Progetto definitivo	-	-	9-2008	9-2019	12-2011	1-2022	3-2020	6-2021	12-2020	6-2025	1-2025	In corso	-	-
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	J31J05000010001	Progetto definitivo	-	-	9-2008	3-2022	6-2023	3-2024	9-2022	6-2023	6-2023	2-2029	11-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa	495,80	495,80	0,00	359,97	135,83	14,56	14,39	12,00	2,54	1,00	0,00	0,00	480,26
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate	331,90	27,00	304,90	319,79	12,11	4,67	4,67	4,67	0,00	0,00	0,00	0,00	327,23
	827,70	522,80	304,90	679,76	147,94	19,23	19,06	16,67	2,54	1,00	0,00	0,00	807,49

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Incremento di capacità (a beneficio dei treni regionali)- Specializzazione linea attuale Rho-Parabiago al traffico suburbano consentendo di implementare il modello di esercizio concordato con Regione Lombardia sull'asse Milano – Gallarate- Risoluzione

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nel Memorandum of Understa Svizzera per la realizzazione delle opere di potenziamento delle inf

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0265: Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento della linea Luino–Laveno–Gallarate mediante la creazione di un itinerario specializzato per il traffico merci proveniente dal valico del S.Gottardo e diretto ai terminali in area Milano Ovest e Novara ("Gronda Ovest di Milano").Gli studi di fattibilità hanno considerato diverse alternative di tracciato che si sviluppano sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato costiero in quanto si é in presenza di un tessuto fortemente antropizzato. In tutte le ipotesi sviluppate é previsto il mantenimento della stazione di Luino in quanto in tale impianto sono presenti numerose funzionalità che dovrebbero essere duplicate sulla nuova linea con inevitabili occupazioni di territorio e costi elevati di esercizio.

Gli studi di fattibilità hanno considerato diverse alternative di tracciato che si sviluppano sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato costiero in quanto si é in presenza di un tessuto fortemente antropizzato. In tutte le ipotesi sviluppate é previsto il mantenimento della stazione di Luino in quanto in tale impianto sono presenti numerose funzionalità che dovrebbero essere duplicate sulla nuova linea con inevitabili occupazioni di territorio e costi elevati di esercizio.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.270,00	0,87	di cui:	0,87	0,00	0,00	0,00	0,00					1.269,13

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.270,00							1.270,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,84						0,87

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Lo studio di fattibilità degli interventi è stato completato

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Laveno - Luino	J31H03000510001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	7-2027	9-2028	2-2029	9-2031	3-2033	3-2034	2-2032	3-2033	3-2033	4-2041	3-2041	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Laveno - Luino	1.270,00	0,87	1.269,13	1.214,94	55,06	0,84	0,65	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	1.269,16
	1.270,00	0,87	1.269,13	1.214,94	55,06	0,84	0,65	0,84	0,00	0,00	0,00	0,00	1.269,16

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,17
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0264A: Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede l'incremento della capacità delle linee merci in ingresso al nodo di Novara lungo le direttrici Sempione e Luino.Gli interventi, in fase di rivisitazione, consitono nel raddoppio in affiancamento lato est all'esistente linea Vignale-Oleggio-Arona per un'estesa di circa 35 km. L'intervento é realizzabile per fasi funzionali con priorità per il raddoppio della tratta da Vignale a Oleggio per un'esstesa di circa 14 km.L'intervento è previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia-Svizzera del 18.09.2014.

Inquadramento territorialeIl territorio interessato dalla linea Vignale-Oleggio-Arona è costituito da pianura irrigua ricadente nella provincia di Novara, delimitata a Nord dalle prime propaggini delle prealpi, a Est dal Fiume Ticino, ad Ovest dal Fiume Sesia a sud dalla città di Novara. Il tracciato è pianeggiante e rettilineo. Tipologia di opereRaddoppio della linea in affiancamento al binario esistente e opere di viabilità per la soppressione dei passaggi a livello.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: tratta Vignale-Oleggio	X	X		X			X		X	X					X				
2^ fase: tratta Oleggio-Arona	X			X			X		X		X				X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
424,00	13,96	di cui:	13,96	0,00	0,00	0,00	0,00		250,04		160,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
424,00							424,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
13,96						13,96

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In fase di avvio la progettazione definitiva dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: tratta Vignale-Oleggio	J11H03000130001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	6-2003	4-2004	9-2018	3-2030	5-2023	2-2024	7-2022	4-2023	5-2023	3-2026	12-2026	In corso	-	-
2^ fase: tratta Oleggio-Arona	J11H03000130001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	2-2031	11-2031	4-2030	1-2031	2-2031	1-2035	6-2035	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Vignale-Oleggio	264,00	13,96	250,04	222,05	41,95	6,32	0,45	1,46	1,49	0,00	1,50	0,00	259,55
2^ fase: tratta Oleggio-Arona	160,00	0,00	160,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00
	424,00	13,96	410,04	382,05	41,95	6,32	0,45	1,46	1,49	0,00	1,50	0,00	419,55

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,44
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nel Memorandum of Understanding Italia-Svizzera per la realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferr sottoscritto a dicembre 2017• Intervento previsto nei workplan

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0223A: Nodo di Novara 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di sistemazione del nodo di Novara per ottimizzare i flussi di traffico dei corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo che convergono nel capoluogo piemontese.

Gli interventi di prima fase consistono nella realizzazione di una bretella merci sulla linea Vignale-Novara C.le per l'accesso all'impianto di Novara Boschetto da nord e la prima fase di adeguamento del piano del ferro dell'impianto di Novara Boschetto con creazione di una radice per l'ingresso da nord dei treni di autostrada viaggiante con annesso terminal per tale servizio e relativa viabilità di accesso, nonchè l'adeguamento del piano del ferro e upgrade tecnologico dell'impianto di Vignale.Gli interventi di 1^ fase sono stati articolati in due lotti funzionali. Il primo lotto, già finanziato, comprende:-Bivio per inizio della bretella merci su tratto di linea Vignale-Novara Cle in prossimità della radice sud dell'impianto di Vignale (il PRG di Vignale verrà realizzato nelle fasi successive);-Bretella merci semplificata (senza innesto su interconnessione AV) per l'accesso all'impianto merci di Boschetto da nord;-Prima fase PRG di Boschetto:creazione radice per l'ingresso da nord dei treni di autostrada viaggiante con annesso terminal per tale servizio come in assetto da PRG e relativa viabilità di accessoIl secondo lotto, da finanziare, comprende gli interventi di completamento.

Inquadramento territorialeConsiderando la distribuzione dei flussi di trasporto nell'Europa centro-meridionale, la rilevanza del territorio di Novara deriva dalla collocazione lungo la direttrice transpadana all'incrocio con l'asse Genova-Sempione-Rotterdam, che lo rende snodo logistico di rilevanza europea. Al nodo di Novara convergono le linee da/per Torino (Francia), Milano (est Europa), Domodossola (Svizzera), Alessandria/Genova, Biella.Tipologia di opereGli interventi di prima fase riguardano la realizzazione della nuova linea da Vignale per l'accesso allo scalo Boschetto da nord e interventi di rifunzionalizzazione dello scalo.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale			X		X	X				X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
183,10	83,10	di cui:	83,10	0,00	0,00	0,00	0,00		100,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223B)
91,04		-0,44		92,50			183,10	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223B)
91,04		-0,44			-7,50	83,10	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ultimato il progetto di fattibilità tecnico economica ed avviata la Progettazione Definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	J11H02000130001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	10-2018	2-2021	12-2021	8-2022	1-2021	11-2021	12-2021	5-2025	12-2025	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00								100,00
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale	83,10	83,10	0,00	73,34	9,76	1,92	0,65	0,56	0,59	1,66	0,30	0,05	79,95
	183,10	83,10	100,00	73,34	109,76	1,92	0,65	0,56	0,59	1,66	0,30	0,05	179,95

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione delle interferenze a Novara Centrale con separazione dei flussi viaggiatori e merci. Incremento della capacità e delle prestazioni per il traffico merciGli interventi di allungamento dei moduli di stazione consentiranno la circolazione di tr

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X				X		X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,48
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,56
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Intervento previsto nel Memorandum of Understanding Itali per la realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutt

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto 0223B: Nodo di Novara completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la sistemazione del nodo di Novara per ottimizzare i flussi di traffico dei corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo che convergono nel capoluogo piemontese.Gli interventi, in fase di rivisitazione, rappresentano il completamento funzionale del programma e consistono nella realizzazione di un passante merci per il traffico di attraversamento tra i valichi alpini ed il porto di Genova.

Inquadramento territorialeConsiderando la distribuzione dei flussi di trasporto nell'Europa centro-meridionale, la rilevanza del territorio di Novara deriva dalla collocazione lungo la direttrice transpadana all'incrocio con l'asse Genova-Sempione-Rotterdam, che lo rende snodo logistico di rilevanza europea. Al nodo di Novara convergono le linee da/per Torino(Francia), Milano (est Europa), Domodossola (Svizzera), Alessandria/Genova, Biella.Tipologia di opereGli interventi di riassetto del nodo di Novara comprendono la nuova linea Passante merci in galleria per la connessione della linea del Sempione con la Novara-Alessandria, nonchè interventi di sistemazione a PRG di Novara Centrale e dello scalo Boschetto.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
399,93	6,97	di cui:	6,97	0,00	0,00	0,00	0,00					392,96

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223A)
491,99		0,44		-92,50			399,93	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223A)
6,53		0,44				6,97	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso di elaborazione la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
2^ fase: Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	J11H02000130001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	7-2004	9-2018	5-2005	1-2029	10-2030	2-2031	1-2030	9-2030	10-2030	3-2038	3-2038	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2^ fase: Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)	399,93	6,97	392,96	325,26	74,67	6,97	6,87	6,16	0,80	0,00	0,00	0,00	392,96
	399,93	6,97	392,96	325,26	74,67	6,97	6,87	6,16	0,80	0,00	0,00	0,00	392,96

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse Domo/Luino-Novara-Alessandria e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Reno-Alpi.Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e velocità

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,18
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Nodo di Milano

Progetto 0335: Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il quadruplicamento, per fasi funzionali, della linea Milano-Genova in ingresso al nodo di Milano tra Pavia e Milano Rogoredo per un'estesa di circa 26 km, con specializzazione delle linee per tipologia di traffico.

L'intervento è articolato in due fasi funzionali:1^ fase: quadruplicamento della tratta tra Milano Rogoredo, stazione già predisposta per l'innesto della nuova linea, e Pieve Emanuele (11 km) e la trasformazione in fermata della stazione di Locate Triulzi.2^ fase: completamento del quadruplicamento tra Pieve Emanuele e Pavia (18 km), con nuovo PRG della Stazione di Pavia e la trasformazione in fermata delle stazioni di Villamaggiore e Certosa di Pavia.

Il quadruplicamento in oggetto, a partire dall'uscita della stazione Milano Rogoredo, prosegue in affiancamento alla linea storica e su una nuova sede e si sviluppa a sud di Milano, estendendosi per circa 30 km lungo l'attuale linea ferroviaria tra i nodi di Milano Rogoredo e Pavia.La linea ferroviaria esistente, lungo la quale si sviluppa il progetto in esame, attraversa un'area pianeggianteo debolmente inclinata verso sud. Le quote vanno da 115 m s.l.m. presso il nodo di Milano Rogoredo a 75 m s.l.m. in coincidenza della stazione di Pavia.Generalmente il tracciato si svilupperà in rilevato, dovranno essere previste delle opere (generalmente ponti) adatte al superamento dei numerosi corsi d'acqua, sia artificiali che naturali.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele						X			X	X				X			X		
2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia						X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
900,00	264,50	di cui:	264,50	0,00	0,00	0,00	0,00			635,50		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
900,00							900,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
15,00				249,50		264,50

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare la realizzazione del primo lotto funzionale, relativo al potenziamento della tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso di completamento la Progettazione Definitiva di entrambi le fasi funzionali, integrata con la velocizzazione della direttrice Milano-Genova

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	J47I09000030009	Progetto definitivo	11-2011	12-2016	1-2018	1-2020	2-2021	3-2022	7-2020	2-2021	2-2021	7-2024	6-2024	Da avviare	-	-
2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia	J47I09000030009	Progetto definitivo	-	-	1-2018	1-2020	3-2023	11-2023	7-2022	2-2023	3-2023	4-2028	3-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele	255,80	255,80	0,00	245,70	10,10	5,14	2,36	2,20	1,36	1,13	1,05	250,06	0,00
2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia	644,20	8,70	635,50	623,04	21,16	4,74	1,46	1,43	1,91	2,85	0,84	0,76	636,41
	900,00	264,50	635,50	868,74	31,26	9,87	3,82	3,63	3,27	3,98	1,90	250,82	636,41

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- nuovo servizio suburbano da/per Pieve Emanuele- separazione traffici suburbani e regionali da interregionali, lunga percorrenza e merci con conseguente incremento della capacità-ottimizzazione dell'accesso al Nodo di MilanoIl progetto del quadruplic

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,54
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i ser trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• I

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto 0286A: Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi, strettamente correlati alla realizzazione del terzo valico dei Giovi, si inquadrano nell'ambito del programma di potenziamento della linea Milano-Genova nella tratta tra Tortona e Voghera, in cui convergono anche i flussi della direttrice Torino-Alessandria-Piacenza.

L'intervento rapprenta un primo lotto funzionale del quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera e nello specifico riguarda il potenziamento della stazione di Tortona, al fine di migliorare la fluidità dei traffici in accesso al realizzando Terzo valico dei Giovi sulle relazioni Milano-Genova e Torino-Alessandria.Il progetto è articolato in due parti; una prima che traguarda l'attivazione di un ACC su una configurazione del ferro pressoché coincidente con l'attuale a meno di interventi finalizzati allo scopo di predisporre l'impianto per il futuro innesto della linea del Terzo Valico, ottimizzare la configurazione del piano del ferro per le connessioni con gli impianti raccordati, recepire le Disposizione ANSF 1766 del 2017 e predisporre l'impianto per l'attrezzaggio e implementazione dell'ERTMS/ETCS di Livello 2.La seconda parte del progetto implementerà, in fasi successive, tutte le modifiche necessarie al raggiungimento della configurazione finale di PRG e ACC. Per quanto attiene i fabbricato tecnologici è ipotizzata la realizzazione di un Gestore d'Area per il controllo degli enti del Bivio «Terzo Valico» e di uno o due Gestori d'Area per quelli di stazione; sono previsti anche per la parte di stazione a servizio dei viaggiatori interventi ai marciapiedi ed ai sottopassi pedonali.

Gli interventi consitono nel quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera , prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti per circa 16 km, e nella realizzazione di un'opera di scavalco presso Ponte Curoneche consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
PRG e ACC Tortona						X										X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
100,00							100,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
100,00						100,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la progettazione definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
PRG e ACC Tortona	J64G18000130009	Progetto definitivo	-	-	5-2018	1-2019	7-2019	6-2020	-	-	-	-	3-2024			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
PRG e ACC Tortona	100,00	100,00	0,00	97,18	2,82	0,01	0,01	0,00	0,00	1,39	5,50	16,90	76,21
	100,00	100,00	0,00	97,18	2,82	0,01	0,01	0,00	0,00	1,39	5,50	16,90	76,21

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- aumentare la regolarità d'esercizio- velocizzazione itinerari di arrivo e partenza - adeguamento dell'accessibilità in stazione grazie all'adeguamento dei marciapiedi e sottopassi- inserimento nel sistema integrato di supervisione della circolazione

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x	0	x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,55
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei cor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto 0286B: Quadruplicamento Tortona-Voghera

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, strettamente correlato alla realizzazione del terzo valico dei Giovi, prevede il potenziamento della linea Milano-Genova nella tratta tra Tortona e Voghera in cui convergono anche i flussi della direttrice Torino-Alessandria-Piacenza.Gli interventi consitono nel quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera , prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti per circa 16 km, e nella realizzazione di un'opera di scavalco presso Ponte Curoneche consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.

Gli interventi consitono nel quadruplicamento della tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera , prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti per circa 16 km, e nella realizzazione di un'opera di scavalco presso Ponte Curoneche consentirà l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici interferenti.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera						X						X				X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
500,00	16,36	di cui:	13,01	0,80	0,00	2,55	0,00			483,64		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
500,00							500,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
6,36				10,00		16,36

Le nuove risorse sono destinate alla progettazione degli interventi relativi al quadruplicamento della tratta

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2011 si è conclusa la progettazione definitiva. Da avviare Project Review nell'anno in corso.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	J71H92000020011	Progetto definitivo	3-2005	12-2007	12-2008	3-2021	9-2022	8-2023	11-2021	9-2022	9-2022	6-2030	4-2030	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	500,00	16,36	483,64	483,97	16,03	6,36	9,25	6,36	0,00	0,00	6,94	6,94	479,76
	500,00	16,36	483,64	483,97	16,03	6,36	9,25	6,36	0,00	0,00	6,94	6,94	479,76

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il quadruplicamento tra Tortona e Voghera consente la separazione dei flussi di traffico tra i collegamenti Torino/Alessandria - Piacenza e le relazioni Milano – Genova garantendo una riduzione delle interferenze negli impianti ed un contestuale increment

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,48
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto locale tra RFI S.p.A. e Regione Lombardia del 22/12/2016• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei cor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

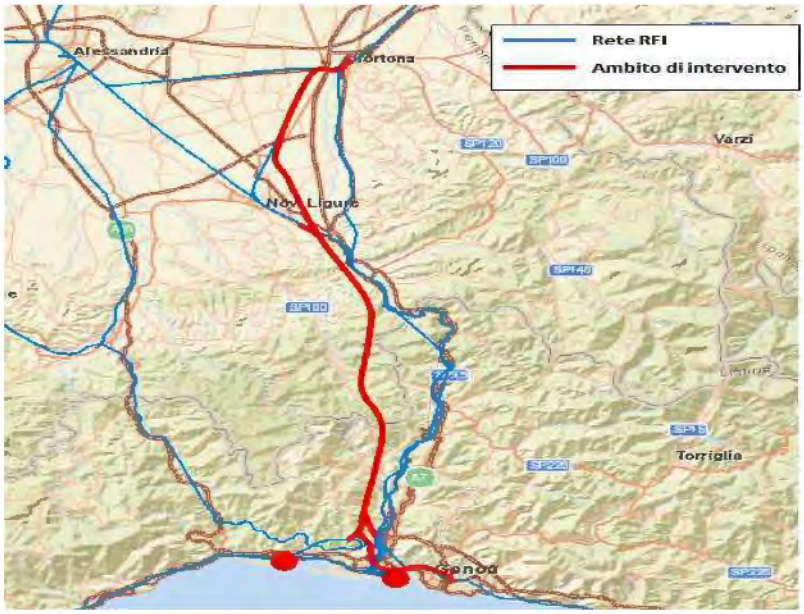
Direttrice Liguria - Alpi

Galleria dei Giovi e Nodo di Genova

Progetto P234: Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ricomprende gli interventi di sviluppo del nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico dei Giovi e i collegamenti di ultimo miglio con il Porto storico di Genova in coerenza con quanto disposto dal DL n. 32/2019 “Sblocca cantieri”.L’intervento è articolato in tre lotti principali:• Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole• Potenziamento scalo Campasso• Terzo valico dei Giovi.L'intervento di potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole mira al potenziamento e la specializzazione delle linee del nodo di Genova lungo l'asse costiero per eliminare gli attuali colli di bottiglia che limitano lo sviluppo dell’offerta ferroviaria passeggeri e migliorare le interconnessioni con il sistema portuale genovese. L’intervento è articolato nei seguenti lotti funzionali:• quadruplicamento della relazione Voltri – Sampierdarena, attraverso il completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli e realizzazione della nuova fermata a Palmaro e la creazione di itinerari indipendenti presso la stazione di Sampierdarena per i flussi di traffico est-ovest e quelli nord-sud;• sestuplicamento della relazione tra le principali stazioni del nodo, Piazza Principe e Brignole, attraverso il prolungamento delle esistenti gallerie a singolo binario C. Colombo e San Tomaso e sistemazione degli impianti di Brignole e Terralba, dove sarà realizzata una nuova fermata;• potenziamento dell’impianto merci di Voltri Mare ad uso del porto di Genova Voltri e del Parco Campasso, impianto retro portuale, nel contesto generale delle opere di collegamento tra il sistema portuale di Genova con le linee ferroviarie dei Giovi.Gli interventi interessano l’area genovese, territorio che presenta aspetti urbanistici caratteristici delle città costiere con sviluppo della città e del suo comprensorio, prevalentemente lungo la fascia litoranea. La struttura delle reti di trasporto esistenti rende il nodo di Genova “porta di accesso” ai traffici marittimi gravitanti sul Mediterraneo e a quelli ferroviari da e per la Francia e la Spagna (via Ventimiglia), nonché cerniera tra tali relazioni e quella della Milano – Ventimiglia.Il potenziamento dello scalo retroportuale di Campasso è finalizzato all’efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria ed il porto di Genova attraverso:• adeguamento del piano del ferro con 8 binari a modulo 700-750m• centralizzazione e remotizzazione degli impianti di gestione della circolazione con sistema ACCM inserito nel contesto di SCC del Nodo di Genova • attrezzaggio con sistemi di sicurezza per la gestione delle merci pericolose.Gli interventi di realizzazione del corpo ferroviario interesseranno un’area di circa 48.500 m2 della superficie complessiva di 136.900 m2 del Parco Campasso.Il Terzo valico dei Giovi mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse Milano-Genova. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario avente caratteristiche AV/AC tra Genova e Tortona e delle interconnessioni con la linea storica Milano-Genova e con la linea Alessandria - Novi.La nuova infrastruttura si sviluppa per una lunghezza di circa 53 km, prevalentemente in galleria, ed oltre 12 km di linee di interconnessione con la rete esistente, per un totale di circa 67 km. Interamente integrato con la rete esistente, il Terzo Valico dei Giovi sarà interconnesso a sud con il Nodo di Genova, per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Genova-Ventimiglia ed a nord, nelle direzioni di Torino, Novara, Milano e Piacenza, attraverso le connessioni con le linee convenzionali in prossimità di Novi Ligure e di Tortona.Nell'ambito del progetto sono previsti il prolungamento della bretella di Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e gli interventi per il collegamento Genova - Campasso – Bivio Fegino e Voltri – Brignole.L'intervento interessa il territorio di 12 comuni in provincia di Genova e di Alessandria.Le principali opere consistono in:• 53 km nuova linea (oltre le interconnessioni), di cui circa 37 km in galleria• Galleria di Valico (27 km): doppia canna con by-pass ogni 500 m e 4 finestre di accesso intermedio (per motivi costruttivi e di sicurezza)• Galleria di Serravalle (7 km): doppia canna con by-pass ogni 500 m• Galleria Artificiale Pozzolo (2 km).



LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Priorità programmatica | Status DPP | Obiettivi strategici

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase	X					X			X	X				X		X	X		
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso						X			X	X						X			
Terzo valico dei Giovi	X	X				X			X	X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
6.853,03	6.853,03	di cui:	5.652,71	1.093,57	100,00	6,74	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
0,00		6.868,20	-15,17				6.853,03

La variazione di costo complessiva rispetto alle stime inserite nel CdP-I 2017-2021 é riconducibile agli incrementi di costo degli interventi in Nodo di Genova, compensati dall'ottimizzazione progettuale dell'intervento Terzo valico dei Giovi (vedi delibera CIPE n. 82/2017). Gli importi dei singoli interventi sono stati definiti in relazione all'attuale stato delle attività.Eventuali rimodulazioni dei costi degli interventi saranno coperti secondo quanto previsto dal DL 55/2019 ("Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico").

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00		6.034,76		846,85	-28,57	6.853,03

Le risorse sono destinate al completamento delle coperture del Progetto “Terzo valico dei Giovi” (Sesto ed ultimo Lotto Costruttivo), nonché alle opere di completamento necessarie per garantire l'attivazione del potenziamento Voltri - Brignole:- Adeguamenti a STI SRT gallerie Bretella (5 punti anticendio)- maggiori costi ingegneria per riappalti /adempimenti messa in servizio ANSF- maggiori costi appalti per adeguamenti tariffe-normative- maggiori fabbisogni per interventi complementari.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole:Inizialmente il piano di committenza dell’opera era articolato attraverso due contratti, uno inerente le opere civili e gli impianti tecnologici di piazzale (compresi in essi i PRG di Brignole e Sampierdarena), l'altro le attività di cabina che realizzano l'ACCM di Brignole, di Voltri e di Sampierdarena.L'appalto delle opere civili ha però subito dei notevoli rallentamenti, principalmente a causa della grave crisi economico/finanziaria attraversata dalle imprese costituenti il Consorzio Eureca, esecutore delle opere. Si è pertanto pervenuti ad aderire alla richiesta di recesso formulata dall’appaltatore con necessità di riappalto delle restanti opere.Il nuovo affidamento all’impresa Astaldi SpA per il completamento delle gallerie Colombo, S.Tomaso e Polcevera è attualmente fortemente condizionato dall’improvvisa grave crisi finanziaria che sta attraversando la Società, in fase di concordato in continuità, e per cui si è in attesa di riscontro da parte dell’Autorità Giudiziaria. Sono, comunque, in corso interlocuzioni con l’Impresa e si auspica la ripresa dei lavori per fine annoL’appalto per la realizzazione del nuovo ACC di Genova Brignole è in fase di realizzazione, con previsione di ultimazione nel 2021; la fase realizzativa dei lavori di potenziamento dello Scalo di Prà- Voltri Mare è anch’essa in corso con previsione di ultimazione nel 2020.E’ già stato attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione ACC-M ed il Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCC/M), ubicato nel Posto Centrale di Genova Teglia di nuova realizzazione, per la gestione della Circolazione, della Diagnostica e Manutenzione e della Telesorveglianza e Sicurezza, così come la prima fase funzionale di Voltri ed il riadeguamento ai nuovi standard impiantistici e di sicurezza della galleria Bretella di Voltri (tratta Voltri Borzoli).Nella logica di un costante affinamento progettuale ed economico, è stato rivisitato il Piano Regolatore di Sampierdarena individuando una soluzione più snella minimizzando le soggezioni delle relazioni Nord-Sud (da/per le direttrici Genova-Torino / Genova-Milano) e viceversa. E’ imminente l’avvio della gara delle restanti opere civili e tecnologiche necessarie per l’attivazione del quadruplicamento e sestuplicamento. Connessioni con il porto di Genova (scalo Campasso):A seguito del crollo del ponte Morandi, è in corso una rivisitazione progettuale allo scopo di individuare una prima fase realizzativa (3 binari) non vincolata dallo studio del nuovo ponte e che

consenta di attivare il fascio merci, compreso il collegamento fra Calata Sanità-Bettolo e Campasso, entro il 2019. Tale realizzazione sarà possibile solo una volta risolta l'interferenza con la demolenda struttura del vecchio ponte (zona rossa). Le prime attività attività sono già state avviate d'intesa con l'autorità portuale di Genova.Terzo valico dei Giovi: Realizzazione articolata in 6 Lotti costruttivi non funzionali.Ad oggi sono in realizzazione i lotti 1, 2, 3 e 4 con un avanzamento dei lavori pari a circa il 25%.Delibera CIPEn.82/2017 pubblicata in GU in data 27.07.2018:ha assegnato a RFI la copertura finanziaria del Quinto Lotto Costruttivo per un importo di 1.508 milioni di euro;ha autorizzato l'avvio della relativa realizzazione;ha approvato la Variante Interconnessione di Novi Ligure concludendo così l'iter autorizzativo.Sono in corso gli adempimenti amministrativi propedeutici alla consegna del 5° Lotto Costruttivo.È in corso l'aggiornamento del Progetto Definitivo della Variante Interconnessione di Novi Ligure al fine di recepire le prescrizioni emerse in sede istruttoria.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase	J71H02000110008	Realizzazione	10-2002	10-2012	1-2004	12-2021	4-2007	2-2023	12-2008	8-2022	1-2010	6-2024	12-2021	Conclusa	Concluse	In corso
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	J34H16000060001	Progetto definitivo	6-2016	10-2018	3-2014	12-2019	7-2019	9-2019	-	-	7-2019	12-2020	12-2020	Da avviare	In corso	n.a.
Terzo valico dei Giovi	F81H92000000008	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	4-2012	12-2023	12-2023	Conclusa	Concluse	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase	518,23	518,23	0,00	437,99	80,24	547,73	303,72	268,03	30,17	43,59	50,00	54,20	72,25
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	18,00	18,00	0,00	17,31	0,69	11,37	1,20	0,02	1,16	8,40	3,15	3,22	2,05
Terzo valico dei Giovi	6.316,80	6.316,80	0,00	4.926,30	1.390,50	4.391,00	1.058,60	1.299,29	316,94	374,76	493,21	570,31	3.262,29
	6.853,03	6.853,03	0,00	5.381,60	1.471,43	4.950,10	1.363,52	1.567,33	348,27	426,75	546,36	627,73	3.336,59

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole:• Eliminazione dei colli di bottiglia nel nodo• Separazione dei flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali• Incremento dell'offerta di trasporto e della fre		X	X		X	X	X	X	X

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Progetto I034: Gronda merci sud di Milano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione di un itinerario di by-pass del nodo ferroviario di Milano dedicato al traffico merci per i traffici provenienti da/verso il porto di Genova (gronda sud). Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nel raddoppio selettivo di tratte di linea e nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale dell'itinerario "mediopadano" Voghera-Piacenza-Cremona-Treviglio e consentono anche il collegamento tra il corridoio Reno-Alpi e il corridoio Mediterraneo.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.200,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					1.200,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.200,00							1.200,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Gronda merci sud di Milano	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	7-2024	6-2027	-	-	-	-	6-2027	6-2028	6-2028	12-2038	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Gronda merci sud di Milano	1.200,00	0,00	1.200,00	960,00	240,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00
	1.200,00	0,00	1.200,00	960,00	240,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Il progetto è funzionale alla realizzazione del sistema di gronde merci del nodo di Milano, che consentiranno, attraverso la specializzazione delle linee, l'ottimale sfruttamento della capacità del nodo per i servizi passeggeri metropolitani, regionali e		X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,08
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto P133: Velocizzazione linea Milano-Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi previsti e finalizzati alla Velocizzazione Milano – Genova sono distribuiti sull'intera direttrice tra Milano Rogoredo e Tortona.L'intervento, oltre agli scopi di velocizzazione, consentirà di eliminare alcune limitazioni sull'attuale sistema di distanziamento tra Pavia e Voghera (attualmente blocco automatico a correnti codificate non banalizzato) nonché di permettere il comando e la regolazione della circolazione dal posto centrale di Milano Greco Pirelli.Lo studio di fattibilità ha portato ad escludere interventi a sud di Tortona perché, per un recupero di percorrenza pura di 1', sono necessari interventi notevoli sulla sede ferroviaria per modificare i raccordi parabolici di ingresso alle curve e riprofilare la sagoma delle gallerie. Gli interventi invece sulla tratta tra Milano e Tortona, permettono di conseguire innalzamenti significativi di velocità, anche di 40/50 km/h rispetto alla velocità massima attuale, con interventi tecnologici ed infrastrutturali di tipo leggero.

Il progetto prevede interventi di upgrade infrastrutturali e tecnologici finalizzati al collegamento in un'ora tra Milano e Genova concentrati sulla tratta Milano Rogoredo – Tortona (circa 70 km). L'intervento consentirà una velocità massima di 180 km/h in rango C, contro l'attuale di 160 km/h.Sono previsti:- interventi tecnologici di rinnovo del sistema di distanziamento e degli apparati esistenti in linea e la realizzazione del nuovo di sistema di comando e regolazione della circolazione al Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. - nuovo posto di movimento a nord di Certosa di Pavia (PM Turago), - adeguamenti a modulo 750 m di alcune precedenze nelle località di servizio, - adeguamenti diffusi di opere civili e armamento con correzioni di tracciato (in curva).

Gli interventi previsti si effettuano sulla linea ferroviaria esistente che attraversa un'area pianeggiante.Generalmente il tracciato si sviluppa in rilevato.

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase (potenziamento tecnologico)										X									
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

156,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
156,00							156,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
100,00						100,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la Progettazione Definitiva. Sono in corso le verifiche delle opere d'arte presenti in linea al fine di compatibilità con gli incrementi di sollecitazione derivanti dalle maggiori velocità ammesse

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase (potenziamento tecnologico)	J84H17000480001	Realizzazione	-	-	11-2017	5-2020	12-2020	4-2021	-	-	10-2019	12-2023	8-2021			
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase (potenziamento tecnologico)	50,00	50,00	0,00	48,65	1,35	3,45	2,70	0,05	2,65	13,50	16,53	0,00	17,27
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	106,00	50,00	56,00	84,80	21,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,59	3,71	100,70
	156,00	100,00	56,00	133,45	22,55	3,45	2,70	0,05	2,65	13,50	18,12	3,71	117,97

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Milano-Genova • Garantire un miglioramento della qualità della circolazione in condizioni perturbate grazie al rinnovo tecnologico della linea che eliminerà le limitazioni attualmente presenti;• Perme

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x		x		X		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,49
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,37
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)• Esigenza di investimento segnalata dagli stakenell'ambito del tavolo tecnico di as
al par. 3.7 del PIR 2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Tratta Milano/Torino-Genova

Progetto P131: Velocizzazione linea Torino-Genova

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale della linea Torino-Alessandria-Novi Ligure (Genova) per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e creando anche i presupposti per l'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h, ove possibile.Il collegamento diretto Genova – Torino utilizza il corridoio ferroviario tra le località Genova Piazza Principe, Novi Ligure, Alessandria, Torino Lingotto e Torino Porta Nuova. Il tracciato si sviluppa con una lunghezza totale di 159 km. La velocità in rango C e P è abbastanza simile, nel tratto ligure lungo 69 km ha velocità comprese tra i 115 e i 180 km/h, escluso il nodo di Genova; mentre nel restante tratto piemontese lungo 90 km ha velocità comprese tra gli 80 e i 180 km/h, con esclusione del nodo di Torino.I tempi di percorrenza a tutt'oggi, riferiti al materiale utilizzato, sono: 1 ora e 41 minuti (Freccia Bianca), 1 ora e 47 minuti (Inter city), 2 ore (Regionali veloci).

Gli interventi sono realizzabili per fasi funzionali:1^ fase: interventi conseguibili in un orizzonte temporale compatibile con la messa in servizio del Terzo Valico dei Giovi, ossia gli interventi sull'infrastruttura (tecnologie di segnalamento e controllo circolazione, upgrading dell'armamento e degli impianti TE, opere civili) che non presuppongono iter progettuali ed autorizzativi complessi (varianti di tracciato).2^ fase: interventi di completamento che, prevedendo varianti all'attuale tracciato (Alessandria e Castello D'Annone) o iter progettuali e realizzativi particolarmente complessi, necessitano di importanti costi ulteriori e tempistiche differenti rispetto all'attivazione del Terzo Valico.Gli interventi di 1^ fase riguardano:- Rinnovo e/o adeguamento del sistema di distanziamento di tipo BAcf (ERSC) in luogo dell'attuale Bacc per gestire le velocità fino a 200 km/h nella tratta Torino – Alessandria - adeguamento del SCMT per gestire la nuova fiancata nella tratta interessata dalla velocizzazione ;- realizzazione dell'ACCM nella tratta Trofarello – Alessandra - rinnovo dei binari di corsa e rinnovamento della massicciata in alcuni tratti di linea

- adeguamento della linea di contatto alle modifiche di tracciato dei binari e scambi.

Inquadramento territorialeLa linea ferroviaria Torino-Genova attraversa i territori di due regioni (Piemonte e Liguria) e tocca quattro capoluoghi (Torino, Asti, Alessandria, Genova) su un tracciato di 160 Km. Il territorio interessato è in parte pianeggiante, in parte collinare (territorio del Monferrato tra Villanova e Asti, con livellette fino al 12 per mille), in parte con caratteristiche di linea di valico, nella zona appenninica tra Novi Ligure e Genova.Tipologia di opereGli interventi per la velocizzazione riguardano la tratta Torino-Novi Ligure, in previsione del completamento del Terzo Valico dei Giovi. Comprendono verifiche e eventuali adeguamenti delle opere d'arte, nonchè interventi al binario, alla trazione elettrica e agli impianti di segnalamento.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase (potenziamento tecnologico)										X									
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)						X			X	X				X					

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
165,00	65,00	di cui:	65,00	0,00	0,00	0,00	0,00		100,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
165,00							165,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
65,00						65,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono stati avviati gli interventi IS sulla tratta Trofarello – Alessandria, sono in corso i lavori di armamento sulla tratta Alessandria – Novi Ligure.Sono in corso le verifiche delle opere d'arte presenti in linea al fine di compatibilità con gli incrementi di sollecitazione derivanti dalle maggiori velocità ammesse.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase (potenziamento tecnologico)	J94H17000340009	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	5-2018	1-2024	11-2021		
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	3-2022	2-2025	-	-	-	-	3-2025	3-2026	3-2026	9-2036	-	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase (potenziamento tecnologico)	65,00	65,00	0,00	62,45	2,55	23,49	12,61	3,02	11,53	7,85	12,20	13,00	17,40
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)	100,00	0,00	100,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	165,00	65,00	100,00	142,45	22,55	23,49	12,61	3,02	11,53	7,85	12,20	13,00	117,40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza e miglioramento della qualità della circolazione sulla relazione Torino-Genova

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,45
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Programma P056: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Reno-Alpi, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.

Gli interventi prioritari riguardano:• l'adeguamento delle linee di valico verso la Svizzera, ed in particolare l'adeguamento a sagoma PC80 delle linee Chiasso e Luino• l'allungamento del modulo di linea a 740 m delle linee Chiasso, Luino e Domodossola via Arona e Borgomanero, nonchè una prima fase di interventi per l'adeguamento delle linee Milano-Genova e Novara-Genova, il cui completamento traguarda la realizzazione del Terzo valico dei Giovi• Eliminazione delle interferenze stradali sul valico di Luino: l'intervento prevede la soppressione di 15 PL, su un totale di 35 presenti nei 98 km di linea e individuati secondo una lista di priorità condivisa con Regione Lombardia e Provincia di Varese, tramite realizzazione di viabilità alternativa. Gli interventi sono articolati in due fasi funzionali e localizzati in: comune di Ispra e Laveno soggetto attuatore Provincia Varese e Comune di Luino (1^ fase), Comune di Sangiano e di Taino-Angera soggetto attuatore Provincia Varese e Comune di Maccagno (2^ fase)

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase			X			X	X	X		X						X			

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
539,02	524,02	di cui:	317,02	55,00	10,00	12,00	130,00		15,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
534,22		-15,19				20,00	539,02

Ampliamento del perimetro del programma con ulteriori opere per la risoluzione delle interferenze con la viabilità sulla linea di valico di Luino, finanziate con risorse di EE.LL..Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
519,22				10,00	-5,19	524,02

Ampliamento del perimetro del programma con ulteriori opere per la risoluzione delle interferenze con la viabilità sulla linea di valico di Luino, finanziate con risorse di EE.LL..Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• adeguamento modulo e sagoma sui principali valichi della Svizzera (750 m linee Chiasso, Domo e Luino e P/C80 linee Chiasso e Luino): lavori in corso con attivazioni previste per fasi• adeguamento modulo e sagoma sulle linee Milano/Novara-Genova (connessioni al Terzo valico dei Giovi): interventi in fase di avvio a realizzazione• interferenze con la viabilità sulle linee di valico di Luino: adeguamento Progettazione Definitiva a valle della conclusione CdS per gli interventi di I fase; progettazione definitiva per gli interventi di II fase. Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi	J94H14000240001	2,70	2,70	2,70	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	2,34	2,34	2,34	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	11,82	11,82	11,81	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	40,00	40,00	39,75	99%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	4,00	4,00	3,93	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	15,00	15,00	14,67	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	7,00	7,00	6,84	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	29,90	29,90	29,20	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	1,70	1,70	1,45	85%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	4,10	4,10	3,42	83%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	10,00	10,00	8,17	82%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTP Milano)	J84H17001080001	83,60	83,60	50,03	60%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	2,70	2,70	1,54	57%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	4,21	4,21	2,28	54%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	28,00	28,00	5,97	21%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTP Torino)	J94H17000420001	3,00	3,00	0,57	19%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	11,20	11,20	0,75	7%	Realizzazione
Risoluzione interferenze stradali valico di Luino	J84H17000290001	30,30	30,30	1,08	4%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi	J94H14000240001	120,00	120,00	2,70	2%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTPGenova)	J34H17000720001	6,00	6,00	0,02	0%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Reno-Alpi (DTPGenova)	J34H17000720001	4,00	4,00	0,00	0%	Realizzazione
Upgrading corridoio Reno-Alpi	°	103,45	88,45	0,00	0%	Progettazione
Upgrading corridoio Reno-Alpi	°	10,00	10,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	4,00	4,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
539,02	524,02	15,00	472,09	66,93	303,91	169,22	169,68	88,92	47,38	52,07	25,69	155,28

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Adeguamento a STI corridoi merciGli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x						x		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				-	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Liguria - Alpi — Connessioni con i valichi svizzeri

Programma P221: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Liguria-Alpi, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tale le principali realizzazioni sono previste:• upgrade tecnologico Chiasso-Monza: l'intervento, previsto nella Dichiarazione d'intenti Italia-Svizzera del 18.09.2014, prevede la realizzazione dell'Interlocking distribuito (ACCM) dell'intera linea, mediante il rinnovo degli apparati di stazione, del sistema di distanziamento e l'inserimento in SCCM al Posto Centrale di Milano Greco della tratta Chiasso – Monza.• upgrade tecnologico Tortona-Bivio Fegino: realizzazione di un ACCM tra le località di Tortona e Bivio Fegino/Bivio Succursale, attraverso la « via diretta» oltre agli interventi di upgrade tecnologico saranno realizzati gli opportuni adeguamenti al sistema di informazione al pubblico e ai marciapiedi di stazione. In 1^ fase sono previsti gli interventi sulla tratta Bivio Fegino – Ronco Scrivia – Bivio scavalco; In 2^ fase é prevista l'estensione alla successiva tratta Bivio Scavalcamento – Arquata Scrivia (e).

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X			X	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

1.035,60	467,20	di cui:	452,89	0,00	0,00	14,31	0,00	202,40	172,90	193,10	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.035,60							1.035,60

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
112,00				355,20		467,20

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- ACC-M valico di Luino, linea Domo-Novara via Borgomanero e completamento linea Domodossola-Milano/Novara via Arona;- ACC-M linea Ovada;- Sagoma e modulo linea Novara - Alessandria;- Sagoma e modulo linea Tortona - Piacenza (prog.);- upgrading tecnologico della linea Genova - Milano via Mignanego da bivio Fegino a Tortona- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Chiasso-Milano: A Luglio 2018 è stato attivato l'ACCM tratta Carimate – Chiasso (via Monte Olimpino 2 linea Merci); E' in corso la realizzazione dell'ACCM tratta Monza – Carimate; E' stata avviata l'attività negoziale per l'affidamento dell'ACCM tratta Bivio Rosales – Chiasso via Monte Olimpino 1 (linea passeggeri che transita attraverso Como S. Giovanni); L'attivazione completa degli interventi programmati è prevista per fasi entro il 2020: ACCM Monza-Carimate: 2019; ACCM Bivio Rosales-Chiasso (via Monte Olimpino 1): 2020Tortona-Bivio Fegino: in avvio progettazione definitivaRho-Domodossola: in corso progetto di fattibilità degli interventi prioritari

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading corridoio Reno-Alpi - DTP Genova	J97J18000050001	11,45	11,45	6,73	59%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea Chiasso-Monza	J74F13000000001	68,00	68,00	32,81	48%	Realizzazione
DTP TO – upgrading linee merci	J67I17000020001	15,60	15,60	7,45	48%	Realizzazione
DTP GE– upgrading linee viaggiatori	J97I17000060001	7,00	7,00	2,13	30%	Realizzazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	548,05	259,65	0,00	0%	Progettazione
DTP MI – upgrading linee merci	J97J18000070001	5,50	5,50	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	40,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	150,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	60,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	30,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	77,00	77,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi	°	23,00	23,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV			Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.035,60	467,20	568,40	839,85	195,75	78,80	40,90	20,80	26,06	32,30	45,13	58,26	853,05

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x	x	x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Genova-Ventimiglia — Genova-Ventimiglia

Progetto 0077: Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra nel programma di potenziamento infrastrutturale della linea Genova-Ventimiglia. Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta S.Lorenzo-Andora, in variante per circa 19 km di cui circa 16 km in galleria, nella realizzazione delle nuove stazioni di Imperia, che sostituirà le due attuali stazioni cittadine, Diano e Andora, nonchè la nuova SSE di Imperia. Nell'ambito del progetto é prevista anche la realizzazione di opere di completamento della tratta Ospedaletti - S. Lorenzo, già raddoppiata.

Inquadramento territorialeIl raddoppio della linea fra S. Lorenzo al Mare ed Andora si sviluppa, completamente in variante rispetto al tracciato storico, su un tratto di circa 19 km, di cui 16 km in galleria.La morfologia del territorio, ha comportato inoltre la realizzazione di viadotti per la presenza dei torrenti che intervallano le nuove gallerie lungo linea.Sul nuovo tracciato sono collocate la stazione di Imperia, che sostituisce le due attuali stazioni cittadine di Oneglia e Porto Maurizio, la fermata di Diano e la stazione di Andora, punto di connessione con la linea in esercizio verso Genova. Tipologia di opereLa nuova opera contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali ed all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie).

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti										X				X			X		
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo										X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
690,00	690,00	di cui:	690,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
670,00			20,00				690,00

Aggiornamento delle stime di costo connessi a:- maggiori interventi tecnologici stazione di Andora e della SSE di Imperia;- maggiori oneri connessi alla sospensione lavori (appaltatore GCF - armamento e appaltatore Sicurbau riappalto OOCC);- necessità di effettuare il lavaggio delle gallerie per la presenza di notevoli quantità di polveri depositate sulle pareti; - attività di tonnellaggio della linea per il raggiungimento del carico a 130.000 t- adeguamenti delle opere alle STI vigenti al momento dell'attivazione (ed 2014) in particolare per il soddisfacimento dei requisiti alle STI-SRTe STI PMR.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
670,00				20,00		690,00

Le nuove risorse consentiranno di completare l'intervento di raddoppio della tratta Andora - S.Lorenzo su cui si registrano maggiori oneri connessi a:- maggiori interventi tecnologici stazione di Andora e della SSE di Imperia;- maggiori oneri connessi alla sospensione lavori (appaltatore GCF - armamento e appaltatore Sicurbau riappalto OOCC);- necessità di effettuare il lavaggio delle gallerie per la presenza di notevoli quantità di polveri depositate sulle pareti; - attività di tonnellaggio della linea per il raggiungimento del carico a 130.000 t- adeguamenti delle opere alle STI vigenti al momento dell'attivazione (ed 2014) in particolare per il soddisfacimento dei requisiti alle STI-SRTe STI PMR.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A dicembre 2016 è stato attivato il raddoppio sulla tratta Andora-San Lorenzo.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	J71H92000020008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9-2001	-	-	-
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo	J71H92000020008	Esercizio	-	-	11-1999	10-2014	11-1999	12-2020	12-2010	6-2015	3-2004	12-2019	12-2016	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	87,84	87,84	0,00	76,73	11,11	87,84	85,06	87,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo	602,16	602,16	0,00	451,20	150,96	578,98	540,58	566,38	7,97	3,50	3,00	4,00	17,31
	690,00	690,00	0,00	527,93	162,07	666,82	625,64	654,22	7,97	3,50	3,00	4,00	17,31

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali e all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione trat

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Genova-Ventimiglia — Genova-Ventimiglia

Progetto 0289: Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 24 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.

Inquadramento territorialeIl progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di km 31,4, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure. Tipologia di opereLa nuova opera contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali ed all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie).

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	X								X			X		X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.540,10	51,00	di cui:	51,00	0,00	0,00	0,00	0,00			#####		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.540,30			-0,20				1.540,10

Aggiornamento delle stime di costo per allineamento al limite di costo indicato nella delibera CIPE di approvazione del progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
266,00			-225,00	10,00		51,00

Riduzione della fase finanziata del progetto ad esito del definanziamento operato ex-lege (-225 mln).Le risorse aggiuntive consentiranno l'adeguamento della progettazione definitiva già sviluppata.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nell'ambito dell'iter approvativo previsto per i progetti di Legge Obiettivo, il CIPE ha approvato la progettazione preliminare a luglio 2005.In data 24.09.2012 il progetto definitivo è stato inoltrato alla Struttura Tecnica del MIT.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	J71J04000000008	Progetto definitivo	8-2002	7-2005	10-2005	6-2021	7-2023	11-2023	7-2022	7-2023	7-2023	1-2031	1-2031	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	1.540,10	51,00	1.489,10	1.181,79	358,31	34,79	27,17	29,74	0,00	0,00	0,00	3,00	1.507,35
	1.540,10	51,00	1.489,10	1.181,79	358,31	34,79	27,17	29,74	0,00	0,00	0,00	3,00	1.507,35

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

La realizzazione del progetto contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali, all'incremento dei livelli di sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, elimi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X			X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,49
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,61
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per serv
trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Liguria del 27/01

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Genova-Ventimiglia — Genova-Ventimiglia

Programma P120: Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale della linea Genova-Ventimiglia per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e creando anche i presupposti per l'innalzamento delle velocità.Gli interventi prioritari interessano la tratta Milano-Tortona e consistono in:- tecnologie per la gestione della circolazione (ACC/ACCM)- rinnovo/upgrading dei sistemi di distanziamento- piccole varianti di tracciato ed interventi sull'armamento- interventi puntuali sugli impianti (PRG, velocizzazione itinerari, movimenti contemporanei, opere per l'impresenziamento)- eliminazione delle interferenze con la rete viaria.

LOCALIZZAZIONE

Liguria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia										X		X					X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
428,77	287,37	di cui:	287,37	0,00	0,00	0,00	0,00		59,15	37,70	44,55	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
199,40		19,95				209,42	428,77

L'incremento di costo è dovuto innanzitutto all'estensione del perimetro del programma, che inizialmente comprendeva esclusivamente la linea Genova – Ventimiglia, con gli interventi di potenziamento tecnologico previsti nell'ambito del nodo di Genova e sulla linea Genova – La Spezia per lo sviluppo omogeneo delle direttrici di traffico.Per dettagli vedi dossier di programmaInserimento nel perimetro del programma del CUP

J96J17000460001 "Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)" (vedi P192)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
66,05		19,95		201,36		287,37

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- Completamento del potenziamento tecnologico della linea Genova - Ventimiglia, nell'ambito del quale saranno realizzati i nuovi ACC di Pietra Ligure, Finale Ligure, S.Giuseppe di Cairo e Savona, nonché il nuovo sistema di distanziamento Finale Ligure - Savona- Completamento del potenziamento tecnologico delle linee Genova-Ventimiglia, Genova-La Spezia, Genova-Tortona e del nodo di Genova- Adeguamento a STI gallerie linee Genova-Ventimiglia e nodo di Genova- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono stati avviati gli interventi di potenziamento del PRG di Ventimiglia connessi alla dismissione del parco Roja.Sono in corso di progettazione gli interventi di potenziamento tecnologico

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)	J96J17000460001	10,10	10,10	1,65	16%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia	J34F18000010009	9,85	9,85	8,39	85%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea Genova-Ventimiglia (fase)	J34H16000350001	62,60	62,60	39,04	62%	Realizzazione
Upgrading linea Genova-Ventimiglia	°	346,22	204,82	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
428,77	287,37	141,40	340,48	88,28	64,35	46,77	17,20	29,58	15,95	22,30	5,01	338,73

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Torino-Milano-Verona

Programma P057A: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Mediterraneo, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.

Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento dell'itinerario Torino-Padova, ed in particolare l'adeguamento a sagoma PC80 della tratta Torino-Milano-Brescia e l'allungamento del modulo di linea a 740 m, nonchè l'upgrading itinerario merci Codogno-Cremona-Mantova.

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	-	-	-	-	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X		-	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
118,87	118,87	di cui:	102,77	10,00	0,00	0,00	6,10					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - Allineamento del costo del programma ai finanziamenti effettivamente disponibili. Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)
103,63		15,19					118,87	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Per memoria - Allineamento del costo del programma ai finanziamenti effettivamente disponibili. Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)
103,63					15,19	118,87	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

I lavori di adeguamento a modulo della tratta Torino-Padova sono stati eseguiti nell'ambito degli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice (vedi P222).I lavori di adeguamento a sagoma delle tratte Brescia-Milano e Milano-Torino sono stati completati.Upgrading itinerario merci Codogno-Cremona-Mantova: ultimato rinnovo binari e deviatoi negli impianti di: Torre de' Picenardi, Bozzolo, Gazzo PSG, Marcaria e Castellucchio; in corso rinnovo binario ed adeguamento opere d'arte nelle tratte Bozzolo–Marcaria e Castellucchio–Mantova per conseguimento peso assiale D4, realizzazione nuovi posti di blocco intermedi come previsto nel Protocollo e PRG di Marcaria per velocizzazione incroci e movimenti contemporanei.Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	3,43	3,43	3,41	99%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	5,00	5,00	4,97	99%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Milano	J37I05000020001	12,20	12,20	12,01	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	5,00	5,00	4,92	98%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	1,54	1,54	1,50	97%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Torino	J47I05000020001	25,00	25,00	17,46	70%	Realizzazione
DTP VE – upgrading linee viaggiatori	J17I17000050001	7,60	7,60	4,92	65%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Mediterraneo (DTP Milano)	J94H17000560001	20,00	20,00	9,56	48%	Realizzazione
Centralizione cabine IS di Verona	J14F18000020001	38,00	38,00	0,30	1%	Progettazione
Upgrading corridoio Mediterraneo	°	1,10	1,10	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
118,87	118,87	0,00	114,55	4,32	64,93	25,78	25,14	29,69	14,55	7,44	18,64	23,41

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastruttureAdeguamento a STI corridoi merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
					X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
		●	●			③	③	②				-	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Torino-Milano-Verona

Programma P222: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Trasversale Torino-Venezia, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

La principale realizzazione riguarda il potenziamento tecnologico della direttrice Torino – Milano – Verona - Padova rappresenta un investimento di rete prioritario per la strategicità delle relazioni che interessa (corridoio europeo Mediterraneo) e per i benefici che apporta in termini di produttività e di qualità del servizio. Gli interventi consistono nell'upgrade di tutte le tecnologie per gli impianti della direttrice e del Posto Centrale di comando/controllo di Milano, con il rinnovo della maggior parte degli impianti di linea e di stazione e con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni. Nello stesso ambito vengono attrezzati i nodi di Torino e Milano.Il programma comprende anche:- potenziamento tecnologico

LOCALIZZAZIONE

Piemonte

Lombardia

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-		X	-	X			X	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

1.259,66	904,66	di cui:	882,38	0,00	0,00	19,60	2,69	95,10	114,91	144,99	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.259,66							1.259,66

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
840,84				63,82		904,66

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- sagoma P/C 80 linea Transpadana-modulo 750 metri linea transpadana e Padova - Trieste- adeguamento D4 Venezia - Trieste- Miglioramento dei collegamenti e potenziamento impianto di Verona Quadrante Europa (PRG e ACC)- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento- interventi di upgrading tecnologico e rinnovo infrastrutturale legati al potenziamento prestazionale.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Torino-Padova: Interventi già attivati: Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, tratta SCCM Pioltello – PM Adda, Nodo di Milano , tratta Pioltello – Romano, tratta Brescia-Sommacampagna, tratta Avigliana – Torino P.S., tratta Verona P.N. – Padova, Nodo di Torino, tratta Rho – Novara. Sono in corso i lavori relativi all'appalto principale per le attivazioni delle Fasi Funzionali FF08 tratta Milano G.P. – Monza (attivazione prevista 2020-2021), FF10 tratta Romano – Ospitaletto (attivazione prevista 2019)Interventi già attivati: Posto Centrale di Milano Greco Pirelli, tratta SCCM Pioltello – PM Adda, Nodo di Milano , tratta Pioltello – Romano, tratta Brescia-Sommacampagna, tratta Avigliana – Torino P.S., tratta Verona P.N. – Padova, Nodo di Torino.Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading linee Bologna - Padova e Venezia-Trieste - DTP Venezia	J77J18000350001	29,70	29,70	27,57	93%	Realizzazione
Interventi diffusi di upgrading direttrice Trasversale	J67J18000390001	10,00	10,00	8,23	82%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	J47I09000010001	770,84	770,84	631,93	82%	Realizzazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Trasversale	°	279,12	59,12	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Trasversale	°	100,00	0,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Trasversale	°	70,00	35,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1.259,66	904,66	355,00	1.080,92	178,73	795,67	616,05	582,60	78,68	43,92	30,05	41,40	483,01

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottigliaGli interventi previsti consentono gesti

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

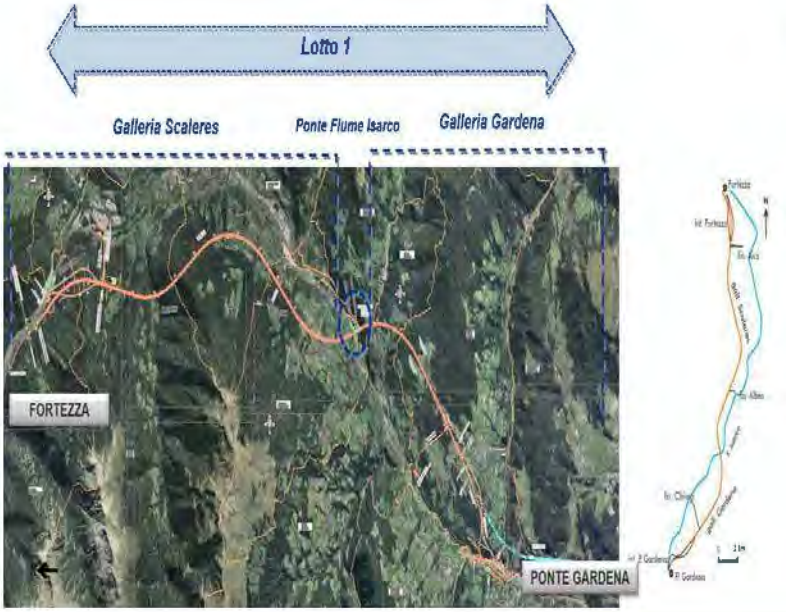
Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di valico

Progetto 0292A: Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il primo lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero.
Il Lotto 1 consiste nella realizzazione del nuovo tratto di linea tra Fortezza e Ponte Gardena e le relative interconnessioni con la linea esistente a Fortezza sud e a Ponte Gardena nord. Esso rappresenta la continuità funzionale della nuova Galleria di Base del Brennero in quanto l'attuale linea ferroviaria, in quella tratta, presenta basse velocità di esercizio (80÷90 km/h in rango A) e, soprattutto, elevate pendenze (fino al 23 ‰). La nuova soluzione riduce al 12‰ la pendenza massima della linea. Il tracciato si sviluppa per circa 25 km, dal PM di Fortezza al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un tratta, in viadotto, sull'Isarco.

Il Lotto 1 "Fortezza — Ponte Gardena" ricade interamente nella Provincia Autonoma di Bolzano, attraversando 8 comuni (Fortezza, Varna, Bressanone, Velturno, Funes, Chiusa, Laion e Ponte Gardena). Il ramo principale della nuova infrastruttura si sviluppa per circa 22,5 km e presenta due interconnessioni alla linea esistente nell'ambito dell' impianto di Ponte Gardena, anch'esse in galleria.Il tracciato si caratterizza per la presenza di opere quasi interamente in sotterraneo costituite da due principali gallerie naturali di linea denominate rispettivamente "Scaleres", di 15,4 km circa, e "Gardena", di 6,3 km circa, intervallate da un breve tratto allo scoperto in attraversamento della Valle dell'Isarco, il cui viadotto costituisce l'opera di maggiore significatività architettonica dell'intero lotto



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	X		X			X			X	X				X	X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.521,60	1.521,60	di cui:	1.508,09	0,00	0,00	13,51	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.521,60							1.521,60

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.521,60			-1,71		1,71	1.521,60

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale è avvenuta in data 08/06/2017E' stato ultimato l'aggiornamento del Progetto Definitivo per recepire le prescrizioni contenute nella Delibera CIPE. A marzo 2018 è stato inviato al MIT il Progetto Definitivo, attualmente è in corso l'iter autorizzativo. Sublotto 1: 1 ottobre 2016: Attivazione ACC Ponte GardenaE' in corso l'attività negoziale per l'affidamento dei lavori di adeguamento della viabilità poderale

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	J94F04000020001	Progetto definitivo	-	11-2010	9-2011	3-2017	11-2019	7-2020	12-2019	8-2020	11-2019	7-2026	10-2026	In corso	In corso	In corso

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena	1.521,60	1.521,60	0,00	1.261,33	260,27	65,62	30,92	31,98	1,65	0,10	0,00	0,00	1.487,87
	1.521,60	1.521,60	0,00	1.261,33	260,27	65,62	30,92	31,98	1,65	0,10	0,00	0,00	1.487,87

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento prestazionale della linea al fine di sfruttare in maniera ottimale il nuovo tunnel del Brennero con eliminazione dei vincoli legati alla pendenza massima sulla linea e conseguente incremento della massa rimorchiabile dei treni nella tratta Fort

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,62
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,35
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo c corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

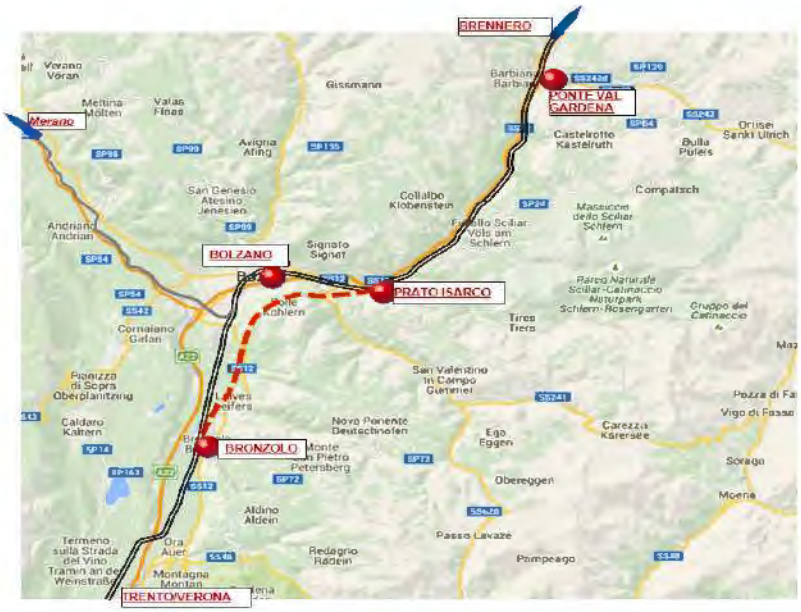
Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di adduzione

Progetto 0292C: Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il secondo lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero.
Il tracciato si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, interamente in galleria (Val d'Ega) per una estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni.Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci.

Il Lotto 2 "Circonvallazione di Bolzano" si sviluppa quasi interamente in galleria (galleria Val d'Ega) nel massiccio a est di Bolzano in spnda sinistra dell'Isarco e dell'Adige, comprese le interconnessioni di Prato Isarco a Nord e di Bronzolo a Sud. Tutto l'intervento ricade nella Provincia Autonoma di Bolzano.



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Circonvallazione di Bolzano	X					X						X		X	X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
851,60	8,29	di cui:	8,29	0,00	0,00	0,00	0,00		20,00		823,31	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
851,60							851,60

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
8,29						8,29

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione preliminare, sviluppata negli anni tra il 2002 e 2003, è stata trasmessa da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel giugno 2003 nel rispetto dell'iter approvativo previsto dalla Legge n° 443 del 2001 (Legge Obiettivo).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Circonvallazione di Bolzano	J94F04000020001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	6-2020	7-2021	7-2023	8-2024	7-2025	12-2023	8-2024	8-2024	6-2030	6-2030	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Circonvallazione di Bolzano	851,60	8,29	843,31	748,64	102,96	4,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	851,60
	851,60	8,29	843,31	748,64	102,96	4,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	851,60

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo.Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,20	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10	• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)
Maturità	I_{M}	0,20	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

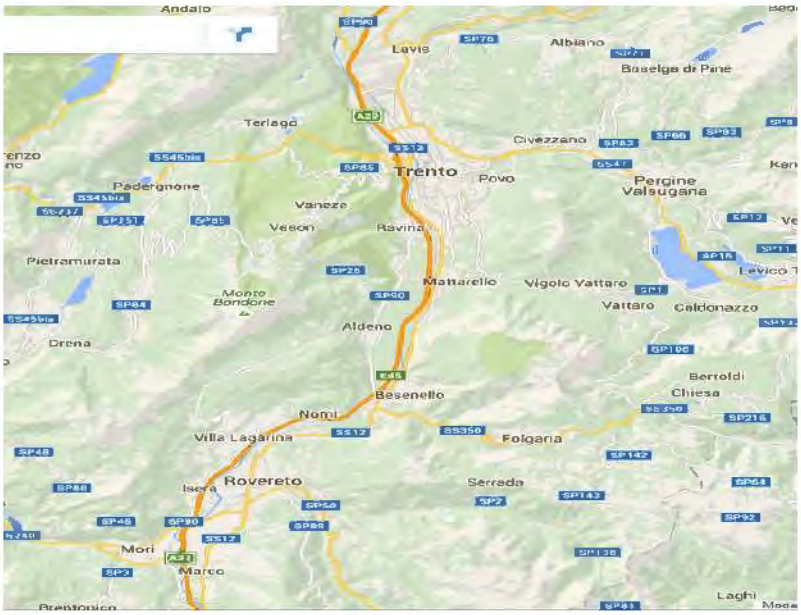
Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di adduzione

Progetto 0337: Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva con la galleria Trento, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. La nuova linea continua allo scoperto in stretto affiancamento alla linea storica e, tra Aldeno e Besenello, imbocca la galleria Zugna a doppia canna, dell'estesa di circa 16,7 km, per uscire in località Marco, realizzando così anche la circonvallazione di Rovereto.Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del quadruplicamento della tratta compresa tra gli abitati di Trento e Rovereto, con shunt dei rispettivi abitati per il transito dei treni merci.

Il lotto 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto" si sviluppa quasi interamente in galleria, per una estensione di circa 36 km. L'intervento di quadruplicamento inizia a sud di Rovereto, in località Marco di Rovereto, dove la linea di progetto dal nuovo bivio di connessione con la inea esistente Verona - Brennero, dopo un breve tratto in affiancamento, si immette nella galleria naturale di circonvallazione della città di Rovereto, denominata galleria Zugna. Dopo circa 17 km la nuova linea esce allo scoperto e si affianca alla linea esistente in corrispondenza della località Acquaviva di Besenello, per reimmettersi nella galleria naturale di circonvallazione della citta di Trento, denominata galleria Trento. Dopo circa 12 km si riaffianca alla linea esistente in corrispondenza dell'ex scalo Filzi per poi riconnettersi alla stessa in prossimità dello scalo Roncafort.Nei brevi tratti allo scoperto sono previste parti in trincee e gallerie artificiali per l'approccio alle gallerie naturali e alcune opere di attraversamento (viabilità locali e rogge).



LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto	X					X						X		X	X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari: 2019	2020	2021	Sez. 3: 2022-2026	Sez. 4: >2026
1.555,00	6,90	di cui:	6,90	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00		1.538,10	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.555,00							1.555,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
6,90						6,90

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2003 RFI ha avviato l'iter autorizzativo per l'ottenimento dell'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare.Per il lotto 3 l'iter approvativo fu sospeso in quanto, nell'ambito dell'istruttoria di V.I.A., la Provincia di Trento (PAT) esprime una valutazione negativa sulla compatibilità ambientale del progetto di RFI (tracciato in destra all'Adige), chiedendo una revisione sostanziale del tracciato. Nell'ambito dell'istruttoria di V.I.A, la stessa Provincia, presenta altre possibili alternative valutando positivamente la soluzione con tracciato passante in sinistra idrografica alla Valle.Nel 2007, RFI e la Provincia Autonoma di Trento (di seguito PAT) stipulano una convenzione per definire i termini e gli impegni reciproci finalizzati ad una nuova elaborazione progettuale, che viene completata nel 2008 e approvata con Deliberazione n. 2897 del 7 novembre 2008 dalla Giunta della PAT. Nel 2009 RFI invia al MIT il progetto preliminare della circonvallazione di Trento, che recepisce le osservazioni della Provincia di Trento, avviando così l'iter autorizzativo.Con nota del 30.03.2010 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha richiesto il perfezionamento della documentazione progettuale presentata, sospendendo il proprio iter istruttorio.Nel 2014, RFI affida alla società ITALFERR l'esecuzione della rivisitazione ed aggiornamento tecnico normativo del progetto preliminare, essendo nel frattempo emersa l'ulteriore esigenza della rispondenza del progetto a più recenti standard sul tema relativo alla sicurezza in galleria e del recepimento delle nuove specifiche tecniche di interoperabilità vigenti. Nel novembre 2015 ITALFERR completa la progettazione preliminare «Lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto»Il progetto dovrà essere inoltrato al MIT per il seguito dell'iter autorizzativo previsto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto	J41C09000000005	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	6-2014	10-2020	12-2020	10-2022	3-2023	3-2024	2-2023	9-2023	3-2023	3-2029	5-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto	1.555,00	6,90	1.548,10	1.402,50	152,50	5,22	4,71	4,58	0,15	1,09	1,14	0,00	1.548,04
	1.555,00	6,90	1.548,10	1.402,50	152,50	5,22	4,71	4,58	0,15	1,09	1,14	0,00	1.548,04

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo.Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,17
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di adduzione

Progetto 0292B: Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il quarto lotto funzionale di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero.
Gli interventi consistono nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per razionalizzare l'accesso da nord al nodo di Verona e migliorare le connessioni alla nuova linea AV/AC Milano - Venezia ed ai terminali merci del nodo, eliminando i vincoli legati alla ridotta capacità residua nelle tratte in ingresso al nodo.
Il tracciato si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante alla linea esistente tra Bivio S.Massimo e Pescantina per una estesa di circa 11 km. La tratta si sviluppa per una lunghezza di circa 9.5 km a partire dalla località S. Massimo, nei pressi della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, in affiancamento al tracciato ferroviario esistente fino a circa 500 m a nord del Forte Chievo poco a sud dell'abitato di Parona. Da qui il tracciato abbandona quello esistente e devia in direzione nord-ovest per 2,5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, e proseguire, in affiancamento alla stessa, fino al nuovo bivio di connessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.

Il Lotto 4, tratta in ingresso Verona, si sviluppa per una lunghezza di circa 9.5 km a partire dalla località S. Massimo, nei pressi della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, in affiancamento al tracciato ferroviario esistente fino a circa 500 m a nord del Forte Chievo poco a sud dell'abitato di Parona. Da qui il tracciato abbandona quello esistente e devia in direzione nord-ovest per 2.5 km circa fino a incontrare l'attuale linea ferroviaria nei pressi dell'abitato di Settimo di Pescantina, e proseguire, in affiancamento alla stessa, fino al nuovo bivio diconnessione con la linea esistente che verrà realizzato in prossimità della stazione di Pescantina.La nuova linea ferroviaria ha uno sviluppo essenzialmente in rilevato, realizzato in stretto affiancamento alla linea esistente; le opere significative che caratterizzano questo intervento sono costitute dalle due gallerie artificiali S. Massimo, dal nuovo ponte sul fiume Adige e dalla galleria artificiale Parona nei pressi dell'aeroporto di Boscomantico.Sono previste inoltre opere d'arte minori per la risoluzione delle interferenze con le viabilità e con corsi d'acqua minori.Il Lotto 4 ricade interamente nella Provincia di Verona, interessando i comuni di Verona, S. Pietro in Cariano e Pescantina.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ingresso a Verona 1^ fase	X					X				X				X	X				
Ingresso a Verona 2^ fase	X					X						X		X	X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
997,80	24,70	di cui:	23,71	0,00	0,00	0,99	0,00		613,20	359,90		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
997,80							997,80

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
14,70				10,00		24,70

Le risorse aggiuntive consentiranno lo sviluppo della progettazione definitiva della fase 4.2, a completamento di tutte le opere previste nel progetto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso di completamento il Progetto Preliminare. L'attuale programmazione dell'investimento prevede due fasi: la prima fase prevede la realizzazione della nuova linea quadruplicata interrata, la successiva fase l'interramento anche della linea storica. La progettazione è, altresì, in corso di revisione e integrazione nella parte terminale, per migliorare la funzionalità complessiva dell'accesso al nodo.Si sono tenuti diversi incontri con il Comune, con la partecipazione del Commissario Governo durante i quali sono poste le basi per una Project Review, come indicato nell'allegato al DEF 2017. Sono stati sviluppati approfondimenti progettuali con lo scopo di ottimizzare l'impatto delle opere sulla viabilità stradale del Comune di Verona, contenere i costi e accelerare i tempi di esecuzione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Ingresso a Verona 1^ fase	J94F04000020001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	5-2013	9-2020	9-2019	8-2021	12-2021	11-2022	4-2021	12-2021	12-2021	12-2029	12-2028	n.a.	Da avviare	Da avviare
Ingresso a Verona 2^ fase	J94F04000020001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	4-2025	4-2027	1-2029	12-2029	4-2028	12-2028	1-2029	1-2035	8-2035	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ingresso a Verona 1^ fase	637,90	24,70	613,20	508,59	129,31	12,42	2,02	1,90	0,09	0,18	0,00	0,00	635,73
Ingresso a Verona 2^ fase	359,90	0,00	359,90	326,53	33,37	7,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	359,90
	997,80	24,70	973,10	835,12	162,68	19,52	2,02	1,90	0,09	0,18	0,00	0,00	995,63

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo.Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

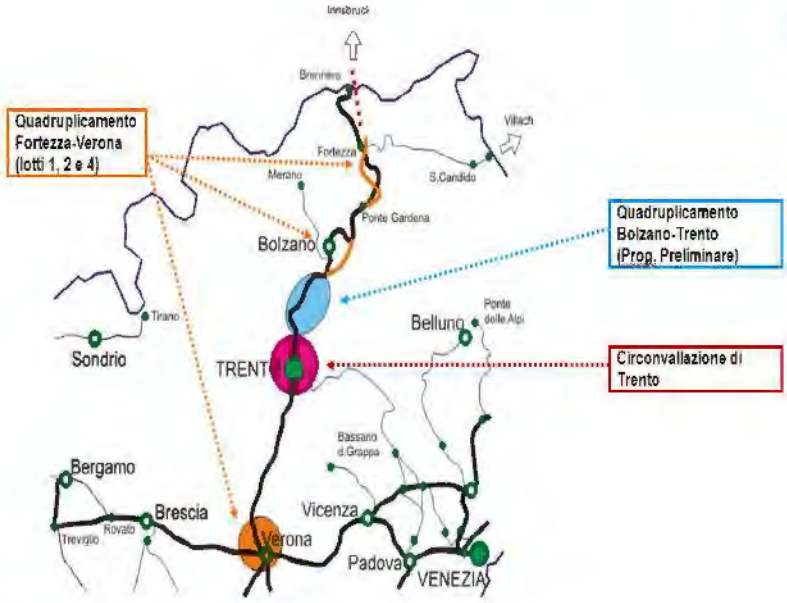
Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di adduzione

Progetto I085: Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di studio di fattibilità, si inserisce nel programma di potenziamento della linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero, eliminando i residui vincoli capacitativi e prestazionale. Gli interventi, limitati alla sola fase di studio, riguardano i lotti di completamento relativi alle tratte Ponte Gardena – Bolzano (27km), Bolzano – Trento Nord (27 km) e Trento – Pescantina (25 km). In alternativa al quadruplicamento saranno valutati interventi tecnologici per sfruttare la capacità della linea storica.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali													X						

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					3,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3,00							3,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	7-2025	12-2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)	3,00	0,00	3,00	2,40	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
	3,00	0,00	3,00	2,40	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Brennero e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo – Mediterraneo.Separazione dei traffici merci da quelli passeggeri con benefici in termini di capacità e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,28
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste — Tratta Bologna-Venezia-Trieste

Progetto 0365: Potenziamento Venezia-Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre - Trieste prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato, per far viaggiare i treni a una velocità massima di 200 chilometri orari e di ridurre i tempi di viaggio a poco più di un'ora, circa 25 minuti in meno rispetto all'attuale percorrenza. Gli interventi di Potenziamento Tecnologico, da realizzare in via prioritaria rispetto alle varianti di tracciato, sono propedeutici all'attrezzaggio con l'ETCS - ERTMS liv 2 della tratta.I principali interventi consistono nel:• Rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale con un sistema che consenta unavelocità massima fino a 200 km/h e di gestire 10 treni/h per direzione;• Nuovo sistema di Comando e regolazione della circolazione con sede al Posto Centrale di Venezia Mestre sia della linea attualeVenezia-Trieste sia della variante Ronchi Aeroporto-Aurisina;• Variante di tracciato presso l'attuale stazione di Portogruaro;• Variante di tracciato con la realizzazione di una nuova stazione presso Latisana;• Variante di tracciato con contestuale realizzazione del nuovo Ponte sul Fiume Isonzo;• Realizzazione di una nuova linea tra Ronchi Aeroporto e Aurisina con contestuale adeguamento della fermata di Ronchi Aeroporto,che terrà conto di quanto già sviluppato nell'ambito del progetto «nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste»;• Soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati;• Rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea con priorità all'eliminazione di quella sui due ponti presenti ai km 31+293 eal km 57+655;• adeguamento a 750 m della stazione di San Donà di Piave – Jesolo.

L'intervento prevede in prima fase di realizzare un upgrading tecnologico degli impianti nelle località esistenti. In una seconda fase, invece, prevede la realizzazione di alcune varianti di tracciato e dei nuovi Posti di Movimento con binari a 750 m, con lo scopo di rettificare il tracciato e aumentare le prestazioni della linea. In corrispondenza di tali varianti verranno realizzate nuove opere d'arte sui fiumi Tagliamento e Isonzo. Nel progetto sarà prevista anche la soppressione di tutti i Passaggi a Livello esistenti sulla tratta, alcuni mediante la realizzazione di cavalcaferrovia, altri con la realizzazione di sottopassi.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Progettazioni pregresse (Ronchi dei Legionari - Trieste)						X				X				X		X			
Progettazioni pregresse (Venezia - Ronchi dei Legionari)						X				X				X		X			
Velocizzazione linea storica e varianti						X				X				X		X			
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m						X				X				X		X			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Variante Latisana	X	X		X	X
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	X		X	X	X

Stato attuativo-finanziario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.800,00	231,61	di cui:	224,03	0,00	0,00	3,32	4,26		416,80	367,20	784,40	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.800,00		31,61		-31,61			1.800,00

Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (vedi 0291 e 0262).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
200,00		31,61	-2,41		2,41	231,61

Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (vedi 0291 e 0262).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica degli interventi infrastrutturali e la Progettazione Definitiva del potenziamento tecnologico. In particolare in riferimento al nuovo ponte sul fiume Tagliamento il progetto prevede la costruzione del nuovo ponte in diversa posizione tenendo conto delle attuali condizioni idrauliche e delle prescrizioni delle autorità di bacino.E' in corso lo studio delle opere esistenti sulle tratte Mestre – Latisana e Latisana – Trieste allo scopo di definire gli interventi da adottare per l'eliminazione delle limitazioni alla categoria D4.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale: Prog.Prel. Inizio	Prog.Prel. Fine	Prog.Def. Inizio	Prog.Def. Fine	Prog.Esec. Inizio	Prog.Esec. Fine	Attiv.Negoz. inizio	Attiv.Negoz. Fine	Esecuzione Inizio	Esecuzione Fine	Funzionalità	Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
Progettazioni pregresse (Ronchi dei Legionari - Trieste)	J61H03000110001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Progettazioni pregresse (Venezia - Ronchi dei Legionari)	J21H04000220001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Velocizzazione linea storica e varianti	J34H16000620009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	11-2017	12-2021	11-2017	10-2023	3-2020	11-2020	1-2020	9-2020	3-2020	12-2025	12-2025	n.a.	Da avviare	Da avviare
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	J34H16000620009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	10-2022	6-2024	7-2024	3-2025	5-2025	2-2027	2-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare
Variante Latisana	J34H16000620009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	1-2022	3-2023	4-2023	12-2023	1-2024	5-2029	5-2029	n.a.	Da avviare	Da avviare
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	J34H16000620009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	1-2024	3-2025	4-2025	11-2025	1-2026	6-2031	6-2031	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico: Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	OGV: Impegni	Pagam.	Produzione: Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progettazioni pregresse (Ronchi dei Legionari - Trieste)	13,33	13,33	0,00	10,66	2,67	10,54	8,41	10,54	0,00	0,03	0,00	0,00	2,76
Progettazioni pregresse (Venezia - Ronchi dei Legionari)	18,28	18,28	0,00	14,62	3,66	14,18	13,21	14,18	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10

Velocizzazione linea storica e varianti	259,80	200,00	59,80	220,34	39,46	6,88	2,51	1,99	2,27	1,31	7,55	0,00	246,68
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m	357,00	0,00	357,00	343,80	13,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	357,00
Variante Latisana	367,20	0,00	367,20	353,65	13,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	367,20
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina	784,40	0,00	784,40	748,36	36,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	784,40
	1.800,00	231,61	1.568,39	1.691,44	108,56	31,59	24,13	26,71	2,27	1,34	7,55	0,00	1.762,13

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• migliorare le prestazioni del tracciato ferroviario;• eliminare le criticità esistenti (raggi delle curve, passaggi a livello);• innalzare la velocità della linea ferroviaria fino a 200 km/h;• ridurre gli attuali tempi di viaggio tra Mestre e Trieste

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X		X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,47
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,69
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per serv trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste — Tratta Bologna-Venezia-Trieste

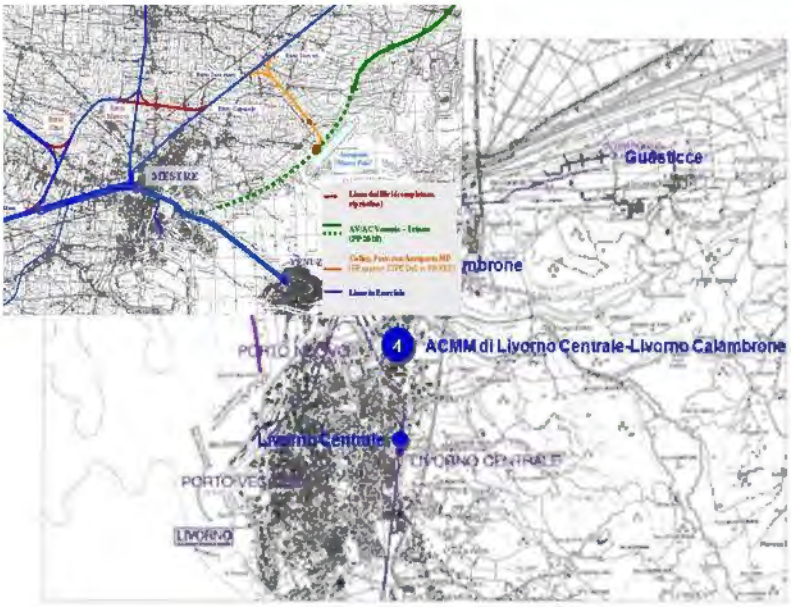
Progetto I131: Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma sviluppo del traffico merci e mirano alla razionalizzazione del Nodo di Venezia, in cui si intersecano i corridoi TEN-T Mediterraneo, che attraversa l'Italia in senso trasversale, e corridoio Baltico – Adriatico, che collega il Nord Europa con i Porti di Ravenna e di Ancona. La realizzazione dell'intervento consentirà di garantire la continuità dei due corridoi, eliminando le attuali limitazioni presenti nella stazione di Venezia Mestre.

I principali interventi consistono in: • riattivazione dell'ex bivio Mirano sulla Venezia – Padova che verrà realizzato a salto di montone sulla linea storica;• realizzazione di un'opera specifica che consenta di eliminare l'intersezione a raso con la linea della Venezia - Treviso – Udine ambito ex Attraversamento Udine;• riattivazione del tratto tra Bivio Marocco e l'ex Bivio Carpenedo;• costruzione di un nuovo tratto a doppio binario tra l'ex Bivio Carpenedo ed un nuovo bivio che permetta la richiusura della linea dei Bivi a valle del futuro collegamento per l'Aeroporto di Venezia Mestre.

L'intervento verrà realizzato nell'ambito della cintura urbana di Mestre, sul sedime della vecchia linea ferroviaria dei bivi. L'intervento prevede il ripristino del vecchio tracciato della linea dei bivi con l'adeguamento ai nuovi standard previsti dalle norme vigenti.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo					X	X						X				X			
2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste					X	X						X				X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
180,00	9,60	di cui:	9,60	0,00	0,00	0,00	0,00			170,40		0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
180,00							180,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
119,60			-22,00		-88,00	9,60

Riduzione della fase finanziata del progetto ad esito della rimodulazione dei fondi PO Infrastrutture FSC 2014-2020 richiesta dalla regione Veneto (vedi I083 e I084)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' in corso il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo	J14H16000530009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	9-2017	3-2019	9-2019	1-2021	3-2022	1-2023	3-2023	10-2023	11-2023	1-2027	3-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare
2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste	J14H16000530009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	3-2022	1-2023	3-2023	10-2023	11-2023	1-2027	3-2027	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo	120,00	9,60	110,40	101,79	18,21	0,70	0,23	0,20	0,00	1,43	3,40	2,24	112,71
2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste	60,00	0,00	60,00	53,16	6,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	1,34	58,49
	180,00	9,60	170,40	154,95	25,05	0,70	0,23	0,20	0,00	1,43	3,58	3,58	171,20

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento come anche indicato nei paragrafi precedenti consente di riorganizzare la circolazione nel Nodo di Venezia Mestre garantendo:• Separazione dei flussi Merci e viaggiatori• Ridistribuzione dei flussi sul complesso Venezia - Padova• Increment

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,32
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/2016• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

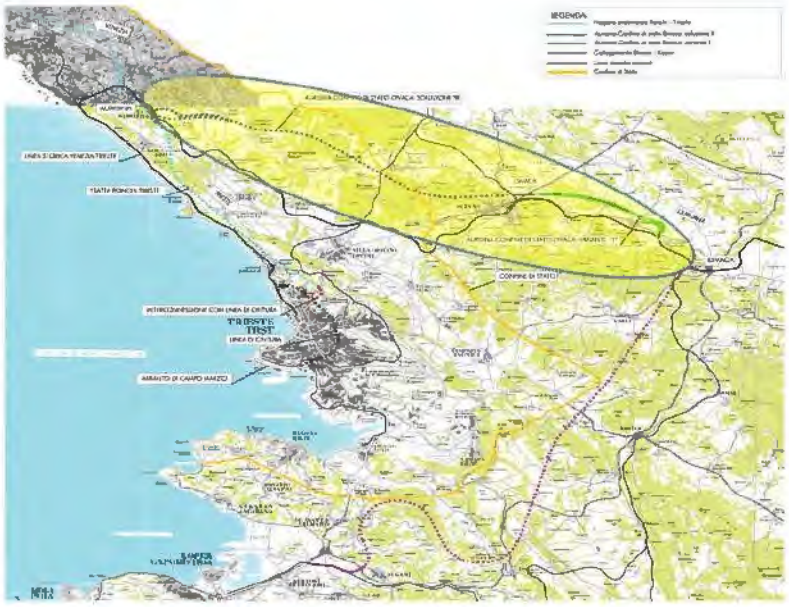
Progetto 1604A: Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inseriscono nel programma di potenziamento dei collegamenti transfrontalieri del corridoio Mediterraneo verso la Slovenia. Il progetto si configura come la prosecuzione della linea AV/AC Venezia - Trieste verso est, fino a Divača ed in futuro fino a Lubiana. Gli interventi mirano anche a soddisfare l'esigenza avanzata dallo stato sloveno di collegare il porto di Koper con il Corridoio Mediterraneo mediante la nuova linea Koper - Divača.

L'intervento rappresenta un primo lotto funzionale funzionale allo sviluppo dei traffici merci nell'orizzonte di breve-medio periodo. Gli interventi consistono nell'adeguamento a STI della linea storica Bivio Aurisina-Villa Opicina-Confine di Stato.

L'intervento interessa la Stazione di Villa Opicina e la tratta tra Bivio Aurisina e il confine di Stato e prevede la soppressione del PL nei pressi dell'ex Stazione di Prosecco, con la realizzazione di un cavalcaferrovia, e l'upgrading tecnologico della linea esistente con l'obiettivo di adeguare a STI gli impianti



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)			X			X					X				X				

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
63,11	40,11	di cui:	38,77	0,00	0,00	1,34	0,00		23,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	
35,00		28,11					63,11	Esplicitazione sul progetto delle ulteriori opere connesse all'upgrading della linea bivio Aurisina - Villa Opicina (vedi P223)Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Divaca (vedi 1604B).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	
35,00		5,11				40,11	Esplicitazione sul progetto delle ulteriori opere connesse all'upgrading della linea bivio Aurisina - Villa Opicina (vedi P223)Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Divaca (vedi 1604B).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In fase di ultimazione la Progettazione Definitiva

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca	5,11	5,11	0,00	4,09	1,02	4,17	3,59	3,51	0,44	0,10	0,07	0,10	0,89
Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)	58,00	35,00	23,00	46,40	11,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	0,53	56,95
	63,11	40,11	23,00	50,49	12,62	4,17	3,59	3,51	0,44	0,10	0,59	0,62	57,84

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di breve periodo sono finalizzati a: allungamento dei moduli di stazione consentiranno la circolazione di treni merci lunghi fino a 740 metri mentre il consolidamento della sede e del binario consentirà il transito di convogli aventi massa

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X				x	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,46
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,54
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento connesso allo sviluppo del collegamento ferroviario transfrontaliero Trieste-Divaca (Accordo interministeriale governativo italo-sloveno (CIG) del 12.10.2010 e successi decisioni GEIE)• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

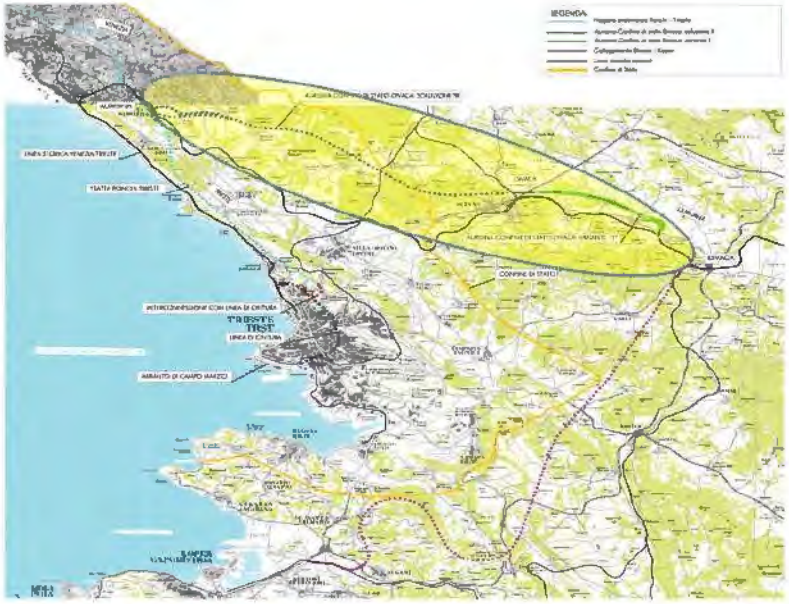
Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

Progetto 1604B: Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto, ritirato a seguito del parere delle Commissioni Parlamentari di Camera e Senato in sede di esame del CdP-I 2017-2021, si inserisce nel programma di potenziamento dei collegamenti transfrontalieri del corridoio Mediterraneo verso la Slovenia. Il progetto si configura come la prosecuzione della linea AV/AC Venezia - Trieste verso est, fino a Divača ed in futuro fino a Lubiana. Gli interventi mirano anche a soddisfare l'esigenza avanzata dallo stato sloveno di collegare il porto di Koper con il Corridoio Mediterraneo mediante la nuova linea Koper - Divača.La nuova linea si dirama dai bivi della nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste previsti immediatamente ad est dell'attuale stazione di Aurisina, che realizzano le interconnessioni verso la nuova linea di valico e verso la linea di cintura di Trieste. Sul versante italiano il tracciato si sviluppa prevalentemente in galleria per un'estesa di circa 12,5 km fino al confine di Stato posto a circa 1.600 metri a nord-ovest dell'esistente confine stradale di Fernetti. Sul versante sloveno la nuova linea procede verso est in galleria passando a nord della città di Sežana con termine ad est del monte Tabor e prosecuzione in superficie fino all' interconnessione con la linea esistente Ljubljana -Sežana nella stazione esistente di Divača.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
0,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.040,00		-5,11		-1.034,89			0,00

Progetto ritirato in ottemperanza alle condizioni espresse dalle Commissioni Parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021. I finanziamenti già stanziati per la progettazione preliminare degli interventi sono confluiti nel progetto di potenziamento della linea Bivio Aurisina-Villa Opicina-Divaca (vedi 1604A).

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
5,11		-5,11	-1,21		1,21	0,00

Progetto ritirato in ottemperanza alle condizioni espresse dalle Commissioni Parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021. I finanziamenti già stanziati per la progettazione preliminare degli interventi sono confluiti nel progetto di potenziamento della linea Bivio Aurisina-Villa Opicina-Divaca (vedi 1604A).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stato completato (2008) lo Studio di Fattibilità transfrontaliero italo/sloveno denominato "CROSS-5", che ha individuato un tracciato "ottimizzato" e due alternative. Negli anni 2009/10 sono stati condotti ulteriori approfondimenti che hanno prefigurato soluzioni alternative a quelle dello studio del 2008, che minimizzano gli impatti sul territorio, soluzioni approfondite attraverso uno specifico studio di fattibilità, approvato dalla Commissione Intergovernativa Italo Slovena a giugno 2011. Per regolare i rapporti fra gli Stati durante le fasi di progettazione ad ottobre 2010 è stato sottoscritto specifico Accordo e per il coordinamento dei lavori fra Italia e Slovenia è stato istituito un Ufficio Tecnico Comune (Common Executive Body–CEB) che ha seguito le attività fino all'istituzione del GEIE il cui Atto Costitutivo è stato sottoscritto dai due soci (italiano –RFI e Sloveno –DRI) il 23.05.2013. Per la parte italiana: concluse le indagini geognostiche, i rilievi georeferenziali. La progettazione preliminare è stata approvata (30.9.2015) con verifica del collegamento con la linea esistente e dell'impiantistica in corrispondenza del confine di Stato.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca	J71C10000030007	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	7-2012	9-2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
per memoria - Intervento annullato/ristrutturato	0,00	0,00	0,00										0,00
	0,00	0,00	0,00										0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento rappresenta, in orizzonte di lungo periodo, la prosecuzione della linea AV/AC Venezia-Trieste verso est fino a Divača e in futuro fino a Lubiana

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

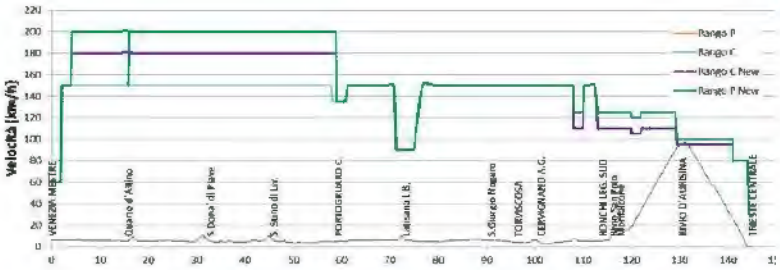
Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Tratta Bologna-Venezia-Trieste

Progetto P067: Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linea con interventi sui punti singolari e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rinnovo dell'armamento e dei sistemi di distanziamento), linmitando al massimo il consumo di territorio (rettifiche in sede, piccole varianti, interventi di PRG, …).Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento delle tratte Verona-Padova e Portogruaro-Ronchi dei Legionari.



LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione linea storica Milano-Venezia						X		X		X				X					
Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0						X		X		X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
35,00	35,00	di cui:	35,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
35,00							35,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
35,00						35,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Interventi parte in corso e parte ultimati

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Velocizzazione linea storica Milano-Venezia	J97E13000270001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	5-2017	12-2013	3-2019	-	-	-	-
Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0	J11J04000070041	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	3-2016	2-2014	4-2018	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione linea storica Milano-Venezia	5,00	5,00	0,00	4,89	0,11	5,00	4,94	4,85	0,11	0,04	0,00	0,00	0,00
Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0	20,00	20,00	0,00	19,56	0,44	19,97	19,57	19,91	0,03	0,06	0,00	0,00	0,00
Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0	10,00	10,00	0,00	6,04	3,96	6,65	6,50	6,65	0,00	0,03	-0,01	0,00	3,33
	35,00	35,00	0,00	30,49	4,51	31,62	31,02	31,42	0,14	0,13	-0,01	0,00	3,33

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza per le relazioni tra Venezia e Trieste e tra Brescia e Padova sulla linea storica

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,65
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Veneto del 22/11/2016• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

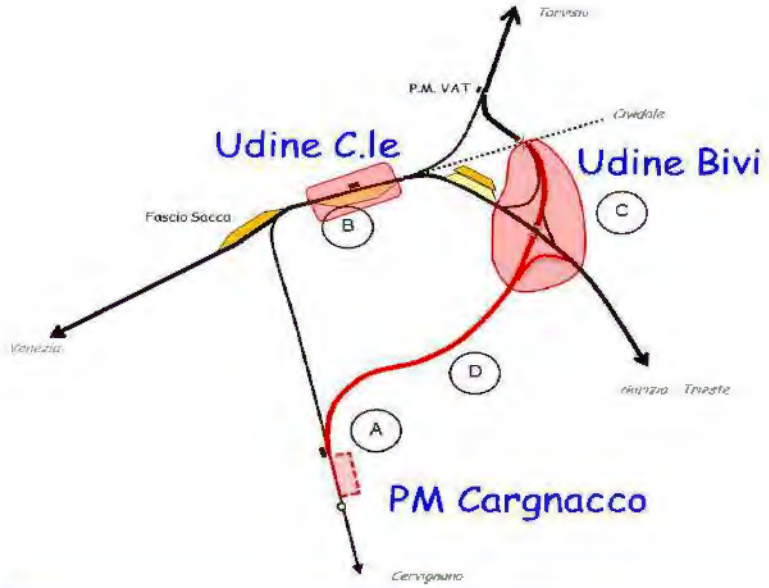
Progetto 1940: Nodo di Udine

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di sviluppo infrastrutturale dei principali itinerari merci, con particolare riferimento agli assi portanti della mobilità rappresentati dai Core Network Corridors della rete TEN-T. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano il potenziamento (raddoppio/quadruplicamento) degli itinerari di maggior interesse, come ad esempio le tratte di accesso ai valichi alpini, nonchè la realizzazione di itinerari di by-pass dei centri urbani (gronde merci). La realizzazione degli interventi consentirà di superare gli attuali vincoli prestazionali e capacitativi, legati principalmente alle pendenze delle linee e all'utilizzo promiscuo delle linee della rete convenzionale, che limitata la disponibilità di tracce merci di qualità. Nello specifico gli interventi, da realizzarsi per fasi funzionali, mirano alla riorganizzazione della circolazione nel nodo di Udine e sulla tratta urbana della linea Udine – Cervignano con itinerari dedicati per tipologia di traffico, migliorando al contempo l'inserimento dell'infrastruttura ferroviaria nel contesto territoriale, riqualificando le aree urbane e restituendo alla città di aree pregiate oggi occupate dagli impianti ferroviari.Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta tra Udine C.le – Udine Parco - Bivio Cividale – PM VAT (raccordo nord ovest del nodo) con realizzazione di due linee indipendenti a doppio binario verso Tarvisio e verso Trieste, contestuale dismissione della linea tra PM VAT e Udine, e adeguamento del piano del ferro della stazione di Udine C.le. La linea diretta Udine – PM VAT sarà adibita al traffico viaggiatori mentre la Udine – Udine Parco – PM VAT sarà utilizzata per il traffico merci. Gli impianti saranno adeguati per eliminare le principali interferenze e velocizzare gli itinerari e consentiranno di gestire in maniera più flessibile il traffico.

Le principali realizzazioni riguardano:- Realizzazione del Nuovo PM Cargnacco e dell'Apparato Centrale- Nuovo Apparato e PRG di Udine Centrale- Nuovo Apparato Udine Bivi (ex Udine Parco) con PRG - Raddoppio della Linea di Cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco e attivazione Bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano.Nell'ambito di questi interventi è stata individuata una prima fase funzionale, che comprende la Progettazione degli interventi complessivi e la realizzazione del nuovo PM Cargnacco e del Nuovo Apparato (punto A) e del Nuovo Apparato di Udine su piano del ferro attuale.

Gli interventi si sviluppano attorno alla città di Udine ed in particolare nei Comuni di Udine, Pradamano, Palazzolo e Pavia. Verranno potenziate le tratte di accesso alla stazione di Udine e alla linea di cintura, realizzando raddoppi di binario e nuovi bivi sui sedimi già predisposti in passato. Inoltre verrà realizzato un nuovo Posto di Movimento nei pressi dell'attuale Bivio Cargnacco a servizio della Zona Industriale di Udine con la contestuale soppressione dei PL insistenti sul futuro PM, con realizzazione di opere sostitutive (sottovia) con lo scopo di spostare il traffico merci da Udine Parco alla zona Sud nei pressi della ZIU.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale					X	X				X						X	X		

2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	X		X			X	X

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
203,00	52,90	di cui:	50,00	0,00	1,00	0,00	1,90		150,10			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
185,90			17,10				203,00

Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento.Nello specifico si registra un incremento della stima di costo delle opere sostitutive dei 4 PL previsti nel perimetro.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
52,90						52,90

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso la Progettazione Definiva dell'ACC di Udine.In corso studio di fattibilità degli ulteriori interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	J54H17000130009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	6-2017	4-2021	11-2019	12-2022	4-2019	3-2021	11-2019	12-2024	12-2024	n.a.	Da avviare	Da avviare
2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	J54H17000130009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	3-2021	12-2021	6-2020	3-2021	3-2021	12-2027	6-2028	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	68,90	52,90	16,00	58,28	10,63	4,68	0,67	0,25	1,52	0,74	7,60	3,43	55,36
2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	134,10	0,00	134,10	124,13	9,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134,10
	203,00	52,90	150,10	182,41	20,59	4,68	0,67	0,25	1,52	0,74	7,60	3,43	189,46

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferrovi

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X				X		X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,43
Rilevanza strategica I RS	0,30

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Friuli Venezia Giulia del 03/02/2016• Intervento previsto workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornam

Maturità	I_M	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,31
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

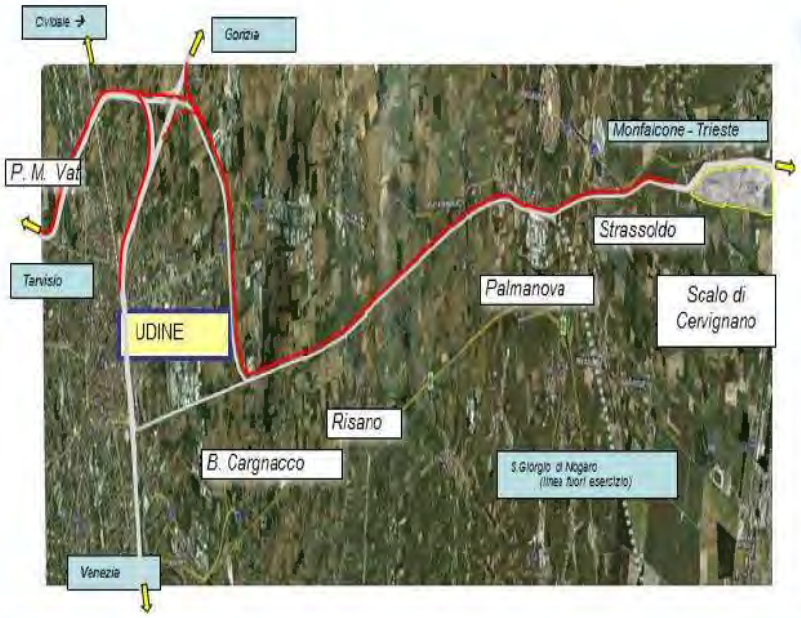
Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

Progetto I133b: Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto prevede il potenziamento della linee di accesso al valico di Tarvisio, in previsione dello sviluppo dei traffici merci sul corridoio Baltico Adriatico.Gli interventi consistono nel completamento del raddoppio della linea ferroviaria Cervignano - Palmanova – Udine da Strassoldo fino a bivio VAT in affiancamento alle linea attuale. Il progetto assieme alle sistemazione del nodo di Udine si correla agli interventi di potenziamento individuati per la linea Venezia–Trieste e garantirà a regime specializzazione dei traffici, con benefici sulla regolarità dei servizi viaggiatori e merci, oltre a determinare possibilità di offerta aggiuntiva e riduzione dei tempi di percorrenza per servizi regionali ed a lungo raggio.

Si rappresenta che l'ipotesi di raddoppio della tratta Strassoldo e Palmanova in affiancamento alla sede esistente rappresenta una alternativa alla soluzione prevista nel Progetto Preliminare AV/AC che è notevolmente più complessa, costosa e impattante per il territorio oltre che più lunga in termini di percorrenza e potrebbe essere utilmente realizzata solo contestualmente al Progetto AV/AC.



LOCALIZZAZIONE

Friuli Venezia Giulia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)						X										X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
350,00	5,00	di cui:	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00				345,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
350,00							350,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
5,00						5,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	350,00	5,00	345,00	280,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,25	5,25	339,50
	350,00	5,00	345,00	280,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,25	5,25	339,50

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse del Tarvisio e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Baltico-Adriatico.Il completamento del Raddoppio Udine – Palmanova consentirà lo sviluppo dei traffici merci sul Co

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,21
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Friuli Venezia Giulia del 03/02/2016• Intervento previsto workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornam

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

Programma P057B: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Baltico-Adriatico, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea.Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.Gli interventi riguardano sostanzialmente l'allungamento del modulo di linea a 740 m, ed interesseranno prioritariamente l'intero corridoio a partire dal collegamento del valico di Tarvisio con i porti di Trieste e Venezia e, in fase successiva, la prosecuzione verso Bologna e Ravenna.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase						X				X						X			

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
101,04	101,04	di cui:	101,04	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
101,04							101,04

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
101,04						101,04

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono stati completati gli interventi tra Udine e Tarvisio. Sono in corso di progettazione gli interventi del modulo tra Udine e Cervignano. Sono in fase di avvio le progettazioni di adeguamento della massa assiale (D4) sulle linee verso il Porto di Ravenna.Sono in corso le progettazioni degli altri interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	5,81	5,81	5,70	98%	Realizzazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Venezia	J17J18000360001	5,00	5,00	4,83	97%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	1,79	1,79	1,72	96%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	5,50	5,50	5,06	92%	Realizzazione
Upgrading BO-PD/Rovigo Monselice	J57J18000060001	19,10	19,10	16,97	89%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	11,90	11,90	3,89	33%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	0,70	0,70	0,12	18%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico	J34H14000540001	0,38	0,38	0,02	6%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Baltico-Adriatico (DTP Bologna)	J44H17000430001	1,55	1,55	0,07	5%	Realizzazione
Upgrading corridoio Baltico-Adriatico	°	37,31	37,31	0,00	0%	Progettazione
Upgrading corridoio Baltico-Adriatico	°	12,00	12,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
101,04	101,04	0,00	88,29	12,75	45,96	30,43	10,36	27,50	4,94	8,93	1,00	48,31

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merciGli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x						x		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●					③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine — Connessioni ai valichi orientali

Programma P223: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle direttrici Venezia-Trieste/Udine, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazione rientra il potenziamento tecnologico della direttrice Bologna-Padova.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

Friuli Venezia Giulia

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)										X		X				X			

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
410,10	286,85	di cui:	286,85	0,00	0,00	0,00	0,00		17,70	37,75	67,80	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
433,10		-23,00					410,10

Esplicitazione di ulteriori opere connesse all'upgrading della linea bivio Aurisina - Villa Opicina su specifico investimento (vedi 1604A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
195,00				91,85		286,85

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- modulo 750 metri linea Padova - Trieste - Villa Opicina e Tarvisio- adeguamento D4 Venezia - Trieste - Villa Opicina- ACC-M area Veneta (1^ fase)- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento- interventi di upgrading tecnologico e rinnovo infrastrutturale legati al potenziamento prestazionale.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

1^ fase: In corso l'attività negoziale relativa agli interventi di 1^ fase (tratta Bologna-Polesella) .2^ fase: In corso la Progettazione Definitiva delle opere di piazzale e fabbricati. Avviata l'attività negoziale relativa alle opere di cabina.È in corso lo studio di fattibilità degli interventi finanziati.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
DTP TS – upgrading linee viaggiatori	J37J18000080001	31,20	31,20	27,67	89%	Realizzazione
Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1^ fase)	J54H14000530001	55,00	55,00	6,66	12%	Realizzazione
Potenaziamento tecnologico linea Bologna- Padova 2 fase	J54H16001160001	105,00	105,00	1,33	1%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine	°	193,10	91,85	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine	°	3,80	3,80	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine	°	22,00	0,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
410,10	286,85	123,25	359,42	50,68	40,82	24,13	6,25	28,04	7,09	29,66	46,51	292,54

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Dorsale centrale

Progetto P090: Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito di un programma di interventi per l'adeguamento della linea DD.ma Roma-Firenze agli standard tecnologici del Sistema Alta Velocità / Alta Capacità italiano. Gli interventi consistono nell'adeguamento dei sistema di segnalamento allo standard interoperabile (sistema ETCS/ERTMS) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR).

Gli interventi consistono in:- adeguamento armamento e interventi su TE per velocizzazione- upgrade tecnologico con sistema ERTMS-ETCS dei sistemi di sicurezza e segnalamento (ERTMS, ACC-M) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR)- interventi di centralizzazione dell'impianto DOTE della linea DD Firenze – Roma a Bologna e sua integrazione con DOTE AV Milano – Bologna

LOCALIZZAZIONE

Toscana

Lazio

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase										X									

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	200,00	di cui:	200,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
200,00							200,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
200,00						200,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso lavori per rinnovo armamento, TE ed IS.In corso i lavori di ERTMS, ACC-M e GSM-R e per SSE linea DD.Affidati lavori DOTE DD Firenze – Roma, in corso Progettazione Esecutiva.In corso validazione progettazione definitiva dell'estensione SCC sulla linea AV In corso gli interventi di upgrade delle SSE della linea storica.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase	J44H17000110001	Realizzazione	-	-	-	-	4-2018	3-2020	-	-	-	-	12-2021			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase	200,00	200,00	0,00	174,70	25,30	77,82	47,58	22,58	26,19	26,96	17,62	31,69	74,97
	200,00	200,00	0,00	174,70	25,30	77,82	47,58	22,58	26,19	26,96	17,62	31,69	74,97

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni per il recupero dei tempi di percorrenza sulla relazione AV Firenze-Roma

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,65
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana del 01/04/2016• Intervento previsto nei workpl sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Progetto P146: Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, per linee della regione Toscana interessate prevalentemente dal servizio ferroviario regionale.Gli interventi prioritari riguardano il quadruplicamento della tratta Empoli-Bivio S. Miniatello ma nell'ambito del progetto saranno altresì sviluppati gli studi per la realizzazione di un terzo binario tra bivio Renai e Cascine e interventi sulla linea esistente per la velocizzazione a 160-180 km/h della tratta Empoli-Pisa.

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario						X			X				X	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
140,00	6,00	di cui:	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00			134,00		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
140,00							140,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Le nuove risorse sono destinate alla progettazione degli interventi
1,00				5,00		6,00	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario	140,00	6,00	134,00	112,00	28,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,00
	140,00	6,00	134,00	112,00	28,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Eliminazione dei colli di bottiglia sull'asse Firenze-Pisa e conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e nel nodo di FirenzeRecupero dei tempi di percorrenza sulla relazione Firenze-Pisa

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,43
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana del 01/04/2016• Intervento previsto nei workpl
sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Nodo di Roma

Progetto P106: Gronda merci di Roma - Cintura sud

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto, in fase di rielaborazione per il mutato scenario di contesto, costituisce la fase di completamento delle nuove infrastrutture per consentire il by-pass del nodo ferroviario di Roma da dedicare principalmente al traffico merci (linea di gronda). Ilrogetto prevede la realizzazione di una nuova linea da Ponte Galeria a Campoleone per l'instradamento dei treni merci della linea dorsale Firenze - Roma e della Tirrenica Pisa - Roma verso la linea Roma - Formia - Napoli (Cintura Sud).

La nuova linea a doppio binario che ricade interamente nella Provincia di Roma, si sviluppa tra la piana di Ponte Galeria e la valle del fosso Malafede in ambito inparte urbanizzato e in parte naturale/agricolo. L'opera è costituita prevalentemente da viadotti e gallerie.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
844,63	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					844,63

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
844,63							844,63

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2003 era stato inviato al MIT, per l'iter approvativo di Legge Obiettivo, il Progetto Preliminare sviluppato.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone	J31H03000180008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	8-2025	4-2027	12-2027	6-2028	7-2027	12-2027	12-2027	5-2032	5-2032	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone	844,63	0,00	844,63	730,01	114,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	844,63
	844,63	0,00	844,63	730,01	114,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	844,63

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Separazione dei traffici che consentirà anche un incremento del modello di esercizio regionale e suburbano del Nodo di Roma.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,19
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0081: Potenziamento asse ferroviario Pontremolese

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di potenziamento della trasversale La spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana.Gli interventi, articolati per fasi funzionali, hanno riguardato il raddoppio della tratta Chiesaccia - S. Stefano di Magra, la realizzazione del terzo binario tra Vezzano L. e La Spezia Migliarina sulla linea tirrenica e di un nuovo fascio merci nella stazione di La Spezia Marittima, la realizzazione del raccordo Garfagnana per il collegamento diretto con la linea Aulla-Lucca ed il consolidamento della galleria Borgallo.Gli interventi in corso consistono nel raddoppio della tratta Osteriazza - Solignano.

Inquadramento territorialeLa linea Pontremolese (Parma – La Spezia) è parte integrante del corridoio plurimodale Ti.Bre. (Tirreno-Brennero).La linea ferroviaria Pontremolese è una delle principali trasversali della rete e collega, attraverso un percorso di circa 112 km, le stazioni di Parma e Fidenza, con Vezzano Ligure e Sarzana sulla direttrice tirrenica. Proprio questa funzione di collegamento porta l'itinerario ad essere utilizzato per l'inoltro dei treni merci a servizio dei porti dell'Alto Tirreno.L'orografia del territorio attraversato dalla linea è estremamente varia, estendendosi, attraverso l'appennino, dalla costa tirrenica alla pianura padana.Tipologia di opereIl raddoppio della tratta tra S.Stefano al mare e Chiesaccia, attivato nel 2004, si sviluppa su un nuovo tracciato per un totale di circa 6,6 Km. La morfologia del territorio ha comportato la realizzazione viadotti e gallerie.Il raddoppio della tratta tra Solignano e Fornovo, attivato nel 2014, è stato realizzato in parte in affiancamento all'attuale binario ed in parte in variante.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi									X	X						X			
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)									X	X						X	X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
568,06	568,06	di cui:	568,06	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
568,06							568,06

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
568,06						568,06

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Intervento ultimato

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	J61H92000000008	Esercizio	-	-	9-2000	9-2003	3-2003	12-2004	-	-	7-1999	1-2008	2-2008	-	-	-
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	J61H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	5-2005	7-2013	-	1-2013	5-2005	6-2015	11-2014	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi	281,33	281,33	0,00	237,70	43,63	281,22	185,36	281,11	0,06	0,00	0,16	0,00	0,00
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)	286,73	286,73	0,00	256,49	30,24	285,51	266,63	284,05	0,76	0,70	0,03	1,17	0,02
	568,06	568,06	0,00	494,19	73,87	566,72	451,99	565,16	0,83	0,70	0,19	1,17	0,02

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi recentemente attivati, relativi al raddoppio della tratta Solignano-Fornovo, hanno consentito il miglioramento della regolarità della circolazione e la stabilizzazione dell'orario

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X				X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,70
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,46
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo per la Definizione della capacità delle infrastrutture ferroviarie nella Regione Emilia Romagna del 05/02/14

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0276A: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della trasversale La Spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana.

Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono: I fase: adeguamento piano del ferro e realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei trafficiI fase: raddoppio tratte Parma-Vicofertile-Osteriazza. Il tracciato si sviluppa in variante all'interno dell'abitato di Parma per risolvere le interferenze tra i flussi provenienti dalla linea Pontremolese con quelli della interconnessione AV e della linea storica Milano-Bologna e migliorare l'inserimento nel contesto urbano. Il raddoppio prosegue in sostanziale affiancamento nella tratta Parma (e) - Vicofertile e nella successiva tratta Vicofertile - Osteriazza si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante alla linea attuale

Inquadramento territorialeLa linea Pontremolese (Parma – La Spezia) è parte integrante del corridoio plurimodale Ti.Bre. (Tirreno-Brennero).La linea ferroviaria Pontremolese, è una delle principali trasversali della rete e collega, attraverso un percorso di circa 112 km, le stazioni di Parma e Fidenza, con Vezzano Ligure e Sarzana sulla direttrice tirrenica. Proprio questa funzione di collegamento porta l'itinerario ad essere utilizzato per l'inoltro dei treni merci a servizio dei porti dell'Alto Tirreno.L'orografia del territorio attraversato dalla linea è estremamente varia, estendendosi , attraverso l'appennino, dalla costa tirrenica alla pianura padana.Tipologia di opereIl progetto classificato, tra gli obiettivi strategici di "sviluppo della rete merci", ha come obiettivo l'incremento della potenzialità della linea. La realizzazione delle opere consente di dotare la linea di adeguate caratteristiche funzionali, finalizzate allo sviluppo del traffico merci, che superino le limitazioni di prestazione per eccessi di pendenza, composizione dei convogli e sagoma di transitabilità.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	X								X	X						X	X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
247,10	96,35	di cui:	12,50	83,85	0,00	0,00	0,00			150,75		0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
251,74				-4,64			247,10

Rimodulazione dei costi nell'ambito del medesimo progetto di investimento, con imputazione dei costi sostenuti per la progettazione preliminare dell'intervento complessivo sul cocice intervento CdP-I relativo all'opera principale (vedi 0276B)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
96,35						96,35

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Stazione di Parma: la Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009, la Progettazione Definitiva è ancora in approvazione al CIPE.Tratta Parma (e) - Vicofertile: la Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009. A giugno 2011 è stato inoltrato al MIT il Progetto Definitivo per l'attivazione dell'iter autorizzativo secondo L. O. L'iter approvativo è ancora in corso (CdS convocata dal MIT e non chiusa).Tratta Vicofertile – Osteriazza: La Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009. Da avviare la Progettazione Definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	J81H02000000001	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile	247,10	96,35	150,75	43,25	203,86	11,75	11,20	11,75	0,00	0,00	0,00	0,00	235,35
	247,10	96,35	150,75	43,25	203,86	11,75	11,20	11,75	0,00	0,00	0,00	0,00	235,35

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

1) La realizzazione del tratto di raddoppio fra Parma e Vicofertile, oltre a contribuire all'incremento della regolarità della circolazione e al miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea, consentirà di ottenere dei benefici specifici q

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,56
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,76
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Esigenza di investimento segnalata dagli stakene del tavolo tecnico di ascolto di cui al par. 3.7 del PIR 2020

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Progetto 0276B: Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il completamento del programma di potenziamento della trasversale La Spezia-Parma per il miglioramento dei collegamenti tra i porti dell'alto Tirreno e la regione padana.Gli interventi di 2^ fase consistono in: tratta Berceto-Chiesaccia, di completamento del raddoppio dell'intero itinerario. gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova galleria di valico nella tratta Berceto-Pontremoli e nel raddoppio della tratta Pontremoli – Chiesaccia in variante rispetto allìattuale tracciato.

Situazione attuale:• tratta Berceto-Borgo Val di Taro a semplice binario• tratta Borgo Val di Taro-Pontremoli a doppio binario• tratta Pontremoli – Chiesaccia a semplice binario.Situazione futura:tratta Berceto-Pontremoli variante con nuova galleria di valicotratta Pontremoli – Chiesaccia realizzazione tratta a doppio binario

Inquadramento territorialeLa linea Pontremolese (Parma – La Spezia) è parte integrante del corridoio plurimodale Ti.Bre. (Tirreno-Brennero).La linea ferroviaria Pontremolese, è una delle principali trasversali della rete e collega, attraverso un percorso di circa 112 km, le stazioni di Parma e Fidenza, con Vezzano Ligure e Sarzana sulla direttrice tirrenica. Proprio questa funzione di collegamento porta l'itinerario ad essere utilizzato per l'inoltro dei treni merci a servizio dei porti dell'Alto Tirreno.L'orografia del territorio attraversato dalla linea è estremamente varia, estendendosi , attraverso l'appennino, dalla costa tirrenica alla pianura padana.Tipologia di opereIl progetto classificato, tra gli obiettivi strategici di "sviluppo della rete merci", ha come obiettivo l'incremento della potenzialità della linea. La realizzazione delle opere consente di dotare la linea di adeguate caratteristiche funzionali, finalizzate allo sviluppo del traffico merci, che superino le limitazioni di prestazione per eccessi di pendenza, composizione dei convogli e sagoma di transitabilità.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	X								X				X			X	X		
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	X								X				X			X	X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

2.056,90	0,59	di cui:	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	2.056,30	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.052,26				4,64			2.056,90

Rimodulazione dei costi nell'ambito del medesimo progetto di investimento, con imputazione dei costi sostenuti per la progettazione preliminare dell'intervento complessivo sul cocice intervento CdP-I relativo all'opera principale (vedi 0276A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,59						0,59

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La Progettazione Preliminare è già stata approvata dal CIPE nel 2009

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	J81H02000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	3-2021	12-2022	5-2024	2-2025	6-2023	5-2024	5-2024	7-2033	7-2032	In corso	In corso	Da avviare
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	J81H02000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	2-2029	11-2030	7-2031	9-2029	10-2030	11-2030	7-2039	7-2039	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)	510,09	0,59	509,50	472,45	37,64	0,31	0,31	0,30	0,01	0,00	0,00	4,00	505,79
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia	1.546,80	0,00	1.546,80	1.431,04	115,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.546,80
	2.056,90	0,59	2.056,30	1.903,49	153,41	0,31	0,31	0,30	0,01	0,00	0,00	4,00	2.052,59

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Itinerario alternativo di attraversamento appenninico per il traffico merci (corridoio Tirreno-Brennero)Riduzione dei tempi di percorrenza tra la pianura padana e le aree dell'alto tirreno (relazione Parma-La Spezia)

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,24
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,76
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Programma P058A: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo ed in particolare per il collegamento dei porti dell'adriatico e del Mezzogiorno con il valico del Brennero, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.Gli interventi riguardano sostanzialmente il progressivo allungamento del modulo di linea a 740 m, da nord verso sud, l'adeguamento della sagoma a PC80 delle linee Bologna-Prato, La Spezia-Pisa e Milano-Bologna e l'adeguamento della sagoma a PC45 della linea Tirrenica nella tratta Pisa-Roma-Napoli via Formia.

LOCALIZZAZIONE

Veneto
Trentino Alto Adige
Emilia Romagna
Toscana
Umbria
Lazio
Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	X	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
449,98	449,98	di cui:	439,78	0,00	10,00	0,00	0,20					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
424,98						25,00	449,98

Inserimento nel perimetro di ulteriori opere di adeguamento a modulo delle direttrici Milano-Bologna e Napoli-Gioia Tauro (vedi P224)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
399,98				50,00		449,98

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- prosecuzione adeguamento prestazionale linea Bologna - Firenze e su ulteriori fasi di adeguamento a modulo dell'itinerario Scan - Med verso i porti di La Spezia e Livorno- Modulo 750 metri Bologna - Piacenza

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Ad oggi sono di fatto completati gli interventi sull'asse Brennero - Verona relativamente al modulo.Sono in corso di progettazione/avvio gli interventi di adeguamento a 750 m della Bologna - Verona.E' in corso di esecuzione per fasi l'adeguamento a sagoma della Bologna - Firenze (progettazione e lavori propedeutici) e della La Spezia - Pisa. E' stata avviata a realizzazione una 1^ fase di interventi di adeguamento a modulo del corridoio.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Firenze)	J54H17000740001	6,70	6,70	6,70	100%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze	J84H14001320001	6,50	6,50	6,50	100%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Roma	J54H14000440001	2,00	2,00	2,00	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Roma fase 0	J87I05000080001	3,00	3,00	3,00	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Bologna fase 0	J77G05000010001	10,50	10,50	10,50	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Firenze fase 0	J77G05000010011	8,03	8,03	8,03	100%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Firenze nuovo scalo merci Porcari	J14F05000050001	34,30	34,30	34,24	100%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze	J84H14001320001	5,10	5,10	5,07	99%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna	J84H14001280001	16,90	16,90	16,79	99%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna	J84H14001280001	5,00	5,00	4,93	99%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze	J84H14001320001	22,40	22,40	21,74	97%	Realizzazione
Upgrading rete merci - DTP Verona	J37I05000030001	18,50	18,50	17,94	97%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Roma)	J54H17000750001	4,20	4,20	3,85	92%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Bologna)	J84H17001230001	31,00	31,00	25,09	81%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna	J84H14001280001	2,50	2,50	1,87	75%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Roma	J54H14000440001	25,00	25,00	17,70	71%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Bologna	J84H14001280001	8,00	8,00	4,38	55%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Firenze	J84H14001320001	3,10	3,10	1,42	46%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Bologna)	J84H17001230001	30,00	30,00	6,37	21%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Roma)	J54H17000750001	1,00	1,00	0,03	3%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Firenze)	J54H17000740001	16,41	16,41			Progettazione
Upgrading corridoio Scan-Med porti Tirreno	°	175,85	175,85	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento prestazionale linee - DTP RC	J27J18000360001	10,00	10,00	0,00	0%	Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area tirrenica (DTP Bologna)	J84H17001230001	3,00	3,00			Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med - DTP Napoli	J94H14000130001	1,00	1,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
449,98	449,98	0,00	401,62	48,36	231,35	164,17	171,51	51,18	36,13	27,98	11,11	152,08

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merciGli interventi consentiranno di potenziare le connessioni con i Valichi Alpini e di incrementare le prestazioni per il traffico merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
					x	x	x	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice centrale e Tirrenica Nord — Accesso ai porti tirrenici

Programma P224: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrici Dorsale Centrale e Tirrenica Nord, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazioni rientrano il potenziamento tecnologico della direttrice Tirrenica, l'upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna-Verona, il potenziamento tecnologico della direttrice Milano-Bologna.

LOCALIZZAZIONE

Veneto
Trentino Alto Adige
Emilia Romagna
Toscana
Umbria
Lazio
Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)										X			X			X			

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.252,15	1.196,60	di cui:	1.166,60	0,00	30,00	0,00	0,00		320,26	324,26	411,01	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.277,15		14,20				-39,20	2.252,15

Riclassifica su altro programma delle ulteriori opere di adeguamento a modulo delle direttrici Milano-Bologna e Napoli-Gioia Tauro (vedi P058A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
694,47		14,20		479,93	8,00	1.196,60

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- modulo 750 metri linea Roma - Napoli via Cassino e adeguamento D4 Roma - Napoli via Cassino- completamento, per fasi , dell'adeguamento prestazionale linea Bologna - Firenze- Inoltre sono previsti interventi di upgrading tecnologico e rinnovo infrastrutturale legati al potenziamento prestazionale.- Modulo Tirrenica ((ulteriore fase);- Modulo e peso assiale Cassino (ulteriore fase);- Modulo Napoli - Reggio Calabria (prima fase).- Terza e ultima fase ACC-M Bologna - Piacenza- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento- interventi di upgrading tecnologico e rinnovo infrastrutturale legati al potenziamento prestazionale.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice Tirrenica sono sostanzialmente ultimati.Sono in realizzazione gli interventi di upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna-Verona, che consistono nell'implementazione di ACCM nella tratta S. Felice sul Panaro – Poggio Rusco.E' in corso la progettazione definiva della 1^ fase del del potenziamento tecnologico della linea convenzionale Bologna-Milano. Il progetto prevede la realizzazione di un ACC Multistazione a Bologna Centrale con inserimento nel sistema degli apparati esistenti, nuovi apparati, rinnovo totale del sistema di distanziamento tra Rubiera – Fidenza, nuovo PRG di Modena, estensione e riconfigurazione del sistema del CTC di Bologna, riconfigurazione dell'apparato PP/ACC di Reggio Emilia, Nuovo ACC di Parma su ferro attuale" e "Nuovo sistema di distanziamento Fidenza – Salsomaggiore".È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
DTP BO – upgrading linee viaggiatori	J87I17000040001	14,20	14,20	14,20	100%	Realizzazione
Completamento SCC Tirrenica	J57I10000070001	92,60	92,60	89,39	97%	Realizzazione
DTP RM – upgrading linee viaggiatori	J57I17000060001	20,20	20,20	14,62	72%	Realizzazione
Upgrading Roma - Firenze (DD e LL)	J47J18000160001	24,58	24,58	14,68	60%	Realizzazione
Upgrade del sistema di distanziamento linea Bologna-Verona	J54H17000210001	33,00	33,00	18,58	56%	Realizzazione
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Napoli	J97J18000360001	10,00	10,00	4,64	46%	Realizzazione
DTP VR – upgrading linee viaggiatori	J97I17000090001	11,80	11,80	4,63	39%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia	J49B12000060001	20,00	20,00	6,58	33%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia	J49B12000060001	82,00	82,00	9,73	12%	Realizzazione
Potenziamento tecnolico linea Bologna- Piacenza 1 fase	J64H17000130001	3,06	3,06	0,34	11%	Realizzazione
Potenziamento tecnolico linea Bologna- Piacenza 1 fase	J64H17000130001	66,94	66,94	4,38	7%	Realizzazione
Potenziamento tecnologico linea Roma-Napoli via Formia (ulteriore fase)	J14G18000190001	44,20	44,20	0,01	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale dorsale Centrale e Tirrenica Nord	°	18,30	18,30	0,00	0%	Progettazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale dorsale Centrale e Tirrenica Nord	°	1.574,07	540,92	0,00	0%	Progettazione
Adeguamento tecnologie linea Roma-Napoli via Formia tratta sud	J16I18000020001	10,00	10,00	0,00	0%	Progettazione
Potenziamento tecnologico linee Roma-Napoli	°	218,30	195,90	0,00	0%	Progettazione
Velocizzazione Firenze-Pisa (fase 0)	J54H14000540001	8,90	8,90	8,51	96%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

2.252,15	1.196,60	1.055,54	1.859,21	392,94	234,62	149,04	110,77	70,76	69,23	48,34	118,09	1.834,96

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
x		x	x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

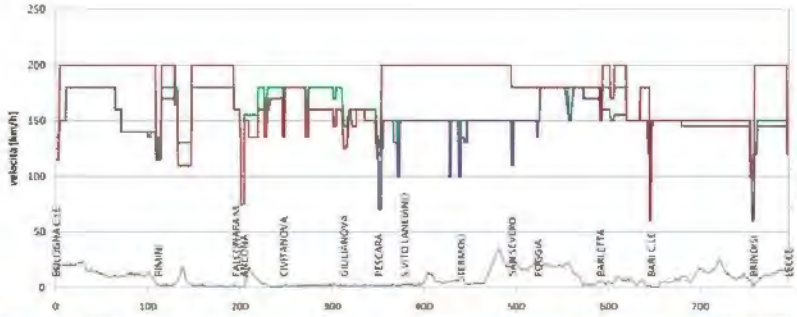
Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto I071: Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma di interventi, che interessano tutta la direttrice Adriatica da Bologna a Bari in stretta correlazione con il potenziamento della tratta terminale dell'itinerario Napoli-Bari-Taranto/Lecce, consentiranno una significativa riduzione dei tempi di percorrenza sui collegamento Lecce-Bari – Bologna, oltre al miglioramento della regolarità di esercizio nella sezione Ancona-Bologna. L'investimento è di tipo tecnologico con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale e riguarda le tratte: Rimini – Ancona, Pescara – Foggia, Foggia – Bari e Brindisi – Lecce.Nello specifico sono previsti interventi diffusi sul territorio che realizzano modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazione e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea. Ciò consentirà il recupero di circa 40 minuti di percorrenza tra Bologna e Bari e circa 60 minuti fino a Lecce. Nel progetto sono previsti anche gli interventi infrastrutturali necessari ad adeguare la linea Adriatica e permettere la codifica alla sagoma PC80; tale codifica consentirà l'effettuazione di trasporti intermodali compatibili con i principali "corridoi merci europei" ed i porti del Sud.

L'intervento è articolato in 6 opere funzionali, distinte su base territoriale (DTP Bologna: tratta Bologna-Rimini, DTP Ancona: tratta Rimini-Ancona e DTP Bari: tratta Pescara-Lecce) e per tipologia di intervento (upgrading infrastrutturale: opere civili, armamento e trazione elettrica e upgrading tecologico: impianti di sicurezza e segnalamento).



LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna

Marche

Abruzzo

Molise

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce						X			X	X				X					
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona						X			X	X				X					
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
350,65	350,65	di cui:	342,65	0,00	0,00	7,35	0,65					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
350,00				0,65			350,65

Ampliamento del perimetro del programma per l'inserimento di ulteriori opere previste nell'accordo con il comune di Rimini del 12/05/2017, finanziate con fondi regionali

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
350,00			7,35	0,65	-7,35	350,65

Ampliamento del perimetro del programma per l'inserimento di alcune opere accessorie finanziate dal comune di Rimini

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Attivata la velocizzazione della tratta Rimini – Cattolica e le SSE di S. Giorgio , Senigallia e Cattolica.In corso di realizzazione la velocizzazione della tratta Bologna – Rimini e le integrazioni IeC su tutta la tratta Bologna - Lecce.Avviata la fase negoziale per l'affidamento dei lavori sulla tratta Pescara – Termoli.In corso di progettazione degli interventi tecnologici sulla tratta Termoli – Foggia.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce	J84H14001290001	Realizzazione	-	-	9-2014	7-2017	-	-	-	7-2018	2-2015	12-2019	12-2019			
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona	J64H16000000001	Realizzazione	-	-	5-2016	1-2020	-	-	-	6-2019	6-2017	12-2019	12-2020			
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari	J64H14000450001	Realizzazione	-	-	3-2016	6-2019	4-2019	4-2020	6-2019	11-2019	11-2019	12-2020	6-2022			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce	79,00	79,00	0,00	77,11	1,89	77,93	58,98	59,05	6,51	6,00	7,00	3,13	-2,69
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce	70,00	70,00	0,00	68,36	1,64	69,98	52,92	57,47	9,71	2,83	0,00	-0,02	0,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce	70,00	70,00	0,00	68,42	1,58	69,91	65,02	62,71	4,40	1,30	1,60	0,00	-0,01
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona	9,80	9,80	0,00	9,42	0,38	9,57	8,73	7,58	1,83	0,20	0,00	0,00	0,19
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona	39,85	39,85	0,00	38,06	1,79	29,89	16,76	7,40	8,45	8,00	12,16	3,83	0,01
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari	82,00	82,00	0,00	73,29	8,71	26,60	9,27	6,29	7,64	20,26	26,34	16,51	4,96
	350,65	350,65	0,00	334,66	15,99	283,88	211,69	200,50	38,54	38,59	47,11	23,45	2,45

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento consentirà, unitamente ad altri interventi tecnologici già avviati sulla tratta a sud di Barletta, una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento Bari – Bologna stimata in circa 45' (attuale percorrenza 5h36', futura percorrenza 4h50

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
				X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,71	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30	• Intervento previsto nell'Accordo per la Definizione della capacità delle infrastrutture ferroviarie nella Regione Emilia Romagna del 05/02/14• Intervento previsto nei workplan per lo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)• Esigenza di i

Maturità	I_M	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,37
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

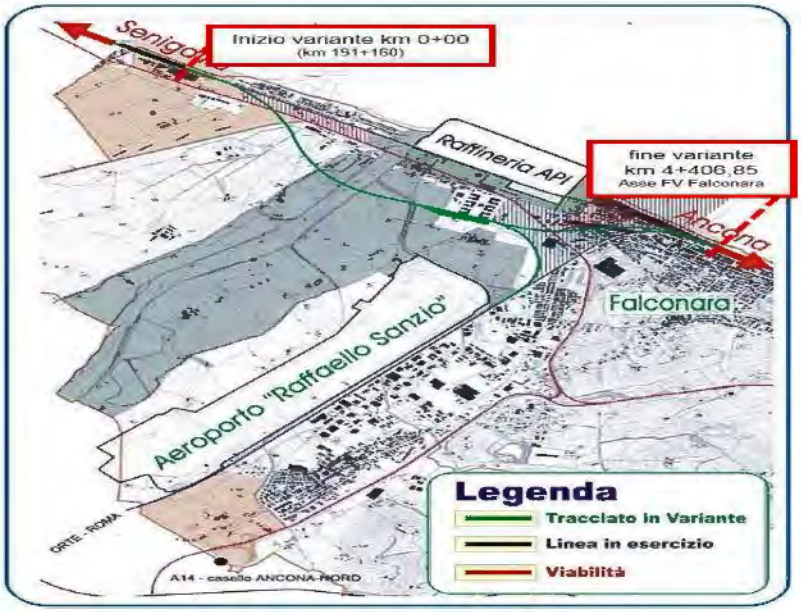
Progetto 0297A: Nodo di Falconara 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto complessivo del nodo di Falconara, in considerazione del fatto che l'attuale tracciato della linea Adriatica attraversa la raffineria API di Falconara. Il progetto prevede la realizzazione di una “bretella” di collegamento tra la linea Orte-Falconara e la linea Bologna–Lecce, per consentire il collegamento diretto eliminando la necessità d’invertire la direzione di marcia dei treni a Falconara Marittima sulla relazione Orte–Bologna.

Gli interventi di 1^ fase consistono in:- Costruzione di una variante a doppio binario (4,4 km) della linea Adriatica tra le stazioni di Montemarciano e Falconara M. (variante di Falconara), compresa la modifica del piano di stazione di Falconara M.;- Costruzione di una bretella di collegamento a semplice binario (1,5 km) tra la variante di Falconara e la linea Orte-Falconara, con possibilità di raddoppio, al completamento del raddoppio della intera linea Orte-Falconara; - Dismissione dell’attuale scalo merci di Falconara M.

Dal punto di vista geomorfologico, le aree interessate dall'intervento sito non presenta particolari emergenze; l’area infatti risulta da pianeggiante a subpianeggiante con quote che oscillano quasi sempre tra 2 e 5 m s.l.m.L’intervento in argomento prevede solo opere di scavalco delle viabilità e dei corsi d’acqua interferiti dalla linea. L’opera d’arte principale è costituita dal viadotto Esino e dal ponte in acciaio sul fiume Esino.



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	X									X						X			X

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
174,00	174,00	di cui:	23,25	150,75	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
174,00							174,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
174,00						174,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Progettazione esecutiva in corso a cura dell'appaltatore

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	J31J05000030011	Realizzazione	-	7-2005	5-2006	8-2011	12-2015	3-2019	12-2013	8-2015	12-2015	1-2022	10-2021	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord	174,00	174,00	0,00	107,49	66,51	98,52	35,97	24,49	7,10	14,00	18,76	18,53	91,12
	174,00	174,00	0,00	107,49	66,51	98,52	35,97	24,49	7,10	14,00	18,76	18,53	91,12

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, miglioramento nella gestione della circolazione, razionalizzazione dell'offerta merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x				0			x

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,63
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,34
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

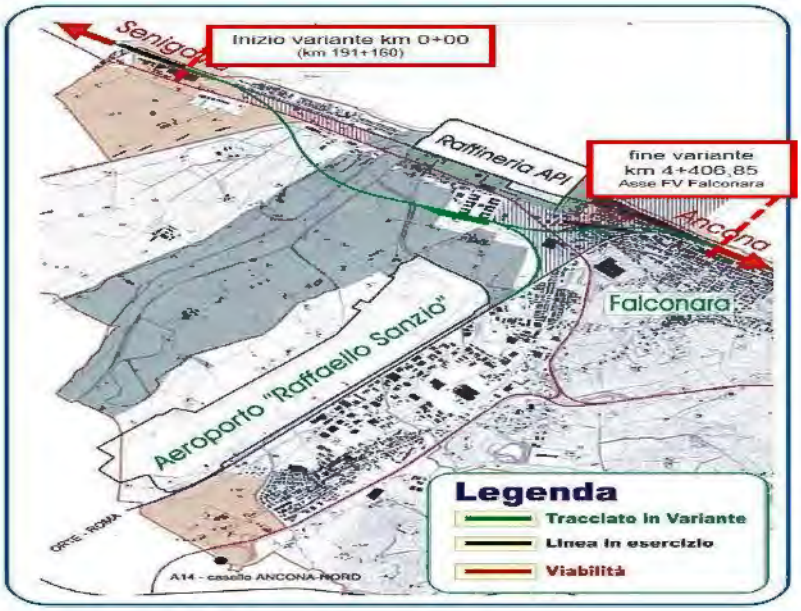
Progetto 0297B: Nodo di Falconara completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di riassetto complessivo del nodo di Falconara, che prevedono in prima fase la realizzazione di una variante di tracciato della linea Adriatica tra Montemarciano e Falconara Marittima e di una bretella per il collegamento diretto tra la linea Orte-Falconara e la linea ferroviaria Adriatica.

Gli interventi di 2^ fase consistono in:- costruzione della nuova stazione di Montemarciano e dismissione dell'attuale impianto; -trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai soli impianti di sicurezza e di segnalamento.

L'aea interessata dall'intervento risulta prevalentemente di tipo pianeggiante e subpianeggiante con quote del terreno che oscillano tra i 2 m e i 5 m s.l.m.



LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
2^ fase -nuova stazione Montemarciano	X				X					X						X			
2^ fase - completamento	X				X					X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
66,00	36,00	di cui:	35,00	0,00	1,00	0,00	0,00		30,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
66,00							66,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1,00				35,00		36,00

Le nuove risorse consentiranno di avviare la fase realizzativa della nuova stazione di Montemarciano e dismissione dell'attuale impianto

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione definitiva, da adeguare/integrare per l'avvio delle attività negoziali

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
2^ fase -nuova stazione Montemarciano	J31J05000030011	Progetto definitivo	-	-	-	-	12-2019	4-2020	7-2019	12-2019	12-2019	2-2022	1-2022	In corso	-	-
2^ fase - completamento	J31J05000030011	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2^ fase -nuova stazione Montemarciano	36,00	36,00	0,00	30,49	5,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	35,50
2^ fase - completamento	30,00	0,00	30,00	24,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,00
	66,00	36,00	30,00	54,49	11,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	65,50

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli obiettivi principali dell'intero investimento prevedono di: • aumentare la potenzialità della linea;• aumentare la qualità del servizio offerto alla clientela, sia attraverso una migliore regolarità della circolazione sia attraverso servizi accessor

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X					X		X

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,54
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,36
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Progetto 0142A: Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito del più ampio programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed é finalizzato al miglioramento dei collegamenti tra le regioni Abruzzo, Molise e Puglia e l'Italia settentrionale. Gli interventi hanno riguardato il completamento del raddoppio delle tratte Ortona-Casalbordino, Porto di Vasto-Vasto S. Salvo e Lesina-Apricena-S. Severo mentre sono in corso gli interventi di sistemazione del nodo di Foggia ed il raddoppio di una tratta a nord della stazione di Ortona.

Con riferimento agli interventi in corso:• PRG e ACC Foggia: ACC multistazione di Foggia prevede adeguamento e gestione del nuovo PRG di stazione: velocizzazione itinerari a 60 km/h, razionalizzazione dl piano del ferro (dagli attuali 16 binari passanti ai futuri 8), modulo merci a 750 metri, gestione del nuovo impianto di Cervaro. Inoltre: realizzazione del segnalamento plurimo per la gestione della bretella di collegamento tra le linee Bari–Foggia e Foggia–Napoli e realizzazione del nuovo ACCM Foggia – PM Cervaro con comando da Posto centrale ACCM di BA Lamasinata. • prevede l'adeguamento del piano del ferro, la velocizzazione degli itinerari a 60 km/h, modulo merci a 750 metri e la gestione centralizzata con ACCM della Foggia – PM Cervaro e della bretella di collegamento tra le linee Bari–Foggia e Foggia–Napoli. Per il raddoppio a nord di Ortona é prevista la realizzazione di una nuova galleria a semplice binario (circa 1 km) in aggiunta a quella già in esercizio.

L'intervento è interamente compreso nell'ambito della stazione di Foggia. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)										X				X		X			
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona										X						X			
PRG e ACC Foggia								X		X						X		X	

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

298,79	298,79	di cui:	259,79	39,00	0,00	0,00	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
299,04			-0,20				298,79

Il perimetro dell'intervento é stato aggiornato in coerenza agli effettivi contributi incassati dal PON-FESR. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
299,04					-0,20	298,79

Il perimetro dell'intervento é stato aggiornato in coerenza agli effettivi contributi incassati dal PON-FESR. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• raddoppio della tratta a nord di Ortona: interventi attivati a dicembre 2018• PRG e ACC Foggia: In corso di completamento il fabbricato Gestore Area Nord e in fase di avvio le attività per la realizzazione del fabbricato Gestore Area Sud. Completato lo studio della prima fase, lavori in ripresa entro il corrente anno.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)	J71H92000000007	Esercizio	-	-	-	-	1-2001	-	4-2005	10-2005	1-2000	12-2007	11-2007	-	-	-
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	J71H92000000007	Esercizio	-	-	-	-	-	-	3-2006	3-2012	10-2007	12-2019	12-2018	n.a.	-	-
PRG e ACC Foggia	J71H92000000007	Realizzazione	-	-	11-2010	1-2013	1-2014	7-2019	3-2013	12-2013	1-2014	12-2021	5-2020	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)	210,46	210,46	0,00	186,97	23,49	209,83	187,41	209,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,67
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona	27,93	27,93	0,00	24,05	3,88	26,57	21,59	20,46	3,32	2,00	1,97	0,00	0,18
PRG e ACC Foggia	60,40	60,40	0,00	53,50	6,90	56,35	17,47	16,68	1,11	8,01	6,64	5,00	22,95
	298,79	298,79	0,00	264,52	34,28	292,75	226,47	246,93	4,43	10,01	8,61	5,00	23,81

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio a nord di Ortona consentirà un aumento della capacità della linea, il miglioramento nella gestione della circolazione, la possibilità di offerta commerciale per il trasporto di semirimorchi e container HIGH CUBE.La sistemazione del nodo di F

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	0	x				X		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,65
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,22
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

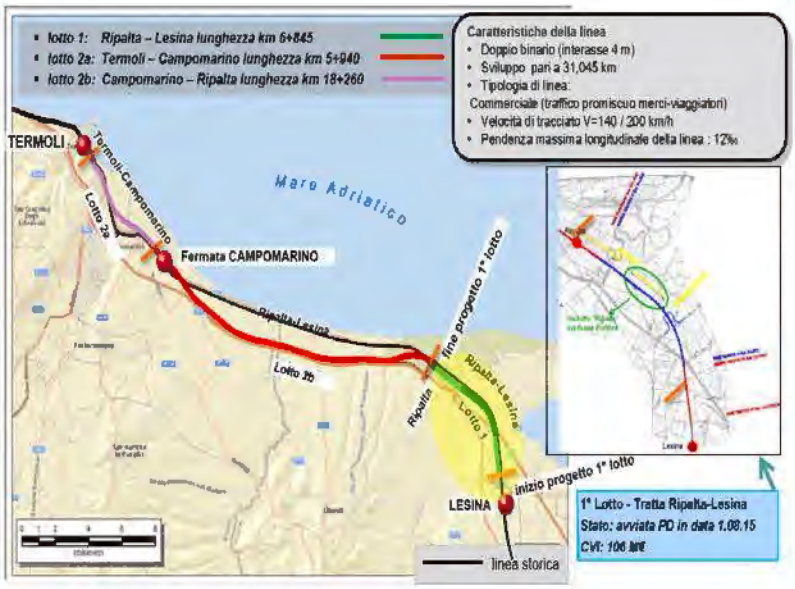
Progetto 0142B: Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il programma di raddoppio della direttrice Adriatica nella tratta Pescara – Bari ed é finalizzato al miglioramento dei collegamenti tra le regioni Abruzzo, Molise e Puglia e l'Italia settentrionale.

L'intervento é articolato in due lotti funzionali:Lotto 1 Ripalta - Lesina: totalmente in affiancamento tra Ripalta a LesinaLotti 2 e 3: Termoli - Campomarino - Ripalta: parte in variante e parte in affiancamento

Il territorio dove si realizza il Lotto 1 Ripalta - Lesina è prevalentemente pianeggiante. L'intervento è in affiancamento alla linea esistente tra Ripalta a Lesina ed, essendo l'area interessata da rischio idrogeologico, è prevista la realizzazione di opere quali tombini di trasparenza e il viadotto Ripalta.Il territorio dove si realizzano i Lotti 2 e 3: Termoli - Campomarino - Ripalta è prevalentemente pianeggiante con zone collinari. L'intervento è parte in affiancamento e parte in variante di tracciato per allontanare la linea ferroviaria adriatica dalla costa. Sono previsti 15 viadotti e una galleria.



LOCALIZZAZIONE

Molise

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	X									X				X		X			
Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	X				X					X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
700,00	700,00	di cui:	542,00	0,00	150,00	8,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
699,63				0,32			700,00

Aggiornamento delle stime di costo per allineamento al limite di costo indicato nella delibera CIPE di approvazione del progetto

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
699,63					0,32	700,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

L'intervento é articolato in due lotti funzionali:Lotto 1 Ripalta - Lesina: attività negoziali avviate a ottobre 2018Lotti 2 e 3: Termoli - Campomarino - Ripalta: in corso progettazione definitiva come da soluzione proposta da Regione Molise, che comporta l'accorpamento dei due lotti.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	J71H92000000007	Progetto definitivo	6-2007	1-2015	9-2002	12-2017	2-2001	12-2019	-	-	-	-	9-2022	In corso	-		-
Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	J71H92000000007	Progetto definitivo	-	-	10-2016	10-2019	10-2020	5-2021	5-2020	10-2020	10-2020	4-2027	10-2026	Da avviare	-		-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Ripalta-Lesina	106,00	106,00	0,00	91,08	14,92	11,69	9,91	10,65	0,76	2,00	5,00	10,00	77,59
Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	594,00	594,00	0,00	442,20	151,80	7,95	2,18	2,10	4,88	0,00	4,50	5,50	577,02
	700,00	700,00	0,00	533,28	166,72	19,64	12,09	12,75	5,64	2,00	9,50	15,50	654,61

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento dell'offerta grazie all'aumento della velocità massima del tracciato e della capacità della lineaElevazione degli indici di qualità del servizioMiglioramento della regolarità della circolazione in corrispondenza dell'intera piana alluviona

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,60
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)• Esigenza

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0100: Raddoppio Bari-Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra i porti di Taranto e di Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico.

Gli interventi hanno riguardato il raddoppio, per fasi funzionali, della linea Bari-Taranto e la realizzazione di una bretella per il collegamento tra la linea Bari - Taranto e la linea Taranto - Metaponto. Le tratte Acquaviva-Gioia del Colle, Castellaneta-Palagianello-Massafra (compresa la variante di Palagianello) e Massafra-Bellavista-Taranto sono già state in esercizio.I lavori in corso riguardano il raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea di 10,5 km circa a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale lato Bitetto 2 km circa di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 km, che sarà percorso a 100 km/h.

L'intervento prevede un raddoppio in variante della linea Bari-Taranto nella tratta Bitetto-Bari Sant'Andrea di lunghezza pari a circa 10,5 km. E' previsto un nuovo apparato telecomandabile di Bitetto, 2 nuove fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno) eInterventi di riambientalizzazione.Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato nei Comuni di Bitetto, Modugno e Bari. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in trincea profonda e presenta 15 gallerie artificiali, 2 viadotti e un'opera scatolare di attraversamento del canale Lamasinata (esistente).

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate						X				X				X		X			
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	X					X	X			X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

478,58	478,58	di cui:	233,38	46,32	0,00	198,88	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
478,56							478,58

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
478,56						478,58

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Tratta Bari S.Andrea - Bitetto: é in corso la fase realizzativa. Le opere civili sono realizzate. Da completare gli interventi inerenti gli impianti tecnologici• Altre tratte: lavori ultimate

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	J71H92000030008	Esercizio	9-2002	10-2004	-	-	7-2000	7-2009	5-2004	9-2005	5-2002	1-2011	12-2010	-	-	-
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	J71H92000030008	Realizzazione	-	-	11-2004	8-2006	1-2012	12-2012	10-2008	12-2011	1-2012	9-2019	9-2019	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate	259,32	259,32	0,00	185,54	73,77	245,95	220,07	240,15	5,60	0,00	0,00	0,00	13,56
Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto	219,27	219,27	0,00	118,03	101,23	206,40	172,99	158,63	22,43	6,99	5,50	3,00	22,71
	478,58	478,58	0,00	303,58	175,01	452,34	393,07	398,78	28,04	6,99	5,50	3,00	36,27

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale;Miglioramento del servizio

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,65
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo c corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0310: Potenziamento Taranto-Metaponto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto di raddoppio della tratta si inserisce nel quadro delle realizzazioni finalizzate a potenziare corridoi alternativi per il traffico merci. L'intervento mira ad integrare il corridoio che mette in collegamento il porto di Gioia Tauro con Taranto e Bari con una infrastruttura dalle prestazioni omogenee per alimentare i traffici marittimi da e per i porti di Gioia Tauro e Taranto utilizzando treni porta container di grandi dimensioni, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi consistono nel raddoppio della linea ionica nella tratta Taranto-Metaponto e mirano ad uniformare le caratteristiche infrastrutturali della linea agli standard internazionali (sagoma, modulo, peso assiale, velocità).

Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante. La linea Taranto - Metaponto segue prevalentemente la fascia costiera.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
340,00	0,70	di cui:	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00		329,30	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
340,00							340,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,70						0,70

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sviluppata la progettazione preliminare degli interventi. Si procederà ad effettuare studio di fattibilità previa definizione delle esigenze trasportistiche da parte degli Enti Locali.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto	J64F05000030001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	6-2006	6-2007	7-2027	6-2028	9-2029	6-2030	9-2028	8-2029	9-2029	10-2032	7-2032	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto	340,00	0,70	339,30	323,01	16,99	0,70	0,70	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	339,30
	340,00	0,70	339,30	323,01	16,99	0,70	0,70	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	339,30

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira ad offrire un'offerta commerciale merci adeguata alle esigenze delle IF per collegare il porto di Gioia Tauro con Bari Lamasinata e con il nord d'Italia senza dover attraversare i nodi di Napoli, Roma e Firenze.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,29
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

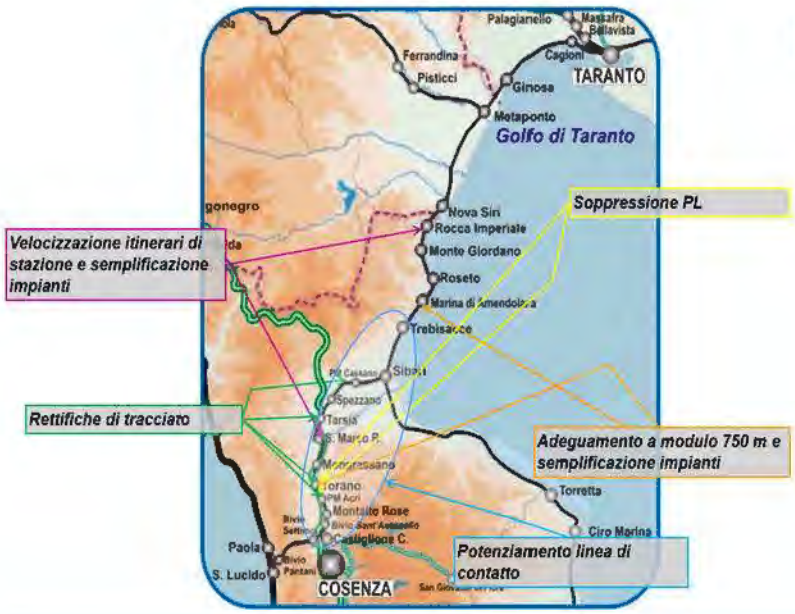
Progetto 0311A: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico.Gli interventi interessano la linea ionica nella tratta Metaponto - Sibari e la trasversale Sibari - Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e sono articolati in due distinti interventi. Gli interventi della I fase riguardano: adeguamento linea di contatto a 440 mmq; allungamento modulo di linea e adeguamento del piano del ferro delle stazioni di Amendolara, Rocca Imperiale, San Marco Roggiano, Cassano, Tarsia e Torano; variante di tracciato in prossimità di Acri; sostituzione della travata metallica su torrente Esaro-Grondo; soppressione PL.

L'intervento é articolato in 4 Opere Funzionali: 1-Potenziamento linea di contatto da Castiglione Cosentino a Trebisacce, con esclusione delle tratte interessate dalle varianti di tracciato e semplificazione impianti a Spezzano Albanese, Mongrassano e Montalto2-Messa a modulo merci a 750 m della stazione di Amendolara, velocizzazione itinerari a 60 km/h, realizzazione sottopassaggio pedonale e marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m, semplificazione impianti delle stazioni di Amendolara, Rocca Imperiale e San Marco Roggiano. 3-Rettifiche di tracciato per un'estesa complessiva di circa10,5 km a Cassano, Torano e Tarsia con rifacimento della sede ferroviaria. Nuova travata metallica sul fiume Esaro Grondo di 5 campate per complessivi 260 m in corrispondenza delle rettifiche di tracciato previste nella zona di Tarsia. Soppressione PL di Torano con realizzazione di viabilità alternativa. Messa a modulo merci a 750 m della stazione di Torano con realizzazione di sottopassaggio pedonale e marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m. Trasformazione di Tarsia in fermata con realizzazione marciapiede di servizio h55 e L=150/250 m. Soppressione dell'Impianto di Cassano. Spostamento di due PL a seguito degli interventi di rettifica curve. 4 Varianti di tracciato, soppressione PL e realizzazione di viabilità alternativa in prossimità della stazione di Acri con soppressione della stazione e rettifiche di tracciato per circa 3 km.

L'intervento si sviluppa nella provincia di Cosenza, lungo la linea Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello, e riguarda interventi tecnologici ed infrastratturali lungolinea e in ambito stazione, finalizzati al potenziamento della linea.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri							X		X	X						X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
154,81	154,81	di cui:	8,04	0,00	0,00	146,77	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
154,81							154,81

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
154,81						154,81

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tutti gli interventi sono in fase realizzativa:Lotto 1): Rinnovo sulla linea della Trazione Elettrica, con potenziamento della linea di contatto (attivato ed ultimato nel 2016);Lotto 2): Relativamente ai lavori del PRG di San Marco R. e Rocca Imperiale le attività sono riprese, dopo una sospensione di circa un anno a seguito di un contenzioso con l'appaltatore che si è concluso alla fine del mese di giugno u.s. Il PRG di S. Marco è stato attivato il 9/12/2017; sono in corso i lavori del PRG di Rocca Imperiale, che si concluderanno nel 2019. I lavori relativi al PRG Amendolara) procedono regolarmente con attività minori e complementari; l'attivazione finale del PRG è avvenuta il 9/12/2017. (I^ fase attivata il 29.05.2017) Lotto 3): Interventi nelle località di Cassano, Tarsia e Torano (attivati nel 2016);Lotto 4): Varianti di tracciato, con soppressione dei Passaggi a Livello e realizzazione di viabilità alternativa in prossimità della stazione di Acri con soppressione della stazione e rettifiche di tracciato per circa 3 km. L'esecuzione lavori è attualmente in corso. Nel corso dei primo semestre del 2017, durante l'esecuzione degli scavi, si sono registrati alcuni ritrovamenti archeologici in 4 diversi punti di cantiere; a seguito di ciò la sovrintendenza ha bloccato le lavorazioni nelle aree interessate dal ritrovamento. Ad oggi persiste ancora il vincolo su una sola area; ipotizzando lo svincolo dell'area residua da parte della Sovrintendenza entro il mese di dicembre 2018, l'ultimazione lavori è prevista ad aprile 2019

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	J84F05000030001	Realizzazione	1-2006	12-2012	4-2011	6-2014	9-2012	9-2014	11-2012	4-2016	8-2013	7-2019	7-2019	n.a.	Concluse	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri	154,81	154,81	0,00	125,85	28,96	155,02	122,19	135,56	4,76	6,00	7,51	0,00	0,98
	154,81	154,81	0,00	125,85	28,96	155,02	122,19	135,56	4,76	6,00	7,51	0,00	0,98

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Gli interventi previsti consentiranno di eliminare le criticità infrastrutturali attualmente presenti nei tratti oggetto di intervento ed ottenere un potenziamento della linea in termini di prestazioni e tempi di percorrenza					x		X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,71
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utili capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della R

Maturità	I_M	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,29
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 0311B: Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico.Gli interventi interessano la linea ionica nella tratta Metaponto - Sibari e la trasversale Sibari - Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e sono articolati e sono articolati in due distinti interventi. Gli interventi della II fase riguardano: variante di 9 Km tra le stazioni di Montegiordano e Amendolara con gallerie per circa 6 Km per by- passare la zona in frana in prossimità di Roseto Capo Spulico; realizzazione di rettifiche di tracciato per un totale di circa 10 Km; realizzazione nuova fermata di Roseto Capo Spulico.

L'intervento si sviluppa sulla linea Metaponto - Sibari, e riguarda la relizzazione di una variante di tracciato di circa 9 km di cui 6 in galleria . l'intervento è finalizzato a bypassare una zona in frana ed al potenziamento della linea.

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Montegiordano-Amendolara									X					X		X			X
Rettifiche curve ed adeguamento linea									X					X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
260,19	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		7,00	253,19		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
260,19							260,19

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per gli interventi è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Variante Montegiordano-Amendolara	J84F05000030001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	3-2022	10-2023	10-2024	6-2025	1-2024	9-2024	10-2024	10-2031	10-2031	Da avviare	-	-
Rettifiche curve ed adeguamento linea	J84F05000030001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	3-2022	10-2023	-	-	1-2024	9-2024	7-2025	9-2028	3-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Montegiordano-Amendolara	215,00	0,00	215,00	200,09	14,91	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	214,50
Rettifiche curve ed adeguamento linea	45,19	0,00	45,19	41,69	3,50	0,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,19
	260,19	0,00	260,19	241,77	18,42	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	259,69

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi previsti consentiranno di by-passare la zona in frana in prossimità di Roseto Capo Spulico

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,38
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,45
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

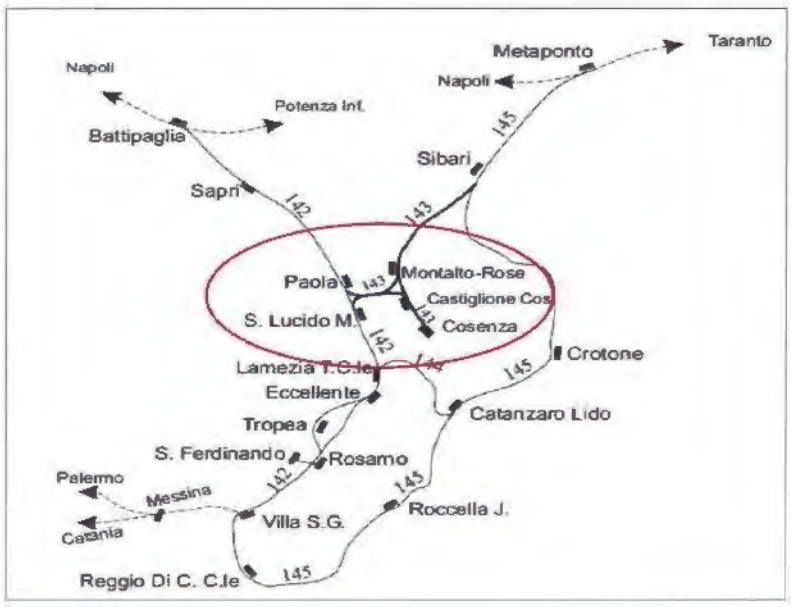
Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto I106: Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inquadra nell'ambito del programma di interventi per il potenziamento del collegamento fra il porto Gioia Tauro ed il corridoio Scandinavia-Mediterraneo versante adriatico.Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta Bivio s.Lucido Marina (Paola) e Bivio S. Antonello (Castiglione Cosentino) e si sviluppano sostanzialmente in galleria.

L'intervento di raddoppio si sviluppa per una estesa di 22,2 km, di cui circa 17 km in galleria, completa il raddoppio del collegamento della linea Tirrenica con la linea Ionica.L'opera rilevante dell'intervento è rappresentata dalla nuova galleria Santomarco.E' prevista, inoltre, la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica a Paola.Caratteristiche del nuovo binario:Pendenza longitudinale: 12‰ (solo un breve tratto di 700 m al 20 ‰);Peso assiale: D4;Sagoma limite PC80;Velocità linea: 150 km/h in rango B.



LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)									X				X	X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
718,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				718,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
718,00							718,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stato completato il progetto preliminare, trasmesso al MIT a marzo 2013.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	7-2025	6-2028	-	-	-	-	6-2028	6-2029	6-2029	12-2039	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)	718,00	0,00	718,00	574,40	143,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	718,00
	718,00	0,00	718,00	574,40	143,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	718,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Completamento del raddoppio del collegamento della linea Tirrenica con la linea Ionica, al fine di rendere la linea idonea ad assorbire il traffico merci proveniente dai grandi porti di Gioia Tauro e Taranto

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X							

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,20
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,25
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto 1659: Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto é finalizzato al miglioramento dei collegamenti tra la dorsale tirrenica e la dorsale jonica e al miglioramento delle connessioni con l'Aeroporto di Lamezia Terme.Gli interventi consistono essenzialmente nella velocizzazione e nella elettrificazione della linea Lamezia-Catanzaro Lido, con prosecuzione dell'elettrificazione lungo la dorsale jonica e nell'eventuale realizzazione di una variante di tracciato tra Lamezia Terme e Settingiano.

Il 18.10.2016 è stato sottoscritto il Protocollo di intesa tra Regione Calabria e Rete Ferroviaria Italiana, a seguito del quale è stato istituito un tavolo tecnico per la condivisione degli obiettivi e soluzioni relativamente al potenziamento del collegamento in oggetto.Il tavolo tecnico ha prodotto due documenti importanti che riguardano lo Studio di Pre-fattibilità delle alternative elaborato da RFI e lo Studio di traffico, elaborato dalla Società Sintagma su commissione della Regione Calabria. Nel seguito si riportano i macro interventi: "Potenziamento infrastrutturale ed elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido"- Fase funzionale 1 – Potenziamento Lamezia Terme – Catanzaro Lido- Fase funzionale 2 – Elettrificazione Lamezia Terme – Catanzaro Lido "Elettrificazione Linea Jonica" - Fase funzionale 1 – Elettrificazione Catanzaro L. - Crotone- Fase funzionale 2 – Elettrificazione Crotone - Sibari

Il progetto è suddiviso in due macrointerventi: il primo consiste nell'elettrificazione della linea tra Lamezia e Catanzaro Lido nonchè del potenziamento infrastrutturale con rettifiche di tracciato (la principale è la realizzazione di un Ponte sul torrente Cancello); il secondo macrointervento consiste nell'elettrificazione della linea esistente tra Sibari e Catanzaro Lido.

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido									X					X			X		
2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari									X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

275,00	221,00	di cui:	101,00	0,00	40,00	80,00	0,00	54,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
181,00				94,00			275,00

Ampliamento del progetto per ricomprendere tutte le opere previste negli accordi con la Regione per il potenziamento del collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale jonica.Il completamento delle coperture finanziarie del programma é previsto a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (40 mln) e del POR-FESR 2014-2020 (54 mln).

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
181,00				40,00		221,00

Ampliamento della fase finanziata per l'inserimento delle opere di elettrificazione del collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale jonica nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 12/2018)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono state avviate le prime attività realizzative per la elettrificazione sulla tratta Sibari-Crotone-Catanzaro. In corso la progettazione degli altri interventi.Al fine del reperimento dei finanziamenti mancanti sono state avviate le procedure per l'inserimento del progetto nell'ambito del Programma Operativo FESR Calabria 2014-2020 e per il riutilizzo delle risorse liberate dal PON .

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	J37I12000110001	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-
2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	J37I12000110001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	136,00	136,00	0,00	128,76	7,24	2,29	0,00	0,41	0,95	0,56	1,45	10,00	122,63
2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari	139,00	85,00	54,00	132,92	6,08	15,99	0,00	0,00	6,57	4,44	1,06	5,00	121,93
	275,00	221,00	54,00	261,67	13,33	18,28	0,00	0,41	7,52	5,00	2,51	15,00	244,56

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento dei livelli prestazionali e riduzione dei tempi di percorrenza.Gli interventi creano le condizioni per:• ridurre i tempi di percorrenza tra Lamezia C.le e Catanzaro Lido;• incrementare i livelli qualitativi del servizio; • rilettura del mod

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
				X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,51
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,80
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 12/2018) e del Piano

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Ionica (Bari-Taranto-Gioia Tauro)

Progetto I153: Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale nella regione Calabria sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. La linea jonica si estende da Rocca Imperiale a Reggio Calabria, sviluppandosi per 391 km su un tracciato ferroviario non elettrificato, ad esclusione del tratto Reggio Calabria - Melito Porto Salvo di circa 30 km e del tratto a Nord di Sibari di circa 48 km. La linea èa semplice binario, ad esclusione del tratto a doppio binario Reggio Calabria - Melito Porto Salvo.

Il progetto include interventi finalizzati a: • velocizzare la linea ferroviaria Jonica attraverso il completamento dell'istituzione del Rango di velocità "C";• soppressione di alcuni Passaggi a Livello presenti in punti particolarmente critici;• rinnovo con velocizzazione dei deviatoi• installazione di barriere antirumore nei punti di maggiore impatto sulle aree a più forte antropizzazione in conseguenza dell'aumento della velocità,• rinnovo di binario ove necessario;• prolungamenti di alcuni sottopassi di stazione esistenti e la costruzione di nuovi per rendere possibile l'effettuazione di movimenti contemporanei in alcune stazioni e facilitare l'accesso al mare, nei punti in cui maggiore è l'impatto dell'infrastruttura ferroviaria in termini di "cesoia" dei centri abitati;• ripristino del 4° Binario della Stazione di Melito P.S.;• riqualificazione e rifunzionalizzazione delle stazioni con particolare attenzione a quelle con maggiore traffico.Gli interventi sono compresi nel protocollo di Intesa tra MIT, RFI e Regione Calabria per «l'adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Jonica, tratta Sibari-Melito Porto Salvo» , che prevede complessivamente impegni per la realizzazione di interventi per complessivi 477M€

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria					X				X	X							X		
Interventi di potenziamento tecnologico					X				X	X							X		
Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica					X				X	X							X		

Stato attuativo-finanziario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
397,00	397,00	di cui:	90,00	0,00	307,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
397,00							397,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
397,00						397,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A maggio 2017 è stato siglato un protocollo di intesa fra RFI, regione Calabria e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la gestione degli interventi. Gli interventi sono in parte realizzazione in parte in progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria °		Realizzazione	-	-	11-2018	4-2020	1-2020	11-2020	-	-	-	-	-			
Interventi di potenziamento tecnologico	J56C17000030001	Realizzazione	-	-	12-2018	12-2019	4-2020	3-2021	1-2020	10-2020	10-2020	6-2022	6-2022			
Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica	J19G01000000001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	12,00	12,00	0,00	9,60	2,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,30	11,64
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	74,80	74,80	0,00	70,65	4,15	4,02	1,33	0,00	2,45	3,00	10,00	20,00	39,35
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria	184,00	184,00	0,00	179,14	4,86	62,00	23,02	0,00	27,69	29,19	60,32	47,90	18,90
Interventi di potenziamento tecnologico	67,20	67,20	0,00	64,57	2,63	6,53	2,16	0,00	3,03	4,00	7,44	18,32	34,41
Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica	59,00	59,00	0,00	47,20	11,80				5,90	12,39	11,80		28,91
	397,00	397,00	0,00	371,16	25,84	72,56	26,51	0,00	39,07	48,58	89,62	86,52	133,21

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Al termine della realizzazione del Progetto sono attesi i seguenti risultati: Riduzione dei tempi di percorrenza. Incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio. Miglioramento delle condizioni di accesibilità ai treni, potenziamento dei

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 54/2016)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Programma P058B: Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo ed in particolare per il collegamento dei porti dell'alto e medio Tirreno con il valico del Brennero , in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.Gli interventi riguardano sostanzialmente il progressivo allungamento del modulo di linea a 740 m, da nord verso sud, e l'adeguamento della sagoma a PC80 delle Bologna-Bari, Bari-Taranto e Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro.

Nell'ambito del programma è previsto:• adeguamento a modulo delle stazioni di Campomariono, Chieuti, Cerignola, Bari Lamasinata sulla linea Adriatica e S. Nicola di Melfi sulla linea Potenza-Foggia• realizzazione nuova stazione Jesi interporto • PRG di Pescara Porta Nuova, che prevede la dismissione dello scalo merci pubblico e lo spostamento della stazione di Pescara Porta Nuova con la realizzazione di 4 nuovi binari (terzo e quarto binario a modulo 750 metri), velocizzazione degli itinerari deviati a 60 km/h, la realizzazione di 3 marciapiedi H55 e il miglioramento dell'accessibilità con nuovi sottopassi e ascensori.

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna
Marche
Abruzzo
Molise
Puglia
Basilicata
Calabria
Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase										X						X		X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
190,50	189,80	di cui:	189,80	0,00	0,00	0,00	0,00		0,70			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
190,50							190,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
180,50				9,30		189,80

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- adeguamento a modulo della linea Bari-Taranto (modulo 750 metri Sannicandro di Bari)

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stata avviata a realizzazione una 1^ fase di interventi di adeguamento a modulo del corridoio. Sono in fase e di progettazione gli interventi di adeguamento delle sagome, che interesseranno prioritariamente le tratte tra Bari e Gioia Tauro. Gli interventi sulla tratta Bologna-Bari sono ricompresi nel programma di potenziamento della direttrice Adriatica (vedi I071).I lavori per la realizzazione della stazione di Jesi Interporto avanzata fase realizzativa.Sono in corso le progettazioni degli altri interventi, ed in particolare dell'adeguamento a modulo delle stazioni.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica	J74H17000600001	7,00	7,00	7,00	100%	Realizzazione
Upgrading prestazionale linee Adriatica-Ionica - DTP Bari	J34H16000360001	10,50	10,50	10,50	100%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med- DTP Bari	J87D17000050001	10,00	10,00	9,98	100%	Realizzazione
Upgrading linea Adriatica - DTP Ancona	J87J18000270001	20,00	20,00	18,83	94%	Realizzazione
Upgrading linea Milano - Bologna - DTP Bologna	J87J18000250001	7,70	7,70	4,11	53%	Realizzazione
DTP BO – upgrading linee merci	J87J18000230001	27,50	27,50	11,39	41%	Realizzazione
DTP AN – Upgrading linee viaggiatori	J87I17000020001	10,00	10,00	2,00	20%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med- DTP Bari	J87D17000050001	10,85	10,85	0,09	1%	Realizzazione
Upgrading prestazionale corridoio linee Adriatica-Ionica	°	70,25	69,55	0,00	0%	Progettazione
DTP BA – upgrading linee viaggiatori	J87I17000030001	2,00	2,00			Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica	J74H17000600001	8,50	8,50			Progettazione
Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia-Mediterraneo area adriatica	J74H17000600001	6,20	6,20			Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
190,50	189,80	0,70	167,71	22,79	97,10	51,80	33,42	31,93	21,19	16,93	15,77	71,25

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Adeguamento a STI corridoi merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
					X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Adriatico-Ionica — Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)

Programma P225: Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice Adriatico-Ionica, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi.Gli interventi consistono in:- rinnovo degli impianti di linea e di stazione con la rimodulazione del distanziamento ed i necessari adeguamenti infrastrutturali dei piani regolatori delle stazioni, attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS- velocizzazione delle linee e degli impianti (velocizzazione degli itinerari deviati, realizzazione sottopassi, movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario,...)- adeguamento prestazionale (allungamento modulo di linea, adeguamento sagoma, adeguamento della sede e della piattaforma per riclassifica peso assiale).

Tra le principali realizzazioni rientra il potenziamento tecnologico della direttrice Adriatica

LOCALIZZAZIONE

Emilia Romagna
Marche
Abruzzo
Molise
Puglia
Basilicata
Calabria
Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X			X	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari	Sez. 3	Sez. 4

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
510,82	184,86	di cui:	149,86	35,00	0,00	0,00	0,00		64,41	74,41	187,14	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
510,82							510,82

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
108,16				76,70		184,86

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali alla prosecuzione del programma di adeguamento prestazionale merci, al miglioramento dei servizi previsi in AQ e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- completamento Modulo 650/750 linea adritica (per fasi funzionali)- Modulo 750 Bari - Taranto- Sagoma PC80 Bari - Taranto- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento- interventi di upgrading tecnologico e rinnovo infrastrutturale legati al potenziamento prestazionale

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di potenziamento tecnologico della direttrice Adriatica sono sostanzialmente ultimati.È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
DTP BA – upgrading linee viaggiatori	J87I17000030001	15,00	15,00	15,00	100%	Realizzazione
Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)	J17I10000040001	65,00	65,00	60,41	93%	Realizzazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatico-Ionica	°	422,82	104,86	0,00	0%	Progettazione
Completamento SCC Adriatica (PRG e ACC Ancona)	J17I10000040001	8,00	0,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
510,82	184,86	325,96	416,60	94,22	79,37	57,98	49,66	25,21	11,50	5,60	12,07	406,78

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture- Adeguamento a STI corridoi merci- Eliminazione colli di bottiglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x			x	x	x	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico	
●	●	●	●			③	③	②			2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Orte-Falconara

Progetto 0119: Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.
Gli interventi, articolati in fasi funzionali, consistono nel raddoppio delle tratte Spoleto-Campello, Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228 e Castelplanio-Montecarotto. Sono già stati ultimati gli interventi infrastrutturali e tecnologici ed il raddoppio della tratta Fabriano-PM 228 mentre sono in corso i lavori sulle restanti due tratte:
tratta Spoleto-Campello: raddoppio per un'estesa di circa 10 km e realizzazione di una nuova SSE a Spoleto;
tratta Castelplanio-Montecarotto: raddoppio per un'estesa di circa 6 km.

L'intervento di raddoppio Spoleto - Campello (8,5 Km), che ricade nel Comune di Spoleto, si sviluppa su una fascia collinare prevalentemente extraurbano agrario. L'opera è costituita per i primi 5 km da un raddoppio in affincamento al binario esistente mentre per i restanti 3,5 km è costituita prevalentemente da una galleria artificiale in variante di tracciato.L'intervento di raddoppio Castelplanio - Montecarotto (6 Km), che ricade nella Provincia di Ancona, si sviluppa nella valle del fiume Esino in un ambito prevalentemente extraurbano agrario con densità abitative scarse.L'opera è costituita da un raddoppio parte in affincamento al binario esistente e parte in variante di tracciato.

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni									X	X							X		
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto									X	X				X			X		
Raddoppio tratta Spoleto-Campello									X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

369,02	369,02	di cui:	367,95	0,00	0,00	1,06	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
329,02			40,00				369,02

Vedi dossier di progettoIncremento di costo connesso all'affinamento delle stime per il completamento del potenziamento delle tratte Spoleto-Campello e Castelplanio-Montecarotto.Nello specifico si registrano maggiori oneri connessi al riappalto di entrambe le tratte per:- adeguamento prezzi a tariffe attuali;- nuove opere non previste nell'originario contratto ed inserite per variazioni della normativa;- maggiori oneri sostenuti per recepimento prescrizioni ambientali.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
329,02			-1,26	40,00	1,26	369,02

Le nuove risorse sono destinate al completamento del potenziamento delle tratte Spoleto-Campello e Castelplanio-Montecarotto connessi al riappalto di entrambe le tratte che hanno reso necessario:- adeguamento prezzi a tariffe attuali;- nuove opere non previste nell'originario contratto ed inserite per variazioni della normativa;- maggiori oneri sostenuti per recepimento prescrizioni ambientali.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La realizzazione del raddoppio della tratta Fabriano-PM 228 è conclusa e le opere sono state attivate in data 20.12.2009. Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto: le opere sono state attivate in data 10.06.2018Raddoppio tratta Spleto-Campello: lavori in corso. La stazione di Campello sarà completamente rimodernata con il rifacimento dei marciapiedi e la realizzazione di un sottopasso pedonale, per quanto riguarda i lavori del raddoppio Spoleto – Campello sono stati realizzate gran parte delle opere civili. A seguito della risoluzione del contratto unilaterale da parte dell'Amministratore Straordinario delle ditta Appaltatrice Tecnis, avvenuta a Luglio 2016, sono stati riavviati a cura di RFI i lavori per la realizzazione una prima fase funzionale che prevede l'attivazione dell'esercizio a singolo binario sulla nuova sede. SSE Spoleto: sviluppata la progettazione definitiva.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	J61H03000030001	Esercizio	-	-	5-2004	12-2010	6-2011	1-2012	12-2003	4-2008	1-2005	10-2011	12-2009	Conclusa	Concluse	Concluse
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	J61H03000030001	Esercizio	-	-	-	-	3-2004	7-2010	11-2010	2-2012	5-2012	1-2019	6-2018	Conclusa	Concluse	Concluse
Raddoppio tratta Spoleto-Campello	J61H03000030001	Realizzazione	-	-	6-2015	1-2020	3-2004	11-2020	8-2004	10-2011	8-2005	7-2020	6-2020	Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni	132,82	132,82	0,00	107,51	25,31	129,06	129,35	128,84	0,08	0,00	0,00	0,00	3,91
Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto	98,77	98,77	0,00	76,01	22,76	94,03	88,96	83,97	8,80	1,80	1,01	1,00	2,19
Raddoppio tratta Spoleto-Campello	137,43	137,43	0,00	68,73	68,70	81,35	68,92	65,23	11,89	12,20	8,00	8,80	31,31
	369,02	369,02	0,00	252,25	116,77	304,44	287,23	278,04	20,76	14,00	9,01	9,80	37,40

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X			X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,74	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,45

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione TEN-T 2007-2013 (Decisione C(2013)7913 del 11.11.2013)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per i servizi di t
pubblico locale tra RFI S.p.A. e Regione Marche del 23/12/2016

Maturità	I_M	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Orte-Falconara

Progetto 0226: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico. Nello specifico il progetto consente lo sviluppo delle relazioni tra i capoluoghi di Umbria e Lazio.L'intervento consiste nel raddoppio tra le stazioni di Terni e Spoleto mediante un nuovo tracciato in variante a semplice binario, di circa 22 km, prevalentemente in galleria, mantenendo in esercizio il binario esistente; i due binari saranno specializzati per tipologia di traffico. E' altresì prevista la costruzione di una nuova SSE e la realizzazione di nuovi apparati tecnologici nelle stazioni di Terni e di Spoleto.

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle provincie di Perugia e Ancona, si sviluppa nella vallata appenninica che congiunge le due località in un ambito prevalentemente extraurbano naturale con densità abitative scarse.. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

LOCALIZZAZIONE

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	X								X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
572,00	13,42	di cui:	13,42	0,00	0,00	0,00	0,00		558,58			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
572,00							572,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
11,42				2,00		13,42

L'importo sarà utilizzato per sviluppare la revisione della progettazione del raddoppio tra le stazioni di Terni e Spoleto.Rispetto al fabbisogno rappresentato nello CdP-I 2017-2021 é stata ipotizzata il rinvio della fase realizzativa dell'intervento conseguente al ridimensionamento delle dotazioni finanziarie per il 2018.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In data 19 febbraio 2013 la progettazione definitiva è stata trasmessa al MIT per l'avvio della procedura approvativa secondo l'iter previsto per Progetti di Legge Obiettivo. L'iter approvativo è ancora in corso.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	J61H02000090008	Progetto definitivo	-	5-2005	3-2006	4-2019	6-2019	1-2020	7-2020	6-2021	7-2021	6-2026	9-2026	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Spoleto-Terni	572,00	13,42	558,58	504,49	67,51	10,92	10,12	10,24	0,58	0,01	1,00	1,00	559,18
	572,00	13,42	558,58	504,49	67,51	10,92	10,12	10,24	0,58	0,01	1,00	1,00	559,18

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	x	x	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,51
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Orte-Falconara

Progetto 0296: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.Gli interventi consistono nel raddoppio della tratta di valico appenninico compresa fra Foligno e Fabriano, con sviluppo prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km.Le opere interessano prevalentemente il territorio della regione Umbria, ed in particolare i comuni di Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Gubbio, mentre circa 6 km ricadono nel territorio della Regione Marche dalla galleria di Fossato di Vico fino alla stazione di Fabriano.

L'intervento di raddoppio, che ricade nelle provincie di Perugia e Terni, si sviluppa in una vallata dell'Appennino Umbro-Marchigiano in un ambito prevalentemente extraurbano naturale con densità abitative scarse.. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta Foligno-Fabriano	X								X				X	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.918,50	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				1.918,50	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.918,50							1.918,50

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01), ricevendo l'approvazione, in linea tecnica, con Delibera CIPE Delibera N. 87 del 29.03.2006 pubblicata sulla G.U. del 6 novembre 2006.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Tratta Foligno-Fabriano	J31J05000030001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	1-2029	-	-	2-2029	1-2030	1-2030	2-2039	7-2039	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta Foligno-Fabriano	1.918,50	0,00	1.918,50	1.780,30	138,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.918,50
	1.918,50	0,00	1.918,50	1.780,30	138,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.918,50

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,23
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Orte-Falconara

Progetto 0298: Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara e mira al miglioramento dei collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico. Nello specifico il progetto consente lo sviluppo delle relazioni tra le principali città della regione Marche.
Gli interventi consistono nel raddoppio della linea esistente per un'estesa di circa 21 km, sviluppandosi prevalentemente in variante ed in galleria.
. La soluzione progettuale adottata tiene conto delle problematiche ambientali delle zone attraversate (Parco della Gola della Rossa-Frasassi, opere di presa dell'acquedotto Gorgovivo).

L'intervento di raddoppio, che ricade nella Provincia di Ancona, si sviluppa in una vallata dell'Appennino Umbro-Marchigiano in un ambito prevalentemente extraurbano naturale. L'opera si sviluppa prevalentemente in variante di tracciato ed in galleria.

LOCALIZZAZIONE

Marche

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta PM 228-Castelplanio	X								X				X	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
573,10	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				573,10	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
573,10							573,10

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01). A seguito del parere negativo espresso dal MiBAC, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale giudicata positivamente senza peraltro determinare la conclusione dell'iter approvativo della progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratta PM 228-Castelplanio	J21J05000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	1-2027	7-2027	2-2029	-	-	10-2029	7-2030	7-2031	8-2035	11-2035	In corso	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta PM 228-Castelplanio	573,10	0,00	573,10	547,02	26,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,10
	573,10	0,00	573,10	547,02	26,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,10

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Potenziamento dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,26
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Roma-Pescara

Progetto 0307A: Roma-Pescara opere prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira allo sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.L'intervento costituisce un primo stralcio funzionale del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara, funzionale al miglioramento dei collegamenti tra i principali capoluoghi regionali, e consiste nel raddoppio della tratta terminale della linea da Pescara a Chieti e fino all'Interporto d'Abruzzo di Manoppello .

Il progetto predisposto nel 2008 da RFI prevedeva il raddoppio della linea tra Pescara Porta Nuova e Chieti, per un'estesa pari a 12 km di cui 1,7 in variante, e una variante di tracciato in corrispondenza di Manoppello per un'estesa pari a 8 km.Alla luce delle nuove esigenze di mobilità sancite dall'Accordo di Programma Quadro "Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica" sottoscritto in data 23 maggio 2013 tra RFI e la Regione Abruzzo, l'intervento potrà essere articolato in diverse fasi funzionali:- Realizzazione nuovo itinerario nella stazione di Pescara (terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova)- Raddoppio Pescara – PM San Giovanni Teatino e PRG di PM San Giovanni Teatino- Raddoppio PM San Giovanni Teatino - Chieti- Raddoppio Chieti - Interporto d'Abruzzo/Manoppello.

Le aree interessate dall'intervento ricadono nella fascia collinare-costiero abruzzese, posta ad Est della catena appenninicaLotto 1: Raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova (e) – P.M. San Giovanni Teatino: il raddoppio della sede viene realizzato per fasi, in parte a destra e in parte a sinistra del binario esistente E' presente la fermata di San Marco da adeguare a raddoppio e la realizzazione della nuova fermata ferroviaria Aeroporto, con annesso parcheggio e viabilità di collegamento al tessuto urbano esistente.E' previsto il nuovo Posto di Movimento (PM) di San Giovanni Teatino; la sede ferroviaria è costituita da due binari di corsa ed una precedenza. Lotto 2: Raddoppio della tratta P.M. San Giovanni Teatino – Chieti: il raddoppio ferroviario viene realizzato per fasi. In tale tratto sono presenti opere di scavalco dell'Autostrada Adriatica e dello svincolo di uscita dell'Asse Attrezzato Industriale. si realizza un tratto di linea in variante di tracciato (Variante di San Martino) caratterizzato dalla presenza di un viadotto ferroviario a 4 cassoncini (VI06) e da uno in acciaio-calcestruzzo a campata singola (VI07). E' presente la fermata Madonne delle Piane da adeguare a raddoppio. Lotto 3: Raddoppio della tratta Chieti - Interporto Val Pescara: Il raddoppio ferroviario viene realizzato in sede in stretto affiancamento. Dal punto di vista altimetrico il tracciato di progetto ripercorre l'andamento di quello della linea storica. Il raddoppio della sede si sviluppa quasi interamente in rettifilo ad eccezione della curva planimetrica iniziale. Sono presenti due vincoli planimetrici: 1) cavalcaferrovia dell'Asse Attrezzato Industriale e 2) cavalcaferrovia del raccordo di ingresso all'autostrada Roma-Pescara. In quest'ultimo tratto sono state inserire tre curve planimetriche con raggi tali da permettere la velocità di percorrenza di 140 km/h e consentire inserimento del raddoppio preservando l'opera esistente e limitandone il tratto a distanza ridotta dalla linea esistente.

LOCALIZZAZIONE

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Raddoppio Chieti-Pescara	X	X		X		X
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti	X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
602,00	351,74	di cui:	351,74	0,00	0,00	0,00	0,00		250,26			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
388,00			250,00	-36,00			602,00

Vedi dossier di progettoIntervento in fase di project review. L'ampliamento della fase prioritaria del progetto è connessa all'adeguamento dei costi della tratta Pescara-Chieti e all'anticipazione del raddoppio della tratta Manoppello (interporto d'Abruzzo)-Chieti (vedi 0307_B)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
140,74				211,00		351,74

Le nuove risorse sono destinate alla realizzazione del raddoppio della tratta da Pescara P.N. a San Giovanni Teatino ed il PRG e ACC di Chieti.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In via di conclusione la progettazione definitiva del raddoppio della tratta Pescara P.N. – Chieti, ai fini dell'avvio del successivo iter approvativo e il PFTE del Raddoppio Chieti – Interporto Valpescara.In corso di avvio la realizzazione della prima fase di opere relative al terzo binario Pescara C.le – Pescara Porta Nuova.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio Chieti-Pescara	J31H96000000021	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	10-2005	10-2019	10-2017	2-2021	11-2020	12-2021	4-2020	4-2021	11-2020	9-2023	12-2023	Da avviare	-	-
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti	J31H96000000021	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2022	1-2024	7-2024	3-2025	3-2024	7-2024	7-2024	10-2027	1-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio Chieti-Pescara	501,74	351,74	150,00	482,04	19,70	13,99	7,81	6,10	4,48	5,50	0,00	10,00	475,66
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti	100,26	0,00	100,26	98,29	1,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,26
	602,00	351,74	250,26	580,34	21,66	13,99	7,81	6,10	4,48	5,50	0,00	10,00	575,92

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi di Fase 1 consentiranno la progettazione di un orario più flessibile, come da esigenze del territorio, con possibilità di integrazione tra servizi regionali e Long Haul, superando la rigidità che oggi impone il singolo binario, e un avvio

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x		X	x		X		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,55
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servi trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Abruzzo del 11/11

Maturità	I_M	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,62
Benefici di sistema	I_{BS}	0,90
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Roma-Pescara

Progetto 0307B: Roma-Pescara

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

L'intervento mira allo sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi consistono nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nelle tratte comprese tra Guidonia e Manoppello.

Il progetto predisposto nel 2008 da RFI prevedeva il raddoppio delle tratte Celano-Bugnara per un'estesa pari a circa 33 km, Vicovaro-Guidonia per un'estesa pari a 15 km e Pratola Peligna per un'estesa pari a 5 km.Gli interventi dovranno essere oggetto di un nuovo studio di fattibilità alla luce delle mutate esigenze di mobilità tra Roma e l'Abruzzo.

Pratola - Peligna:l'intervento si sviluppa nel settore centrale del bacino di Sulmona, caratterizzato da ampie superfici terrazzate sviluppate estesamente a quote comprese tra 350 m e 370 m s.l.m. seèparate da ampie incisioni ad opera del Fiume SagittarioVicovaro - Guidonia: l'area interessata dall'intervento comprende una porzione di territorio interessato sia da un'ampia fascia collinare della campagna romana sia da lle pendici meridionali dei rilievi carbonatici dei Monti Lucretili.Celano - Bugnara: l'area interessata dall'intervento è tipica dell'Appennino dell'Italia centrale, è caratterizzata con presenza di conche intramontane di grande esetnsione circondate e separate da rilievi che superano i 2000 m.

LOCALIZZAZIONE

Lazio

Abruzzo

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello									X					X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.304,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				956,00	348,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.168,00				136,00			1.304,00

Intervento in fase di project review. Riduzione del progetto connesso all'anticipazione del raddoppio della tratta Chieti-Manoppello (vedi 0307_A)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

L'intervento è in studio di fattibilità.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello	J31H96000000021	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2022	1-2024	7-2024	3-2025	3-2024	7-2024	7-2024	3-2028	6-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello	1.304,00	0,00	1.304,00	1.278,43	25,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.304,00
	1.304,00	0,00	1.304,00	1.278,43	25,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.304,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza tra il versante tirrenico e quello adriaticoltinerario alternativo di attraversamento appenninico per il traffico merci

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,30
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,15
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,66
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della Regione Abruzzo del 11/11/2016

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Trasversali appenniniche centro Italia — Linea Orte-Falconara

Programma P206: Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della direttrice, nonche il completamento di adeguamento prestazionale sulle linee di adduzione ai terminali non core e sugli itinerari merci alternativi. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione del sottopasso, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione. Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti da RFI e le Regioni.Per quanto riguarda l'adeguamento prestazionale gli interventi sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m, nell'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes e nell'adeguamento della sede e della piattaforma ferroviaria per il transito di convogli con peso assiale 22,5 tonnellate.

LOCALIZZAZIONE

Marche

Umbria

Abruzzo

Lazio

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
275,73	51,63	di cui:	51,63	0,00	0,00	0,00	0,00		25,88	35,82	162,40	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
275,73							275,73

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
42,81				8,82		51,63

Le nuove risorse sono destinate all'avvio di fasi prioritarie funzionali al miglioramento dei servizi previsi in AQ con le Regione Umbria e Marche e all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.Ad oggi si prevede di avviare i seguenti interventi:- interventi diffusi per rinnovo infrastrutturale delle linee e la velocizzazione degli itinerari deviati.- interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità degli interventi.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico DTP Firenze	J87J18000710001	10,78	10,78	8,75	81%	Realizzazione
DTP Roma. Interventi infr e tecn diffusi	J54G18000040001	7,52	7,52	4,80	64%	Realizzazione
DTP FI – upgrading linee merci	J87J18000240001	10,70	10,70	2,81	26%	Realizzazione
Upgrading e completamento adeguamento prestazionale trasversali appenniniche	°	246,73	22,63	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
275,73	51,63	224,10	225,53	50,20	21,08	4,98	0,00	14,08	16,84	8,07	12,00	224,73

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico passeggeriAdeguamento a STI linee merciEfficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0284: Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce il primo segmento della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC.
Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per un'estesa complessiva di 15,5 km. La nuova linea si sviluppa da Napoli Centrale verso la stazione di Napoli Afragola per un'estesa di circa 5,3 km dapprima su sede propria e successivamente in un unico corridoio infrastrutturale con la tratta AV/AC Roma-Napoli. In questo tratto è prevista la realizzazione della nuova fermata 'Casalnuovo' punto di interscambio con la linea Circumvesuviana. Il tracciato prosegue a nord per altri 10,2 km by-passando il centro abitato di Acerra e attraversando il Polo Commerciale "Le porte di Napoli", nei pressi del quale è prevista la realizzazione della nuova fermata 'Marziasepe'. In questa tratta è inoltre prevista la realizzazione delle nuove stazioni di Acerra, con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 15,5 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Acerra e di due nuove fermate di Casalnuovo e Marziasepe. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Casoria, Casalnuovo, Afragola, Acerra e Cancello rientranti all'interno della Città Metropolitana di Napoli.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	X	X				X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
813,00	813,00	di cui:	140,47	0,00	201,00	470,73	0,80					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
813,00							813,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
813,00			1,05		-1,05	813,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A Novembre 2018 sono stati consegnati i lavori e sono in corso le attività realizzative.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	J61H94000000011	Realizzazione	4-2007	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	4-2020	7-2016	2-2017	1-2018	12-2023	1-2023	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	813,00	813,00	0,00	508,29	304,71	662,72	207,96	161,14	41,09	47,00	63,00	60,00	440,77
	813,00	813,00	0,00	508,29	304,71	662,72	207,96	161,14	41,09	47,00	63,00	60,00	440,77

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento garantisce l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,94
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	1,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 200 Infrastrutture e Reti 2014-2020 e con fondi del Piano Azione e Coesi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

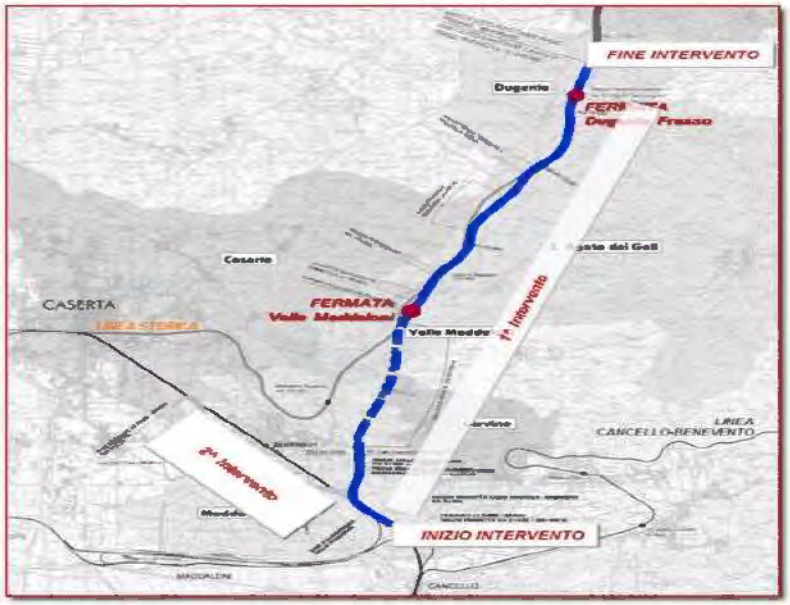
Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0279A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino per un'estesa di circa 16 Km, sviluppandosi in completa variante tra Cancello e Valle di Maddaloni (6 km) e ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Valle di Maddaloni- Frasso Telesino (9 km). E' inoltre prevista la realizzazione di una bretella per istradare il traffico merci direttamente allo scalo merci di Maddaloni Marcianise oltre ad interventi di adeguamento della tratta Cancello- Caserta che comprendono anche una variante nel Comune di Maddaloni (lungo circa 8 km), finalizzato a bypassare il centro urbano.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 16 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Valle di Maddaloni e Dugenta/Frasso oltre alle interconnessioni ferroviarie per collegare l'interporto di Marcianise/Maddaloni e la linea RM-NA via Cassino. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Caserta e Dugenta/Frasso. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Maddaloni, Valle di Maddaloni, Sant'Agata dei Goti e Dugenta rientranti all'interno delle Province di Caserta e di Benevento.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	X	X				X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
630,00	630,00	di cui:	156,19	0,00	200,00	273,51	0,30					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
730,00			-100,00				630,00

Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento “Raddoppio e Velocizzazione Cancello – Benevento”, come sancito dall'ordinanza n.34 del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0279B).Per far fronte all'incremento delle stime di costo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano, in esito allo sviluppo della progettazione definitiva dello stesso, é stata autorizzata la ridestinazione delle economie derivanti dal ribasso della gara del raddoppio della tratta Cancello - Frasso Telesino e dalla riperimetrazione delle opere connesse e accessorie di completamento della seconda fase funzionale della Cancello – Frasso Telesino.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
730,00					-100,00	630,00

Aggiornamento delle dotazioni finanziarie dell'intervento, a seguito della ridestinazione delle economie derivanti dal ribasso della gara del raddoppio della tratta Cancello - Frasso Telesino

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A gennaio 2018 é stata effettuata la consegna delle prestazioni per la progettazione esecutiva e l’esecuzione dei lavori dell’intervento complessivo.Attualmente si sta procedendo alla verifica della progettazione esecutiva consegnata dall'appaltatore a Luglio 2018.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	J41H01000080008	Realizzazione	-	2-2013	12-2014	3-2016	6-2015	4-2020	-	-	-	-	12-2023	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	630,00	630,00	0,00	448,05	181,95	431,95	69,99	44,98	18,06	39,50	45,75	51,10	430,62
	630,00	630,00	0,00	448,05	181,95	431,95	69,99	44,98	18,06	39,50	45,75	51,10	430,62

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Unitamente al complesso di interventi di incremento prestazionale previsto sull’intera relazione, l’intervento consentirà: • miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l’incremento dei livelli prestazionali ed un significativo r

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,93
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,65
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	1,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 200 Infrastrutture e Reti 2014-2020 e con fondi del Piano Azione e Coesi

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

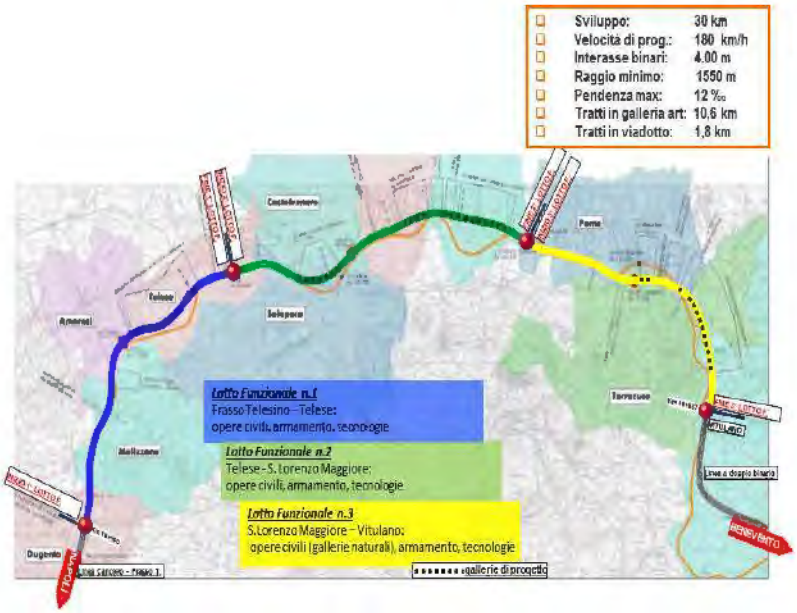
Progetto 0279B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Gli interventi consistono nel raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento), ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di circa 30 Km, parte in variante e parte in affiancamento, e la velocizzazione a 180 Km/h in rango P. E' prevista la realizzazione di 4 fermate e 1 stazione e la soppressione di 20 passaggi a livello.

L'intervento è articolato in tre lotti funzionali: Frasso Telesino - Telese, Telese - S. Lorenzo Maggiore e S. Lorenzo Maggiore - Vitulano (Benevento).

L'intervento prevede la realizzazione di circa 30 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Amorosi, Telese, Solopaca, San Lorenzo Maggiore e Ponte/Casalduni. Inoltre è previsto l'attrezzagio tecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Dugenta/Frasso e Vitulano (Benevento). L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Dugenta, Amorosi, Telese, Solopaca, Guardia Sanframondi, San Lorenzo Maggiore, Ponte e Benevento, rientranti all'interno della Provincia di Benevento.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese	X	X				X			X	X				X			X		
2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	X	X				X			X	X				X			X		
3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	X	X				X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.095,00	1.095,00	di cui:	859,00	0,00	236,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
995,00			100,00				1.095,00

Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento “Raddoppio e Velocizzazione Cancello – Benevento”, come sancito dall'ordinanza n.34 del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0279A).Per far fronte all'incremento delle stime di costo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano, in esito allo sviluppo della progettazione definitiva dello stesso, é stata autorizzata la ridestinazione delle economie derivanti dal ribasso della gara del raddoppio della tratta Cancello - Frasso Telesino e dalla riperimetrazione delle opere connesse e accessorie di completamento della seconda fase funzionale della Cancello – Frasso Telesino.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
780,00				215,00	100,00	1.095,00

Avvio fase realizzativa 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Completato l’iter autorizzativo del 1^ e 2^ lotto funzionale e avviata la fase di gara per il 1^ lotto funzionale.La progettazione definitiva del 3^ lotto funzionale è completata, avviata la CdS.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese	J41H01000080008	Attività negoziali	-	-	-	-	3-2019	-	-	-	-	-	11-2024	In corso	-	-
2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	J41H01000080008	Attività negoziali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	-	-
3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	J41H01000080008	Progetto definitivo	-	-	-	-	1-2020	9-2020	-	-	-	-	12-2025	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese	395,00	395,00	0,00	333,42	61,58	20,86	4,40	0,00	4,98	10,50	4,25	5,90	369,37
2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore	379,00	379,00	0,00	303,20	75,80	0,00	0,00						379,00
3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano	321,00	321,00	0,00	295,34	25,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	321,00
	1.095,00	1.095,00	0,00	931,96	163,04	20,86	4,40	0,00	4,98	10,50	4,25	5,90	1.069,37

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Le opere rientrano nell’ambito del quadro programmatico degli interventi finalizzati ad un incremento di capacità, dei livelli prestazionali e riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Napoli - Bari.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,94
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	1,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2007-2
(Delibera CIPE n. 62/2011) e 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017)• Interv

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0099B: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. L'intervento prevede il raddoppio sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato.E' prevista la dismissione delle due stazioni di Bovino ed Orsara.

L'intervento prevede la realizzazione di circa 12 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario. Inoltre è previsto l'attrezzaggiotecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Orsara e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Montaguto (nella provincia di Avellino), Orsara di Puglia e Bovino (nella provincia di Foggia) tra la Regione Campania e la Regione Puglia.

LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Orsara-Bovino						X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
561,60	561,60	di cui:	60,60	0,00	501,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
670,60			-109,00				561,60

Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il raddoppio delle tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, da formalizzare con ordinanza del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0281). Il costo complessivo degli interventi resta invariato.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
169,80				501,00	-109,20	561,60

Completamento delle coperture finanziarie per la fase realizzativa del progetto

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La progettazione definitiva avviata a marzo 2018 è stata consegnata a ottobre scorso. Nel corso del 2019 è prevista la Conferenza dei Servizi. In corso incontri con gli Enti interferiti (Anas) per la soluzione delle relative problematiche. Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio delle indagini di campo (progetto di BOE, iter accesso aree).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	J41H92000000008	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione							
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	561,60	561,60	0,00	451,54	110,07	15,87	0,00	7,73	5,73	4,70	6,80	8,00	528,64
	561,60	561,60	0,00	451,54	110,07	15,87	0,00	7,73	5,73	4,70	6,80	8,00	528,64

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza per le relazioni Napoli – Benevento – Bari.Il completamento del raddoppio consentirà di poter

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,76
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	0,70
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2
(Delibera CIPE n. 98/2017)• Intervento previsto nei workplan per lo svilu

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

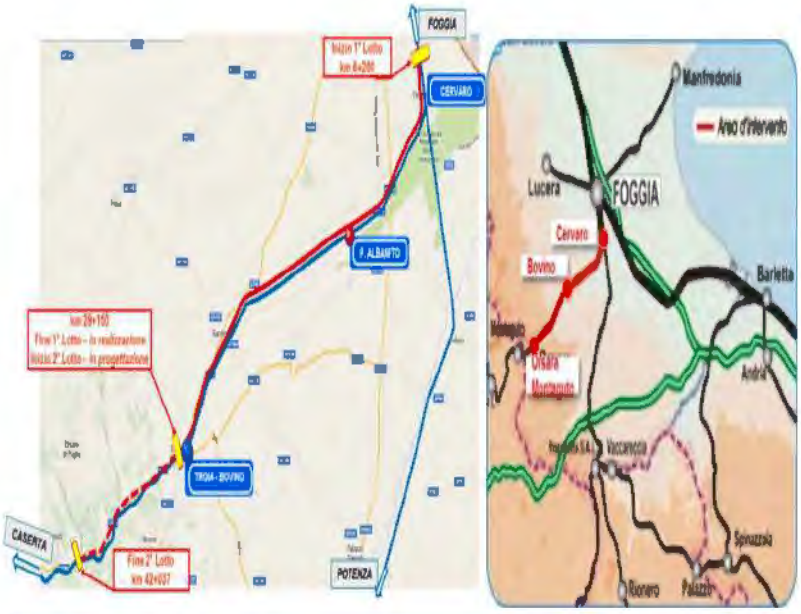
Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0099A: Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. L'intervento prevede il raddoppio, prevalentemente in variante, per un estesa di circa 23 Km consentendo di completare il tratto a doppio binario fino a Foggia.E' prevista la realizzazione della nuova Stazione di Ponte Albanito e della nuova fermata di Bovino, con la contestuale la soppressione della Stazione di Troia - Castelluccio dei Sauri e l'eliminazione di 7 passaggi a livello.Il raddoppio prevede una velocità di progetto di 200 Km/h.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 23 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione delle stazioni di Ponte Albanito e Bovino. Inoltre è previsto l'attrezzaggiotecnologico della tratta con ACCM e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Cervaro e Bovino. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Foggia, Troia e Bovino nella provincia di Foggia.



LOCALIZZAZIONE

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro						X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
263,40	263,40	di cui:	53,45	0,00	0,00	209,95	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
263,40							263,40

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
263,40			-8,90		8,90	263,40

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Sono da giugno 2017 in esercizio:23 km di raddoppio da Posto di Movimento (PM) Cervaro a PM Bovino, comprensivi dell'attrezzaggio tecnologicola predisposizione delle stazione di Ponte Albanito e della fermata BovinoLa Sotto Stazione Elettrica (SSE) di Ponte AlbanitoCabina TE di PM BovinoCirca 16 km di nuova linea MT (da SSE di Foggia a nuova SSE di Ponte Albanito)Rimangono da eseguire lavori di completamento e finiture non sostanziali ai fini dell'attivazione del raddoppio all'esercizio commerciale, che saranno completati entro il 2018.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	J41H92000000008	Esercizio	-	-	2-2014	1-2017	10-2005	11-2017	8-2004	5-2015	10-2005	3-2019	6-2017	Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Bovino-Cervaro	263,40	263,40	0,00	210,60	52,80	256,69	231,31	235,87	12,69	2,30	1,20	0,00	11,33
	263,40	263,40	0,00	210,60	52,80	256,69	231,31	235,87	12,69	2,30	1,20	0,00	11,33

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Con l'attivazione del raddoppio della tratta Bovino-Cervaro si realizza un primo step dell'Itinerario Napoli – Bari, al cui completamento va evidentemente attribuito il pieno conseguimento degli obiettivi prestazionali attesi.Il nuovo assetto infrastrutt

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,86
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	0,70
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 200 con fondi del Piano Azione e Coesione complementari al PON Infrastru

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

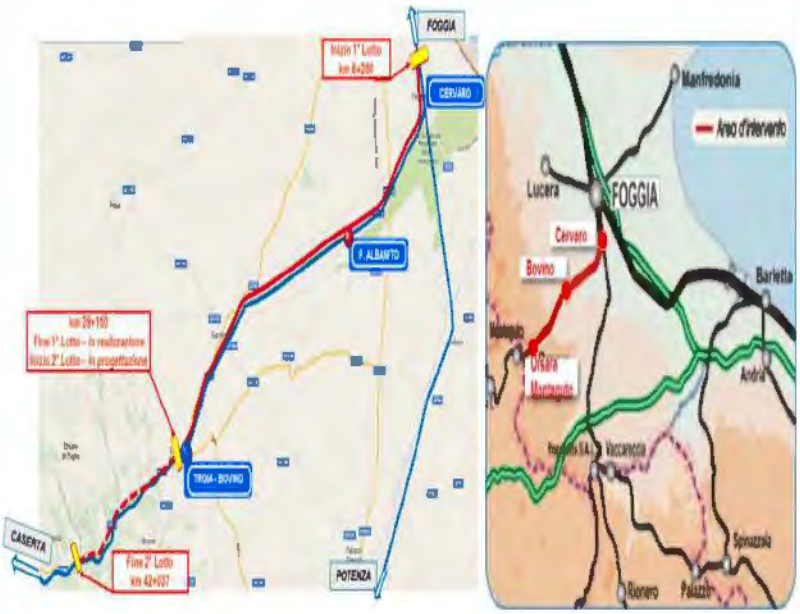
Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto 0099C: Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi hanno rappresentato il primo tassello della realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari. Le opere, da tempo ultimate, sono relative al completamento del raddoppio della tratta Vitulano-Benevento-Apice.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 20 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Vitulano, Paduli e Apice. Inoltre è realizzato l'attrezzaggio tecnologico della tratta con BCA. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Benevento, Paduli e Apice.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice						X			X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
19,95	19,95	di cui:	19,95	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
19,95							19,95

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
19,95						19,95

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Interventi ultimati

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	J41H92000000008	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2000	-	-	-	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice	19,95	19,95	0,00	19,38	0,56	19,09	18,31	18,84	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00
	19,95	19,95	0,00	19,38	0,56	19,09	18,31	18,84	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	0	x						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari Tratta Napoli-Foggia-Bari

Programma P072: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità, e consenguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza.Gli interventi prioritari riguardano adeguamenti del piano del ferro e potenziamenti tecnologici delle stazioni di Napoli c.le, Bari c.le e Lecce, il ripristino del collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica a Foggia (bretella merci), l'upgrade dei sistemi di distanziamento sulle tratte Bovino-Cervaro, Barletta-Bari, Bari-Brindisi-Lecce, Bari-Taranto per consentire l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h.

Le principali realizzazioni riguardano:• PRG e ACC Napoli: realizzazione di nuovo apparato centrale computerizzato per la gestione della circolazione nella stazione di Napoli C.le, con postazione al Posto Centrale di Napoli, interfacciato con l'attuale apparato dell' IDP e con SCC del Nodo di Napoli; realizzazione nel Posto Centrale di Napoli di un sistema di supervisione della stazione per la regolazione automatica della circolazione nella stazione di Napoli C.le; interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Napoli C.le propedeutici all'inserimento del nuovo apparato e sistema di supervisione; intervento su PRG per il raddoppio del binario di collegamento tra IDP e Napoli C.le.• PRG e ACC Bari: Il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari C.le e nella realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC. Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: RFI, Ferrovie del Nord Barese (FNB), Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e Ferrovie del Sud Est (FSE), con tre differenti stazioni. La stazione di Bari C.le costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari–Taranto di RFI, la linea Bari FSE–Martina Franca– Putignano -Taranto delle FSE, le linee Bari-Barletta e Bari S.Paolo–Bari C.le delle FNB e la linea Bari-Matera della FAL. Nel progetto di modifica del PRG della stazione di Bari C.le sono previsti 8 binari passanti e 11 tronchi di attestamento, per consentire l'ingresso della rete delle FNB e delle FSE, nonché l'accesso di tutte le suddette Ferrovie Concesse a tutti i binari della stazione, con completa interoperabilità tra i vettori. Tutti gli itinerari in ingresso/uscita saranno velocizzati a 60 km/h e sarà realizzato un impianto ACC multistazione che governerà oltre che Bari C.le anche gli impianti ACC di Bari Parco Nord, Lamasinata ed Executive.• PRG e ACC Lecce: interventi di modifica al PRG di stazione di Lecce; nuovo apparato ACCM Brindisi – Lecce comprensivo dei PPM di Lecce, Surbo, Squinzano e Brindisi; nuovo sistema di distanziamento BAcf banalizzato 2/2 con emulazione RSC gestito dall'ACCM Brindisi – Lecce con soppressione del posto di servizio di Tuturano; interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata propedeutici all'inserimento del nuovo apparato; nuovo apparato ACCM Brindisi – Fasano.• Bretella di Foggia: ripristino della bretella di Incoronata di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia–Bari e Foggia-Napoli. I lavori conistono in: ripristino della sede ferroviaria (circa 1,6 km) e relativo attrezzaggio tecnologico, interventi sugli impianti tecnologici nella stazione di Foggia e delle tratte adiacenti, realizzazione delle opere civili connesse e delle opere di compensazione ambientale (realizzazione di un sottovia come opera sostitutiva di due passaggi a livello e nuove viabilità complanari e di accesso ai fondi interclusi, sistemazione a verde di un "Regio Tratturo" interessato dalle opere come intervento di mitigazione prescritto dalla Regione Puglia in ambito di Conferenza dei Servizi).• Velocizzazione Napoli-Bari: implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulla tratta Barletta – Bari PN compresa sia nell'itinerario Napoli – Bari che nella Direttrice Adriatica. L'intervento prevede di conseguire l'incremento della velocità attraverso l'adozione di un sistema di distanziamento innovativo del tipo BAcf con emulazione della ripetizione dei segnali in cabina a 5 codici nella tratta Barletta-Bari PN avente un'estesa di circa 52 km.• Velocizzazione Bari-Lecce: L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell' itinerario Bari-Lecce. In particolare le tratte oggetto di intervento con relativo ordine di priorità sono: Priorità 1: Progettazione e realizzazione del nuovo sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare idoneo alla trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Priorità 2: Trasformazione dell'ACEI di Fasano in PP-ACC nell'ambito del sistema multistazione Bari Torre a Mare – Lecce dotato di sistema di distanziamento del tipo Blocco Automatico a 5 codici (idoneo alla VMax=200km/h) Priorità 3: Progettazione e realizzazione di impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce. Priorità 4: Interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare - Lecce.• Upgrade tecnologico Bari-Lecce: L'intervento consiste nella realizzazione del telecomando della linea Bari – Lecce. La realizzazione del CTC è prevista in tre distinte fasi funzionali, con relativa implementazione del Posto Centrale: tratta Bari – Fasano, tratta Fasano – Brindisi, tratta Brindisi – Lecce. • Upgrade tecnologico Bari-Taranto: L'intervento consiste nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico della linea Bari - Taranto, in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici già avviati, Con questo intervento saranno attrezzati secondo i nuovi standard tecnologici 104 km di linea.

NPP 1661: L'intervento è interamente compreso nell'ambito della stazione di Bari. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

LOCALIZZAZIONE

Campania

Puglia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto						X				X			X	X				X	
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto						X				X				X				X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
429,62	429,62	di cui:	31,20	0,00	313,77	84,65	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
429,62							429,62

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
429,62						429,62

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• PRG e ACC Napoli: Appalto ACC: in via di conclusione le attività negoziali; Interventi di PRG: Per l'appalto multidisciplinare (ARM-TE LFM) lavori in corso.• PRG e ACC Bari: completata la progettazione esecutiva di sistemazione del «Piano Regolatore Generale della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative. Completata la progettazione esecutiva per la realizzazione del «nuovo ACCM della stazione di Bari Centrale», a cura dell'appaltatore, e avviate le attività realizzative• PRG e ACC Lecce: attivato a novembre 2017 il nuovo

apparato ACCM tratta Brindisi – Lecce; avviata la progettazione definitiva dell' ACCM Brindisi – Fasano• bretella di Foggia: Opere ultimate, attivate nel mese di luglio 2015• Velocizzazione Napoli-Bari: In corso di avvio la progettazione definitiva.• Velocizzazione Bari-Lecce: Attivato il sistema di distanziamento elettromeccanico banalizzato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare con trasformazione in fermata della stazione di Bari Parco Sud. Attivati gli impianti di Informazione al pubblico a standard IeC sulla tratta Brindisi – Lecce. Attivata la prima fase dell'interfacciamento col CTC Lecce – Bari dell'ACC-M Bari Torre a Mare – Lecce, fase Brindisi (e) – Surbo (e). Da avviare i lavori per l'Interfacciamento del nuovo ACCM con CTC limitrofi tratta Brindisi – Fasano.• Potenziamento tecnologico Bari-Taranto: Gli interventi sono stati attivati fra il 2014 e il 2016. Sono in corso attività complementari alla realizzazione del Posto di Comunicazione di Bari Lamasinata, con particolare riferimento alle attività realizzative dello I&C • Upgrade tecnologico Bari-Lecce: In corso interventi per il completamento del CTC e dell'ACEI tratta Fasano – Lecce. Tratta Bari – Fasano: attivazione avvenuta in data 26/04/2015, per una estensione di circa 45 km di applicazione del sistema SCC; Tratta Fasano – Brindisi: attivazione avvenuta in data 13/12/2015, per una estensione di circa 68 km di applicazione del sistema SCC. Tratta Brindisi – Lecce: attivazione avvenuta in data 19/11/2017, per una estensione di circa 40 km di applicazione del sistema SCC.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
SCC Bari-Taranto	J77I07000020001	30,04	30,04	29,37	98%	Realizzazione
SCC Bari-Lecce	J97I07000010001	78,58	78,58	74,10	94%	Realizzazione
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	J27I12000220001	10,00	10,00	9,34	93%	Realizzazione
Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	J79B12000020001	18,00	18,00	16,07	89%	Realizzazione
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)	J69B12000050001	78,88	78,88	58,48	74%	Realizzazione
Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	J27I12000160001	28,00	28,00	20,33	73%	Realizzazione
Velocizzazione Bari - Lecce	J59B12000020001	30,00	30,00	19,33	64%	Realizzazione
ACC Napoli Centrale	J27I12000170001	85,00	85,00	42,05	49%	Realizzazione
PRG ed ACC Bari Centrale	J37I12000140001	90,00	90,00	32,09	36%	Realizzazione
Velocizzazione Napoli-Bari	J39B12000040001	30,00	30,00	3,22	11%	Realizzazione
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi - Lecce)	J69B12000050001	41,12	41,12	0,57	1%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
519,62	519,62	0,00	424,01	95,61	385,28	262,67	252,37	50,34	51,46	47,39	39,46	78,60

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono inseriti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) del 2.08.2012 per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto e rappresentatno un primo stralcio funzionale che mira, nel breve-medio periodo, a:- eli

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

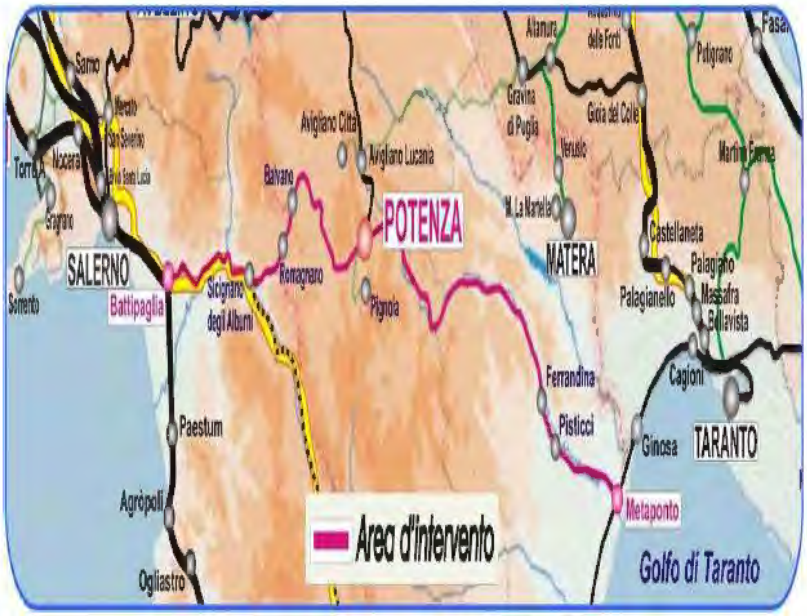
Direttrice Salerno-Taranto — Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0308: Velocizzazione Battipaglia-Potenza

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale e a ridurre i tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi consistono sostanzialmente in rettifiche di tracciato che interessano circa il 30% del tracciato dell'intera linea Battipaglia-Potenza.

La velocizzazione dell'intera tratta avverrà con l'inserimento di alcune varianti di tracciato (modifica delle curve a raggio inferiore ai 615 m), in sede e fuori sede, e l'eliminazione di alcuni P.L. attualmente in funzione sulla linea. L'intervento prevede la realizzazione di cinque gallerie naturali a singolo binario in numero ed estensione differente, quattro ubicate nella tratta Persano - Sicignano e una nella tratta Sicignano - Romagnano. Sono inoltre previsti viadotti ferroviari di tipologia "ordinaria", gallerie artificiali, sottovia e tombini scatolari in c.a. ordinario. Sono altresì previsti interventi nelle stazioni (marciapiedi e sottopassi) oltre che risoluzioni di problematiche di armamento. La definizione del nuovo tracciato ferroviario proposto con il presente progetto di velocizzazione è stata necessariamente condizionata dalla eterogeneità del territorio attraversato e dalle numerose interferenze con la rete idrografica superficiale.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano									X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate: Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	Sez. 2 - Fabbisogni prioritari: 2019	2020	2021	Sez. 3: 2022-2026	Sez. 4: >2026
491,00	1,12	di cui:	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00		479,88	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
491,00							491,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1,12						1,12

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Le attività progettuali sono state a suo tempo sviluppate nell'ambito della delibera CIPE 85 del 29/9/02 . Si procederà ad effettuare studio di fattibilità previa definizione delle esigenze trasportistiche da parte degli Enti Locali.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	J91H92000000011	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	11-2005	12-2027	12-2027	3-2029	12-2029	7-2030	4-2029	12-2029	12-2029	6-2036	6-2036	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano	491,00	1,12	489,88	455,04	35,96	1,10	1,10	1,10	0,00	0,00	0,50	1,50	487,90
	491,00	1,12	489,88	455,04	35,96	1,10	1,10	1,10	0,00	0,00	0,50	1,50	487,90

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza.Ad esito dello studio di fattibilità dell'intero itinerario Battipaglia-Metatponto erano stati stimati recuperi nell'ordine tra i 50' (

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
				X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,24
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,20
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,60

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Basilicata del 21/12/2017• Esigenza di investimento se dagli stakenell'ambito del tavolo tecnico di ascolto di cui

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

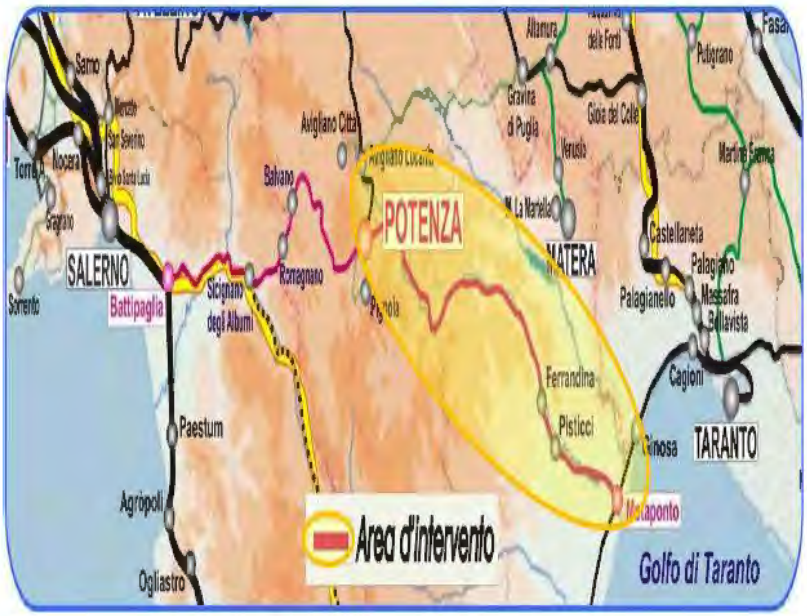
Direttrice Salerno-Taranto — Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0309: Velocizzazione Potenza - Metaponto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale e a ridurre i tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza, in attuazione della Delibera CIPE n.85 del 29/09/02, che ha conferito ad RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia.Gli interventi consistono sostanzialmente in rettifiche di tracciato che interessano circa il 30% del tracciato dell'intera linea Potenza-Metaponto e la realizzazione di una variante presso Campomaggiore, in corrispondenza di un tratto di linea in frana.

Il territorio dove si realizza l'opera è in parte montuoso e in parte pianeggiante. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.



LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AV/R)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto									X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
646,00	1,33	di cui:	1,33	0,00	0,00	0,00	0,00		10,00		634,67	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
646,00							646,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1,33						1,33

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto	J84F05000040001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	11-2006	5-2009	7-2027	6-2028	9-2029	6-2030	9-2028	8-2029	9-2029	3-2033	12-2032	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto	646,00	1,33	644,67	627,52	18,48	1,33	1,33	1,33	0,00	0,00	0,00	0,00	644,67
	646,00	1,33	644,67	627,52	18,48	1,33	1,33	1,33	0,00	0,00	0,00	0,00	644,67

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza.Ad esito dello studio di fattibilità dell'intero itinerario Battipaglia-Metatponto erano stati stimati recuperi nell'ordine tra i 50' (

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,21
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Salerno-Taranto — Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Progetto 0136: Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto ha come obiettivo il collegamento della città di Matera alla rete ferroviaria nazionale visto che il capoluogo è attualmente collegato ferroviariamente solo verso Bari attraverso una linea a scartamento ridotto gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane (linea Bari-Altamura-Matera).Gli interventi consistono nel completamento della linea Ferrandina – Matera La Martella, a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km, per garantire il collegamento con le città di Salerno/Napoli (porte di accesso del mezzogiorno al sistema Alta Velocità) ed a Taranto attraverso la linea Battipaglia - Potenza – Metaponto – Taranto.La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina della linea Potenza-Metaponto e termina nella nuova stazione di Matera La Martella.

Nell'ambito di un primo stralcio costruttivo sono state realizzate la stazione di Matera La Martella (parzialmente), le opere d'arte del nuovo collegamento, la galleria Miglionico (6,5 km) e la bretella di collegamento (in rilevato) con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Metaponto, oltre all'adeguamento del piano del ferro e dell'apparto della stazione di Ferrandina.La seconda fase d'intervento prevede:- risanamento strutturale della già realizzata galleria Miglionico, adeguamento alle specifiche tecniche di interoperabilità e adeguamento sicurezza in galleria;- elettrificazione della linea e realizzazione SSE;- realizzazione dell'armamento ferroviario lungo tutta la linea;- realizzazione degli apparati tecnologici della linea (telefonia, segnalamento, telecomunicazioni);- completamento della stazione di Matera La Martella;- nuova bretella di collegamento con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Potenza.

Gli interventi prevedono il completamento della nuova tratta Ferrandina – Matera L.M. a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km.La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina (linea Potenza-Metaponto) e termina nella nuova stazione di Matera L.M.Il territorio dove si realizza l'opera è in parte pianeggiante e in parte montuoso. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.La sede è stata completata con precedenti applati e sono state eseguite tutte le opere civili compresa la Galleria Miglionico di circa 6,5 km ed il ponte metallico sul fiume Bradano; sono inoltre presenti, oltre ad un'alternanza di rilevati e trincee per circa 8,5 km, anche 5 km circa di viadotti. L'intervento prevede anche opere di sitemazione delle suddette oepre civili.

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)										X							X		
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
365,49	315,49	di cui:	302,87	2,61	10,00	0,00	0,00		50,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
255,49		10,00		100,00			365,49

Vedi dossier di progettoIncremento delle stime di costo per ricomprendere:• opere accessorie e di completamento connesse alla realizzazione della bretella lato nord (Potenza) con la linea Potenza-Metaponto (vedi P126)• adeguamento sismico delle opere strutturali esistenti sulla linea (ad esempio i viadotti in c.a.p.) e di conformità alle STI vigenti al momento della messa in servizio dei sottosistemi coinvolti.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
255,49				60,00		315,49

Le nuove risorse consentiranno la copertura degli interventi di miglioramento sismico ai viadotti in c.a.p. ed ai ponti metallici esistenti sulla linea e realizzati a fine anni '90 e non collaudati.Nell'ambito del perimetro del progetto sono state inoltre inserite le opere accessorie e di completamento connesse alla realizzazione della bretella lato nord (Potenza) con la linea Potenza-Metaponto (vedi P126).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Al momento sono state realizzate gran parte delle opere civili relative alla nuova linea a semplice binario Ferrandina - Matera la Martella (circa 20 km).Stato dell'arte:• E' stato completato lo studio di fattibilità per le opere non previste nella progettazione esecutiva approvata nel 2006;• Avviata la Progettazione Definitiva del completamento della nuova linea;• In corso la progettazione definitiva per la "Lunetta Ferrandina";• In corso la progettazione degli adeguamenti delle opere esistenti (viadotti) alle Norme Tecniche di Costruzione (NTC) vigenti;• Concluse le alcune opere propedeutiche alle attività di progetto sia in corrispondenza della galleria «Miglionico», sia lungo linea che nella stazione di La Martella. Sono stati attivati il Piano regolatore generale (PRG) e l'apparato di sicurezza e segnalamento (ACEI) nella stazione di Ferrandina.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	J81H92000020001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	J81H92000020001	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)	32,59	32,59	0,00	26,30	6,29	30,99	0,00	32,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza	332,90	282,90	50,00	317,50	15,40	12,43	0,00	7,44	4,52	1,00	1,00	20,00	298,94
	365,49	315,49	50,00	343,80	21,69	43,42	0,00	39,93	4,52	1,00	1,00	20,00	299,04

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento mira alla creazione del collegamento tra Matera, sito UNESCO patrimonio dell'umanità, e la rete ferroviaria nazionale.Gli interventi previsti sono stati articolati in diverse fasi funzionali, definite sulla base degli obiettivi del progetto

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			x					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)	0,64

Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70	• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 (Delibera CIPE n. 98/2017)• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisari Cantieri (provvedimento normativo in corso di emissione)• Intervent
Maturità	I_{M}	0,80	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,80	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Salerno-Taranto — Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto

Programma P126: Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase funzionale del programma di velocizzazione dei servizi in ambito regionale e contribuisce alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Salerno per i servizi lunga percorrenza. La linea Battipaglia – Potenza - Metaponto di ca. 200 km, attraversa in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi.

Gli interventi consistono sostanzialmente in un programma di interventi infrastrutturali «light» finalizzati alla velocizzazione della relazione:• Istituzione dei ranghi C e P sull'intera relazione Potenza-Battipaglia;• Interventi di velocizzazione degli itinerari in deviata con possibilità di movimenti contemporanei nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;• Soppressione di alcuni PL;• Realizzazione sottopassi e allungamento e innalzamento h 55 dei marciapiedi nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;• Riconfigurazione del Posto centrale di Napoli C.le.

LOCALIZZAZIONE

Basilicata

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
50,00	50,00	di cui:	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
60,00		-10,00					50,00

Riduzione delle stime di costo connesso all'imputazione nell'ambito del progetto "Nuova linea Ferrandina-Matera" delle opere accessorie e di completamento connesse alla realizzazione della bretella lato nord (Potenza) con la linea Potenza-Metaponto (vedi 0136)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
50,00						50,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Attività di progettazione definitiva in parte in corso e in parte conclusa. Per le stazioni di Eboli e Bella Muro in avvio la fase realizzativa.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Velocizzazione Battipaglia-Potenza	J64H17000230001	30,00	30,00	4,66	16%	Realizzazione
Upgrading rete ferroviaria Regione Basilicata	°	20,00	20,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
50,00	50,00	0,00	41,49	8,51	10,39	0,64	0,01	4,61	5,88	4,37	5,16	29,95

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è finalizzato al recupero dei tempi percorrenza in prima fase sulla relazione Battipaglia-Potenza e successivamente tra Potenza,Metaponto e Taranto. L'entità dei risparmi di tempo potrà essere valutata ad esito della progettazione. A regime,

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			x	x				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

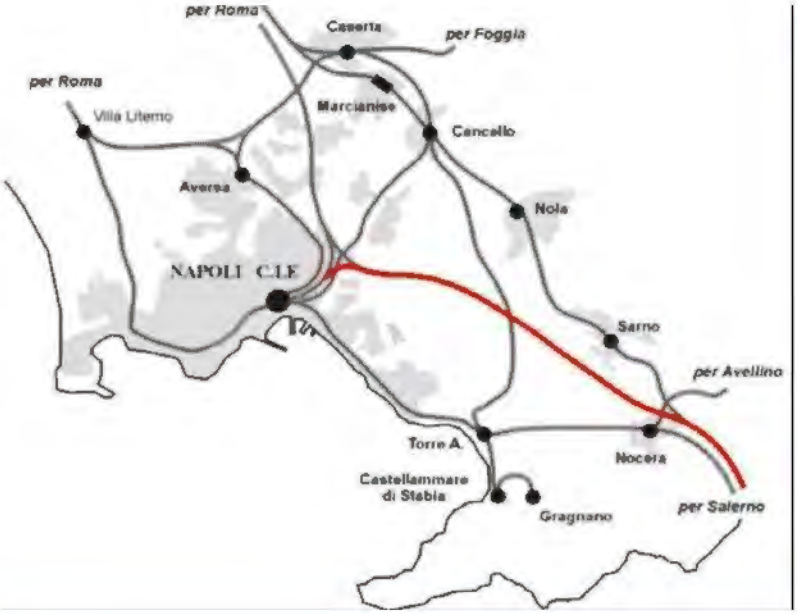
Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0013A: Nuova linea a monte del Vesuvio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di prolungamento della rete AV/AC da Napoli verso Salerno e consistononella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC per un'estesa pari a circa 32 km. La linea si sviluppa a monte del Vesuvio da Bivio Casoria, sulla linea AV/AC Roma-Napoli, sino a Bivio Salerno, da cui si dirama l'interconnessione con la linea costiera Napoli–Salerno. La nuova infrastruttura ha inoltre consentito di utilizzare la linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano.

L'intervento consiste nella realizzazione di circa 32 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione del nuovo impianto di PC Vesuvio. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con BAB 2/2. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Volla, Casalnuovo, Casoria, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Nola, Ottaviano, San Gennaro Vesuviano, Palma Campania, Poggiomarino, Striano, San Valentino Torio e Nocera Inferiore.



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Tratta bivio Casoria - bivio Sarno										X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
358,31	358,31	di cui:	358,31	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Rettifica del perimetro a seguito dello stralcio della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013B)
360,13		-1,83					358,31	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Riduzione del perimetro delle fasi finanziate a seguito dello stralcio della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013B)
360,13		-1,83				358,31	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tutti gli Interventi sono stati attivati

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Tratta bivio Casoria - bivio Sarno	J61H94000000001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Conclusa	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Tratta bivio Casoria - bivio Sarno	358,31	358,31	0,00	277,74	80,56	342,17	0,00	354,49	0,47	0,18	0,00	0,18	2,99
	358,31	358,31	0,00	277,74	80,56	342,17	0,00	354,49	0,47	0,18	0,00	0,18	2,99

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

	Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
Incremento di capacità, con possibilità di specializzazione dei flussi lenti/veloci e riduzione dei tempi di percorrenza tra Napoli e Salerno		X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,77
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

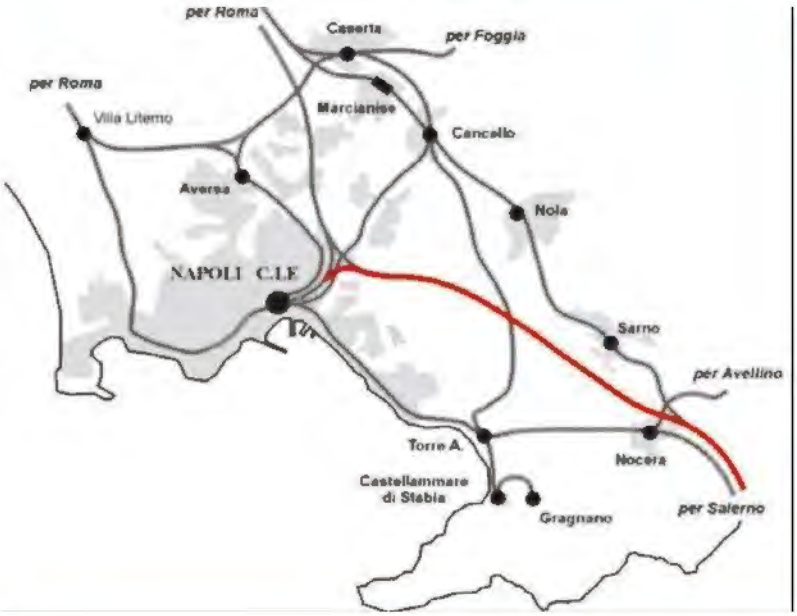
Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0013B: Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di prolungamento della rete AV/AC da Napoli verso Salerno e consistono nella realizzazione della nuova fermata "Vesuvio est" di interscambio tra la nuova linea a Napoli - Salerno a monte del Vesuvio e la ferrovia Circumvesuviana nel comune di Striano con annessi impianti e tecnologie ferroviarie

L'intervento prevede la realizzazione di una stazione di interscambio tra la linea ferroviaria a monte del Vesuvio e la linea Regionale Circumvesuviana nel Comune di Striano (NA).



LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fermata Vesuvio Est				X													X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
60,90	27,33	di cui:	0,00	0,00	25,50	0,00	1,83			33,58		0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
59,08		1,83					60,90

Rettifica del perimetro a seguito dell'inserimento della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013A)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	
35,50		1,83	-35,50	25,50		27,33	Riduzione del perimetro della fase finanziata in coerenza al contributo effettivamente concesso dalla Regione Campania. Ampliamento del perimetro a seguito dell'inserimento della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013B).

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per l'intervento è stata sviluppata la progettazione preliminare.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Fermata Vesuvio Est	J61H94000000001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fermata Vesuvio Est	60,90	27,33	33,58	6,66	54,24	0,43	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	60,47
	60,90	27,33	33,58	6,66	54,24	0,43	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	60,47

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Assicurare l'interscambio tra la rete ferroviaria nazionale e la rete regionale

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
			X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,39
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e Coesione della programmazione 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017) e con fondi regionali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo

Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0274: Quadruplicamento Salerno-Battipaglia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si configura come prolungamento a sud della rete AV/AC Torino - Milano – Napoli-Salerno per la velocizzazione dei collegamenti verso la Calabria e la Basilicata. Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea veloce, con caratteristiche AV/AC, da bivio Salerno a Battipaglia.

Il territorio dove si realizza l'opera è in parte montuoso e in parte pianeggiante. L'intervento prevede l'attraversamento di aree poco urbanizzate.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.855,00	10,00	di cui:	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00					1.845,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.855,00							1.855,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
10,00						10,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Il progetto preliminare è stato sviluppato e trasmesso al MIT, secondo l'iter di L. Obiettivo, nel 2003. A seguito delle osservazioni formulate dalla Commissione Speciale VIA e dagli Enti territoriali interessati è stata elaborata una variante al progetto preliminare con un diverso tracciato e nel 2005 è stato nuovamente inviato al M.I.T.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	J61H02000100008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	7-2027	2-2028	12-2029	7-2031	10-2032	8-2030	7-2031	7-2031	2-2040	2-2040	In corso	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	1.855,00	10,00	1.845,00	1.442,46	412,54	9,46	9,46	9,46	0,00	0,00	0,00	0,00	1.845,54
	1.855,00	10,00	1.845,00	1.442,46	412,54	9,46	9,46	9,46	0,00	0,00	0,00	0,00	1.845,54

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di capacità, con possibilità di specializzazione dei flussi lenti/veloci e riduzione dei tempi di percorrenza tra Salerno e Battipaglia

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,21
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,40
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0263: Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira ad elevare gli standard prestazionali della linea tirrenica sud. Gli interventi consistono nell'omogeneizzazione dell'attrezzaggio tecnologico della linea, adeguamento a sagoma PC 45 e messa a modulo dell'itinerario, velocizzazione degli itinerari di stazione, realizzazione di una nuova SSE a Vibo/Pizzo con annessa linea primaria di alimentazione, riclassamento a 150 kV della SSE di Sambiase e della linea primaria FS Feroleto - Sambiase, rifacimento galleria Coreca, tra Amantea e Campora S.G., realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Petrace fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi, realizzazione ACC e adeguamento del piano del ferro della stazione di Lamezia Terme, completamento della gestione centralizzata della circolazione dell'intero compartimento, costruzione sottopassaggio nella stazione di Policastro e costruzione della galleria subalvea Fiumicello.

Il progetto è articolato in 14 opere funzionali ed ogni singolo intervento è stato progettato in modo da poter essere eseguito ed attivato in maniera autonoma e da apportare immediati benefici.

Il progetto ricade all'interno delle regioni Campania, Basilicata e Calabria, sulla linea Battipaglia - Reggio Calabria e riguarda interventi sia di carattere tecnologico che infrastrutturale (sia in galleria che in viadotto).

LOCALIZZAZIONE

Campania

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Ricostruzione galleria Coreca	X					X			X	X									X
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	X					X			X	X						X			X
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	X					X			X	X								X	
Potenziamento SSE di Sambiase	X					X			X	X								X	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	X					X			X	X								X	
PRG e ACS Lamezia Terme	X					X	X		X	X						X		X	
Completamento DCO Reggio Calabria	X					X			X	X								X	
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	X					X			X	X								X	

Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	X	X	X	X	X	X	
Adeguamento sagoma gallerie Calabria	X	X	X	X	X		
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	X	X	X	X			X
Costruzione sottopassaggio Policastro	X	X	X	X		X	
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	X	X	X	X			X
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	X	X	X	X	X		

Stato attuativo-finanziario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
230,00	230,00	di cui:	38,54	0,00	0,00	191,46	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
230,00							230,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
230,00			0,81		-0,81	230,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi sono stati per la gran parte già attivati. I restanti sono tutti in corso di realizzazione.In particolare in Calabria sono stati attivati gli interventi di: ricostruzione della Galleria Coreca, Realizzazione nuova SSE di Vibo Pizzo, Potenziamento della SSE di Sambiase e Feroleto, Potenziamento della SSE di Reggio Calabria Gallico, Completamento e realizzazione del DCO Intero Compartimento, Adeguamento del PRG nelle stazioni Praja, Scalea e Diamante, Adeguamento del PRG nelle stazioni Eccellente e Vibo-Pizzo, Adeguamento sagoma gallerie della Calabria, .Sono in corso le ultime attività inerenti la modifica Stazione di Gioia Tauro e inserimento CTC, la realizzazione ACC e PRG della Stazione di Lamezia Terme C.le (PRG attivato) e la sostituzione della travata metallica sul torrente Sorcio. In ambito Regione Campania sono già stati ultimati ante 2018 i lavori realizzazione del sottopassaggio e adeguamento PRG stazione di Policastro e adeguamento a sagoma delle gallerie Spina e Rutino, mentre la galleria subalvea torrente Fiumicello é stata completata a Luglio 2018.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Ricostruzione galleria Coreca	J61H03000100001	Esercizio	11-2007	-	7-2007	-	-	-	5-2008	9-2009	7-2008	12-2011	12-2011	n.a.	Concluse	-
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	J61H03000100001	Esercizio	-	1-2010	11-2010	3-2013	-	-	-	2-2014	12-2013	6-2019	12-2018	n.a.	Concluse	-
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	11-2013	11-2016	9-2016	n.a.	Concluse	-
Potenziamento SSE di Sambiase	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	4-2014	2-2014	3-2017	10-2016	n.a.	Concluse	-
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	5-2014	6-2014	3-2016	4-2016	n.a.	Concluse	-
PRG e ACS Lamezia Terme	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	8-2013	7-2019	12-2016	n.a.	Concluse	-
Completamento DCO Reggio Calabria	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	9-2014	2-2014	12-2016	12-2016	n.a.	Concluse	-
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2014	2-2017	8-2015	n.a.	Concluse	-
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	11-2013	3-2016	12-2015	n.a.	Concluse	-
Adeguamento sagoma gallerie Calabria	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	4-2014	1-2014	9-2015	9-2015	n.a.	Concluse	-

Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	2-2014	7-2015	7-2018	4-2018	n.a.	Concluse	-
Costruzione sottopassaggio Policastro	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	3-2014	4-2014	6-2015	6-2015	n.a.	Concluse	-
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	J61H03000100001	Esercizio	-	-	11-2010	8-2016	7-2017	12-2017	-	-	7-2017	9-2019	7-2018	Conclusa	Concluse	-
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	J61H03000100001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	4-2015	10-2013	12-2016	2-2017	n.a.	Concluse	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Ricostruzione galleria Coreca	57,11	57,11	0,00	55,38	1,73	64,17	64,13	64,17	0,00	0,00	0,00	0,00	-7,07
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro	40,02	40,02	0,00	36,39	3,62	35,37	29,42	26,80	5,12	1,90	2,32	0,00	3,88
Costruzione SSE di Vibo Pizzo	1,12	1,12	0,00	1,03	0,09	6,88	6,84	6,86	0,01	0,00	0,00	0,00	-5,75
Potenziamento SSE di Sambiase	7,40	7,40	0,00	7,09	0,31	6,98	6,63	6,60	0,10	0,30	0,00	0,00	0,40
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico	2,06	2,06	0,00	1,97	0,09	1,93	1,92	1,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14
PRG e ACS Lamezia Terme	32,57	32,57	0,00	31,44	1,13	33,88	30,02	28,72	2,68	1,20	1,40	0,36	-1,79
Completamento DCO Reggio Calabria	12,29	12,29	0,00	11,96	0,33	12,31	11,98	12,24	0,06	0,00	0,00	0,00	-0,01
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante	22,79	22,79	0,00	22,32	0,47	13,21	13,13	13,14	0,03	0,00	0,00	0,00	9,63
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo	7,53	7,53	0,00	7,38	0,15	8,09	7,86	7,97	0,02	0,00	0,00	0,00	-0,46
Adeguamento sagoma gallerie Calabria	16,55	16,55	0,00	16,12	0,43	16,49	16,48	16,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio	7,30	7,30	0,00	6,69	0,61	6,09	3,44	5,03	1,07	0,40	0,00	0,79	0,00
Costruzione sottopassaggio Policastro	1,80	1,80	0,00	1,76	0,04	1,80	1,80	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costruzione galleria subalvea Fiumicello	7,49	7,49	0,00	6,54	0,95	5,31	1,56	0,40	2,32	1,56	1,64	1,57	0,00
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata	13,98	13,98	0,00	13,55	0,43	12,79	12,78	12,72	0,06	0,00	0,02	0,00	1,18
	230,00	230,00	0,00	219,64	10,36	225,28	207,98	204,84	11,48	5,36	5,37	2,73	0,22

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Aumento delle prestazioni della intera linea e l'affidabilità dell'infrastruttura, sia come sede ed opere d'arte che come impianti tecnologici, adeguandola, dove possibile, agli standard di esercizio più recenti.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,66
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2007-2013 e Infrastrutture e Reti 2014-2020• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utili capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della R

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I191: Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra in un più ampio programma di velocizzazione della direttrice Tirrenica sud per il miglioramento dei collegamenti tra Roma/Napoli e Reggio Calabria.
Gli interventi consistono nella realizzazione di una variante di tracciato nel comune di Agropoli per consentire velocità di tracciato fino a 200 km/h.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Agropoli										X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
40,00	40,00	di cui:	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
40,00							40,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
40,00						40,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

È in corso lo studio di fattibilità dell'intervento.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Variante Agropoli	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2020	2-2023	-	-	-	-	2-2023	2-2024	2-2024	8-2034	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Agropoli	40,00	40,00	0,00	32,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,40	39,40
	40,00	40,00	0,00	32,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,40	39,40

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Salerno-Reggio Calabria

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
				X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,23
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto P140: Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto si inquadra in un più ampio programma di velocizzazione della direttrice Tirrenica sud per il miglioramento dei collegamenti tra Roma/Napoli e Reggio Calabria.
L'intervento, articolato per fasi funzionali, consiste nell'upgrade dei sistemi di segnalamento con tecnologie innovative tra Campora e Rosarno (84 km circa), in sinergia con altro progetto di investimento, e tra Maratea e Scalea (23 km circa). Contestualmente sono previsti interventi diffusi sul piano del ferro in diverse tratte della linea, nonché il mantenimento/adeguamento degli standard qualitativi della linea aerea lungo l'intera tratta, finalizzati a garantire la velocità massima di 200 km/h nelle tratte interessate.Attraverso questa azione di Piano sarà possibile creare le condizioni per una maggiore regolarità ed una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Salerno-Reggio Calabria

Gli interventi consistono in:- installazione garitte elettroniche sperimentali «autocostruite» sulla tratta Maratea – Scalea; «ricuciture» sui pds trasformati in fermata di PM Torchiara, Omignano, PM S. Mauro La B., Marcellina V.O., Belvedere M.; possibile intervento anche a Campora e Gizzeria se congruente con l'installazione del nuovo segnalamento di linea.- Modifica a 7 impianti ACEI per implementazione del V codice nel cdb di stazione a Praja, Scalea, Nocera T., S.Pietro M., Eccellente, Vibo e Rosarno.- Riconfigurazione SCMT sull'intera tratta Battipaglia – Reggio Calabria- Interventi diffusi su armamento e sede nelle tratte: Agropoli – Torchiara; Eccellente – Vibo Pizzo; Gizzeria – Campora S.G. e Diamante – Belvedere, Guardia P. – Fuscaldo, Vibo P. –Mileto e nella stazione di Capo Bonifati . - Mantenimento/adeguamento degli standard qualitativi della catenaria su intera tratta

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase														X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
100,00							100,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
100,00						100,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Intervento in fase di realizzazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	J54H16000780001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	5-2015	5-2016	4-2019	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	100,00	100,00	0,00	95,76	4,24	92,25	70,48	59,85	11,22	8,67	14,04	6,26	-0,04
	100,00	100,00	0,00	95,76	4,24	92,25	70,48	59,85	11,22	8,67	14,04	6,26	-0,04

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento della velocita per il rango P fino a 200 Km/h in diverse tratte della linea con recupero stimato di circa 2' (Rango C) sull'attuale tempo di percorrenza. Miglioramento dell'affidabilità della linea.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,25
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Calabria del 26/09/2018• Intervento previsto nei workpl sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto 0282: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto costituisce una prima fase funzionale del più ampio programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria.Gli interventi prevedono il quadruplicamento fuori sede della tratta Ogliastro-Sapri per un'estesa di circa 57,2 km con diramazione nel tratto di linea tra Paestum e Ogliastro Cilento e riallaccio alla linea storica in corrispondenza di Sapri. L'intervento è suddiviso in due macrofasi: la prima da Ogliastro a circa 2 km a sud di Vallo della Lucania, la seconda da Vallo della Lucania a Sapri.Le opere completano funzionalmente il primo stralcio di interventi individuati dallo studio di fattibilità per il potenziamento della linea Tirrenica sud, che prevedevano anche il potenziamento tecnologico delle tratte esterne Battipaglia - Ogliastro e Sapri – Reggio Calabria, inteventi in corso in corso nell'ambito di altro progetto di investimento.

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante di tracciato principalmente in galleria all'interno della Provincia di Salerno tra le stazioni di Ogliastro e Sapri.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.700,00	7,00	di cui:	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00					3.693,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.700,00							3.700,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
7,00						7,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Lo studio di fattibilità degli interventi è stato completato

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Variante Ogliastro-Sapri	J61H03000190001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	3-2021	10-2022	3-2023	12-2024	11-2025	7-2026	4-2025	10-2025	11-2025	10-2034	10-2034	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Ogliastro-Sapri	3.700,00	7,00	3.693,00	3.458,40	241,60	2,20	1,66	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	3.697,80
	3.700,00	7,00	3.693,00	3.458,40	241,60	2,20	1,66	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	3.697,80

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di percorrenza tra Battipaglia e Reggio Calabria

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,16
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I107A: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi costituiscono primi lotti funzionali del programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria.Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nella realizzazione di nuove tratte di linea veloce, con caratteristiche AV/AC, ed il potenziamento dell'infrastruttura esistente.

Tra le principali realizzazioni in valutazione rientrano: - realizzazione di un nuova tratta di linea in variante di tracciato con caratteristiche AV/AC fra Gioia Tauro e Villa S.Giovanni- varianti di Grisolia Museo del cedro, Capo Suvero e Mileto,

LOCALIZZAZIONE

Campania

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fase 0 - Variante Rosarno										X									
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni													X	X					
Ulteriori fasi prioritarie													X	X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
6.000,00	100,00	di cui:	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00				1.700,00	4.200,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
6.000,00							6.000,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
6,00			-6,00	100,00		100,00

Ampliamento della fase finanziata connesso a: • Finanziamento degli interventi realitivi alla progettazione e realizzazione della variante Rosarno nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)• stralcio dello studio di fattibilità del collegamento AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria, in fase di redazione a cura della Regione Calabria

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Per tutte le varianti già individuate è stato redatto lo studio di fattibilità

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Fase 0 - Variante Rosarno	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ulteriori fasi prioritarie	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fase 0 - Variante Rosarno	100,00	100,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00	97,00
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni	1.700,00	0,00	1.700,00	1.360,00	340,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.700,00
Ulteriori fasi prioritarie	4.200,00	0,00	4.200,00	3.360,00	840,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.200,00
	6.000,00	100,00	5.900,00	4.800,00	1.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00	5.997,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di velocità.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,16
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Progetto I107B: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi costituiscono il completamento del programma di velocizzazione dei collegamenti tra Battipaglia e Reggio Calabria.Gli interventi, ancora in fase di studio di fattibilità, consistono nella realizzazione di nuove tratte di linea veloce, con caratteristiche AV/AC, ed il potenziamento dell'infrastruttura esistente.

LOCALIZZAZIONE

Campania

Basilicata

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza

Stato attuativo-finanzario: Interventi in programma

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
#######	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					12.730,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
12.730,00							#######

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Studio di fattibilità da sviluppare

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Fasi di completamento	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Fasi di completamento	12.730,00	0,00	12.730,00	10.184,00	2.546,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.730,00
	12.730,00	0,00	12.730,00	10.184,00	2.546,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.730,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento di velocità.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,16
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Messina-Catania-Palermo

Progetto 0249: Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola.
L'intervento include il raddoppio in variante tra Giampilieri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km di cui 85% in galleria e la realizzazione delle nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza-Alì e Itala-Scaletta.

Il progetto é articolato in due fasi funzionali distinte:- 1^ fase tratta Fiumefreddo–Letojanni che estende il raddoppio da Catania fino a Letojanni e rende possibile l'incremento del trasporto metropolitano Lentini-Catania-Taormina-Letojanni per 15 km.- 2^ fase tratta Letojanni–Giampilieri che completa il doppio binario Catania-Messina per gli ulteriori 27 km.

Il tratto ferroviario Giampilieri-Fiumefreddo, che interessa la Regione Sicilia nelle provincie di Catania e Messina, attraversa i comuni di Fiumefreddo e Calatabiano (CT), e i comuni di Messina, Scaletta Zanclea, Itala, Alì Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Pagliara, Furci Siculo, Santa Teresa a Riva, Savoca, Sant'Alessio Siculo, Forza d'Agrò, Letojanni, Taormina, Gallodoro e Castelmola (ME).Il percorso della nuova linea si sviluppa prevalentemente in galleria e, rispetto alla linea esistente, a maggior distanza dalla costa.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	X	X				X			X	X				X			X		
Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri	X	X				X			X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.300,00	2.300,00	di cui:	2.300,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.300,00							2.300,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2.299,70					0,30	2.300,00

Adeguamento delle dotazioni finanziarie a copertura dell'intero costo della fase realizzativa

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Aperta la Conferenza dei Servizi

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	J11H02000070008	Progetto definitivo	12-2002	7-2014	9-2016	6-2019	1-2020	7-2020	5-2019	1-2020	1-2020	10-2027	11-2027	Da avviare	-	-
Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri	J11H02000070008	Progetto definitivo	-	-	-	-	9-2019	9-2020	-	-	-	-	12-2028	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni	872,20	872,20	0,00	709,53	162,67	44,34	37,71	36,15	1,96	0,50	3,00	4,60	825,99
Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri	1.427,80	1.427,80	0,00	1.327,15	100,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,40	1.417,40
	2.300,00	2.300,00	0,00	2.036,68	263,32	44,34	37,71	36,15	1,96	0,50	3,00	15,00	2.243,39

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento dell'offerta per il collegamento tra i capoluoghi di Catania e Palermo, migliorando inoltre la regolarità del servizio

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,63
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territ Regione Sicilia del 27/07/2017• Intervento previsto nei work

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria

Programma P073: Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende interventi di upgrading tecnologico ed infrastrutturale dell'asse Battipaglia-Reggio Calabria per migliorare la regolarità della circolazione, ottimizzando lo sfruttamento della capacità e conseguire, in sinergia con altri interventi in corso, significativi recuperi sui tempi di percorrenza.Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione della direttrice Salerno-Reggio Calabria e delle linee afferenti nelle tratte Campora – Lamezia - Rosarno e Lamezia-Catanzaro-Sibari.

NEllo specifico gli interventi consistono in:• modifiche agli impianti tecnologici, con upgrade del sistema di distanziamento per implementazione del quinto codice sul blocco automatico a correnti codificate (BAcc da 4 a 5 codici) nella tratta Campora S. Giovanni – Lamezia Terme – Rosarno); • rettifica del tracciato di alcune curve ed interventi tecnologici, finalizzati all'aumento della velocità di linea con rango P in alcune tratte della linea Salerno-Reggio C. (tratta Campora – Rosarno);• l'istituzione del rango C su alcune tratte della linea Jonica (tratte Sibari- Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le).

L'intervento si sviluppa sulla linea nelle tratte Campora – Lamezia - Rosarno e Lamezia-Catanzaro-Sibari, ed è suddiviso in interventi tecnologici e modifiche di tracciato, finalizzato al miglioramento delle prestazioni delle linee.

LOCALIZZAZIONE

Calabria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti										X								X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
80,00	60,00	di cui:	20,00	0,00	40,00	0,00	0,00		20,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
60,00			20,00				80,00

Aggiornamento delle stime degli interventi finalizzati all'aumento di velocità e ampliamento del perimetro con ulteriori interventi di risanamento acustico.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
60,00						60,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In riferimento agli interventi tecnologici su tratte della linea Battipaglia-Reggio Calabria, La fase di esecuzione dei lavori, avviata nel mese di maggio 2016, si è conclusa nel 2017; sono in corso attività di verifiche ed omologazione finalizzate alla messa in servizio, per fasi, delle nuove tecnologie installate. Sono altresì in corso le verifiche circa l'idoneità strutturale delle opere d'arte e le distanze di sicurezza in linea in ambito stazioni rispetto ai nuovi limiti derivanti dall'innalzamento di velocità di linea (introduzione del V codice nel sistema di distanziamento treni). Per quanto riguarda l'istituzione del rango C sulla tratta Sibari- Crotone – Catanzaro L. e Catanzaro L. – Lamezia T. C.le sono in corso di esecuzione i lavori sulla linea Sibari-Crotone-Catanzaro; per quanto attiene la Lamezia-Catanzaro in data 16/04/2018 è avvenuto l'affidamento provvisorio e la stipula del contratto che è avvenuta a luglio 2018. Per quanto attiene gli interventi con modifiche plano altimetriche del tracciato ferroviario è in corso la relativa progettazione definitiva, incluso lo Studio di Impatto Ambientale.

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)	J94F12000000001	10,00	10,00	9,85	98%	Realizzazione
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori	J94F12000010001	70,00	50,00	20,30	41%	Realizzazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico			OGV		Produzione						
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
80,00	60,00	20,00	38,31	41,69	32,12	28,42	28,10	2,01	1,01	1,16	4,50	43,22

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Incremento dei livelli prestazionali.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		x		x				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità	Qualifica
Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico		
●	●	●	●			③	③	②				2-Media	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Messina-Catania-Palermo

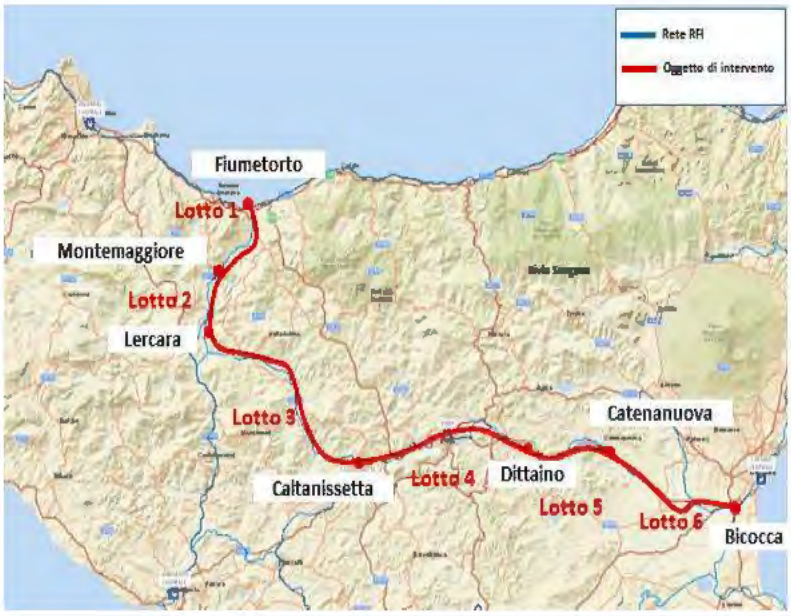
Progetto 0275A: Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola.L'Intervento, a valle delle indagini geognostiche eseguite nelle prime fasi di sviluppo del progetto ed a seguito di una recente richiesta pervenuta dalla Regione Siciliana, é attualmente oggetto di un processo di project review, che si completerà entro il corrente anno 2019.Lo scenario del nuovo collegamento Palermo–Catania é articolato in due macrofasi:1^ macrofase con realizzazione di nuova infrastruttura a STI tutto in variante da Fiumetorto a Catenanuova (da realizzare per lotti funzionali) che si attesta alla stazione di Bicocca/ Catania con il raddoppio previsto per la tratta Catenanuova – Bicocca2^ macrofase che comprende interventi di adeguamento a STI dei binari in esercizio.

Gli interventi, attualmente in fase di rivisitazione, saranno articolati in lotti funzionali distinti.

La relazione Palermo (pk 0+000) – Catania (pk 240+714) si sviluppa per un primo tratto, di 43,2 km circa, a doppio binario sulla direttrice Palermo – Messina fino all'impianto di Fiumetorto (pk 43+219),che è stazione di diramazione per la linea a semplice binario Fiumetorto – Lercara. Dall'impianto di Fiumetorto si procede fino all'impianto di Lercara (pk 76+764) per un'estesa di 33,5 km circa a semplice binario. Da Lercara (attuale stazione di diramazione per la relazione Palermo – Agrigento) si prosegue sempre a semplice binario per un estesa di 49 km circa fino all'impianto di Caltanissetta Xirbi (pk125+773). Da Caltanissetta Xirbi fino a Catania Centrale (pk 240+714) la linea ha un'estesa complessiva di 115 km circa, a singolo binario ad eccezione della tratta Bicocca (pk 233+407) – Catania Acquicella(pk 237+832) a doppio binario (4,5 km circa).Dunque, le tratte che costituiscono l'attuale collegamento Palermo – Catania presentano caratteristiche infrastrutturali ed impiantistiche differenti, con valori di velocità e pendenze che, in taluni tratti,rappresentano elementi fortemente penalizzanti per l'esercizio.



LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	X	X			X	X			X	X				X					
LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	X	X			X	X			X	X				X					
LOTTO 4b "Enna-Dittaino"										X									
LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"										X									
LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"	X	X				X			X	X				X			X		
LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova" annullato	X	X				X			X	X				X			X		

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca" X

Stato attuativo-finanzario: Interventi prioritari

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
5.608,00	4.699,00	di cui:	2.843,59	0,00	1.216,00	639,41	0,00		909,00			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.462,45				2.145,55			5.608,00

Ridefinizione del perimetro degli interventi ad esito della project review.Nella prima prima macrofase si realizzerà la nuova infrastruttura con tratte di raddoppio e nuovo binario semplice tra Fiumetorto e Catenanuova lungo il corridoio della linea storica ed esercitato in entrambe le direzioni, con caratteristiche prestazionali idoneee alla circolazione dei treni media-lunga percorrenza ed ai treni merci ad elevato tonnellaggio, nonchè il raddoppio della tratta terminale in accesso al nodo di Catania (tratta Catenanuova-Bicocca).(vedi anche 0275B)

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.713,65				2.985,35		4.699,00

L'intervento é stato oggetto di una project review che ha ridefinito la fasizzazione degli interventi, fermo restando il costo complessivo del progetto complessivo.Successivamente alla presentazione al CIPE dello CdP-I 2017-2021 sono state inoltre assegnati ulteriori 866 mln di finanziamenti a valere dell'addendum al Piano Operativo FSC 2014-2020 per l'avvio di ulteriori fasi di intervento (delibera CIPE n. 98/2017).Le nuove risorse consentiranno di avviare ulteriori lotti di realizzazione della prima macrofase di realizzazione del nuovo binario veloce, con priorità per le tratte Fiumetorto-Lercara e Enna-Catenanuova.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Tratte Fiumetorto-Montemaggiore, Montemaggiore-Lercara e Dittaino-Catenanuova: avviate le progettazioni definitive (lotti 1, 2 e 5)• Tratte Lercara-Caltanissetta e Catanissetta-Enna-Dittaino: avviate le progettazioni preliminari (lotti 3 e 4)• Tratta Catenanuova-Bicocca (lotto 6): In avvio espropri e bonifica ordigni bellici aree di cantiere; Conclusa la progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore, i lavori sono stati consegnati il 20/12/2018

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	J11H03000180001	Progetto definitivo	1-2011	1-2021	12-2017	6-2020	3-2021	11-2021	-	-	-	-	9-2024	Da avviare	-		-
LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	J11H03000180001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	4-2019	2-2021	11-2021	7-2022	-	-	-	-	12-2025	-			
LOTTO 4b "Enna-Dittaino"	J11H03000180001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	1-2011	1-2021	9-2018	8-2020	6-2021	2-2022	9-2020	6-2021	2-2022	10-2025	12-2025				
LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	J11H03000180001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	12-2017	11-2020	8-2021	4-2022	-	-	-	-	12-2025				
LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"	J11H03000180001	Progetto definitivo	-	-	12-2014	3-2020	5-2015	8-2021	6-2020	12-2020	12-2020	1-2024	3-2024				
LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"	J11H03000180001	Realizzazione	-	-	12-2014	4-2016	5-2015	12-2018	4-2017	1-2018	-	-	3-2023				

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"	1.659,00	1.659,00	0,00	1.552,62	106,38	21,75	13,66	14,02	5,97	2,38	19,31	45,57	1.571,76
LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"	1.420,00	1.420,00	0,00	1.368,56	51,44	0,00	0,00	0,00	0,00	3,06	5,71	10,80	1.400,43

LOTTO 4b "Enna-Dittaino"	555,00	555,00	0,00	444,00	111,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	555,00
LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"	1.086,00	177,00	909,00	1.039,96	46,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,84	3,03	20,24	1.060,90
LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"	473,00	473,00	0,00	438,05	34,95	16,01	12,63	12,50	2,62	0,41	5,77	26,28	425,41
LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"	415,00	415,00	0,00	319,36	95,64	245,76	23,19	14,42	18,40	27,90	77,16	79,99	197,13
	5.608,00	4.699,00	909,00	5.162,55	445,45	283,52	49,47	40,93	26,99	35,59	110,97	182,88	5.210,63

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati alla riduzione dei tempi di percorrenza tra i capoluoghi di Catania e Palermo, al miglioramento della regolarità del servizio e all'incremento della capacità potenziale nell'ambito dell'area metropolitana di Catania.Il com

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	x	x	x	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,68
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,80
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	0,90
Impegno finanziario	I_{IF}	0,00

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2
(Delibera CIPE n. 54/2016 e n. 98/2017), con fondi europei della programma

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Palermo — Tratta Messina-Catania-Palermo

Progetto 0275B: Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Palermo-Catania-Messina con l'obiettivo di servire i principali nodi urbani dell'isola.Il progetto, mantenendo invariante la realizzazione della prima fase di raddoppio Bicocca-Catenanuova è stata oggetto di un project review, al fine di migliorarne le fasi realizzative e la funzionalità. Il nuovo scenario di realizzazione del progetto è stato approfondito, sia per garantire costantemente il mantenimento dell'esercizio ferroviario, sia per risolvere alcuni problemi correlati con la prestazione della linea Lo scenario del nuovo collegamento Palermo–Catania é articolato in due macrofasi:1^ macrofase con realizzazione di nuova infrastruttura a STI tutto in variante da Fiumetorto a Catenanuova (da realizzare per lotti funzionali) che si attesta alla stazione di Bicocca/ Catania con il raddoppio previsto per la tratta Catenanuova – Bicocca2^ macrofase che comprende interventi di adeguamento a STI dei binari in esercizio.

La relazione Palermo (pk 0+000) – Catania (pk 240+714) si sviluppa per un primo tratto, di 43,2 km circa, a doppio binario sulla direttrice Palermo – Messina fino all'impianto di Fiumetorto (pk 43+219),che è stazione di diramazione per la linea a semplice binario Fiumetorto – Lercara. Dall'impianto di Fiumetorto si procede fino all'impianto di Lercara (pk 76+764) per un'estesa di 33,5 km circa a semplice binario. Da Lercara (attuale stazione di diramazione per la relazione Palermo – Agrigento) si prosegue sempre a semplice binario per un estesa di 49 km circa fino all'impianto di Caltanissetta Xirbi (pk125+773). Da Caltanissetta Xirbi fino a Catania Centrale (pk 240+714) la linea ha un'estesa complessiva di 115 km circa, a singolo binario ad eccezione della tratta Bicocca (pk 233+407) – Catania Acquicella(pk 237+832) a doppio binario (4,5 km circa).Dunque, le tratte che costituiscono l'attuale collegamento Palermo – Catania presentano caratteristiche infrastrutturali ed impiantistiche differenti, con valori di velocità e pendenze che, in taluni tratti,rappresentano elementi fortemente penalizzanti per l'esercizio.

LOCALIZZAZIONE

Sicilia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			
Adeguamento a STI linea esistente												X							

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
408,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		408,00			0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.553,55				-2.145,55			408,00

Ridefinizione del perimetro degli interventi ad esito della project review.In seconda fase si procederà all'adeguamento a STI di tratte della linea esistente (vedi anche 0275A).

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Lo studio di fattibilità sarà sviluppato nell'ambito della prima fase del programma (intervento 0275A).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Adeguamento a STI linea esistente	J11H03000180001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	6-2020	1-2023	10-2023	6-2024	4-2023	10-2023	10-2023	10-2028	12-2028			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Adeguamento a STI linea esistente	408,00	0,00	408,00	391,82	16,18	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	5,54	20,21	380,21
	408,00	0,00	408,00	391,82	16,18	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	5,54	20,21	380,21

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Gli interventi sono finalizzati all'incremento/omogeneizzazione della capacità potenziale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e all'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza tra i capoluoghi di Catania e Palermo.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X	X	X	X		

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,40
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,50
Maturità	I_{M}	0,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,59
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento previsto nell'Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territ Regione Sicilia del 27/07/2017• Intervento previsto nei work

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

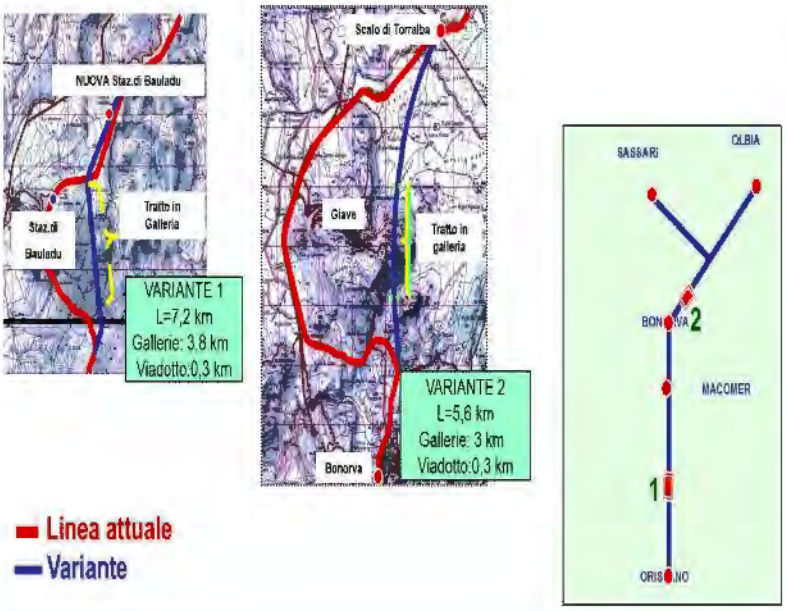
Progetto 0313A: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Gli interventi si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale che mira sia allo sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sia all'incremento degli standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario. Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano l'eliminazione di punti singolari che limitano la capacità e/o le prestazioni della rete, con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio, ed il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punti di snodo della mobilità locale. Nello specifico gli interventi mirano alla razionalizzazione e miglioramento prestazionale dei servizi regionali nell'ambito del territorio sardo, migliorando l'accessibilità delle province del quadrante settentrionale della Regione.

Gli interventi consistono sostanzialmente nella realizzazione delle seguenti varianti di tracciato:1 "Bauladu" di estesa pari a circa 6,5 km4 "Bonorva-Terralba" di estesa pari a circa 5,9 km

L'intervento di Bauladu prevede una variante di tracciato di circa 7 km a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione della tratta della linea esistente. L'intervento di Bonorva-Torralba prevede una variante di tracciato di circa 5,6 km a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione della tratta della linea esistente.



LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Bauladu				X	X				X	X				X			X		
Variante Bonorva-Torralba				X	X				X	X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
225,20	225,20	di cui:	51,20	0,00	74,00	0,00	100,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
225,20							225,20

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
225,20						225,20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In data 18 settembre 2017 è stata stipulata la Convenzione tra RFI e la Regione Sardegna per il cofinanziamento a valere sulle risorse FSC 2014-2020 per la realizzazione delle Varianti di tracciato di Bauladu e di Bonorva – Torralba.Successivamente alla stipula della Convenzione, sono state espletate le seguenti attività:- adeguamento del precedente progetto preliminare del 2006, resosi necessario per il tempo intercorso e il mutato quadro normativo nel frattempo intervenuto e per migliorare alcuni parametri prestazionali delle opere;- condivisione dello studio archeologico con le Soprintendenze interessate e prima fase di indagine preventiva dell'interesse archeologico attualmente in corso;- redazione della progettazione definitiva che si è conclusa in data 29 marzo 2018.- trasmissione, in data 23 aprile 2018,del progetto definitivo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza ai sensi dell'art. 215 del D.Lgs. 50/2016. Ad oggi, al fine di avviare il successivo iter autorizzativo, si è in attesa del parere del CSLLPP.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Variante Bauladu	J24F05000010001	Progetto definitivo	11-2005	3-2027	10-2017	7-2019	4-2020	12-2020	9-2019	4-2020	4-2020	2-2024	2-2024	Da avviare	-	-
Variante Bonorva-Torralba	J24F05000010001	Progetto definitivo	-	-	10-2017	7-2019	4-2020	12-2020	9-2019	4-2020	4-2020	10-2025	10-2025	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Bauladu	120,88	120,88	0,00	102,34	18,54	5,18	5,75	2,80	1,18	0,81	6,56	16,50	93,04
Variante Bonorva-Torralba	104,32	104,32	0,00	90,46	13,86	2,84	1,53	0,67	0,86	0,19	3,44	21,50	77,66
	225,20	225,20	0,00	192,80	32,40	8,02	7,29	3,47	2,03	1,00	10,00	38,00	170,70

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferro

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,49
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	0,50
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e Coesione della programmazione 2014-2020 (delibera CIPE n. 54/2016) e con fondi regionali (Patto per il sud regione Sardegna)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 0313B: Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale sulla dorsale sarda a nord di S.Gavino verso Sassari e Olbia e completa il programma di interventi previsti nel medio-lungo periodo.

Gli interventi consistono sostanzialmente nel completamento della realizzazione delle seguenti varianti di tracciato:2+3 "Macomer 1" e "Macomer 2" di estesa complessiva pari a circa 16,5 km5 "Campomela – Sassari" di estesa pari a circa 9,9 km.

Varianti di tracciato di diverse estensioni a singolo binario non elettrificato, predisposto per elettrificazione, con adeguamento e riconfigurazione dell'attrezzaggio tecnologico esistente, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello con la dismissione delle rispettive tratte interessate dalle varianti di tracciato.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Variante Macomer I									X					X			X		
Variante Macomer II									X					X			X		
Variante Campomela-Sassari									X					X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
567,80	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				567,80	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
567,80							567,80

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Nel 2004 il CIPE ha approvato lo studio di fattibilità, consentendo d'individuare otto varianti di tracciato per la linea. In considerazione del notevole costo dagli interventi, è stato avviato un processo di ottimizzazione tecnico-economica, che ha portato a scegliere cinque varianti con riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti.Il progetto preliminare degli interventi è stato inoltrato al MIT in data 31.05.2007.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura V/A	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Variante Macomer I	J24F05000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	3-2030	2-2031	5-2029	3-2030	3-2030	7-2036	9-2036	Da avviare	-	-
Variante Macomer II	J24F05000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	3-2030	2-2031	5-2029	3-2030	3-2030	2-2037	3-2037	Da avviare	-	-
Variante Campomela-Sassari	J24F05000010001	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	7-2027	5-2029	3-2030	2-2031	5-2029	3-2030	3-2030	7-2037	8-2037	Da avviare	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Variante Macomer I	204,32	0,00	204,32	176,34	27,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	204,32
Variante Macomer II	106,32	0,00	106,32	91,12	15,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	106,32
Variante Campomela-Sassari	257,16	0,00	257,16	218,99	38,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	257,16
	567,80	0,00	567,80	486,45	81,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	567,80

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari–Olbia, Cagliari–Sassari e Olbia– Sassari.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,21
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,15
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1524: Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto costituisce una prima fase di interventi finalizzati alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale sulla dorsale sarda a nord di Oristano verso Sassari e Olbia.gli interventi consistono nella soppressione di alcuni passaggi a livello a nord di Oristano ed interventi di velocizzazione degli itinerari nelle stazioni di Solarussa e Paulilatino, nonché istituzione Rango "C" nella intera tratta Cagliari – Sassari - Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta per percorrenza curve a 100km/h.Il progetto comprende anche l'adeguamento degli attraversamenti e/o parallelismi della linea ferroviaria Chilivani - Porto Torres, tra il km 40+000 e il km 45+000 ca, interessate dal Rio Calamasciu.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica: PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Status DPP: Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Obiettivi strategici: Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta									X	X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
19,62	19,62	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	19,62					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
26,87				-7,25			19,62

Riduzione del perimetro in coerenza con l'Atto Integrativo Modificativo del 18/12/2018 sottoscritto con Regione Sardegna

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Riduzione del perimetro di intervento in coerenza con quanto previsto dall'Atto Integrativo Modificativo sottoscritto da Regione Autonoma Sardegna e RFI in data 18/12/2018
26,87			-7,25			19,62	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi sono in parte conclusi, in parte in corso di realizzazione ed in parte in progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	J47I06000140001	Realizzazione	-	-	4-2007	11-2008	-	5-2011	-	-	2-2008	9-2018	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta	19,62	19,62	0,00	15,70	3,92	19,44	15,07	15,28	0,40	0,81	3,12	7,27	-7,25
	19,62	19,62	0,00	15,70	3,92	19,44	15,07	15,28	0,40	0,81	3,12	7,27	-7,25

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,66
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi regionali (Convenzione n. 4 del 02.05.2011 e s.m.i.)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1596: Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto mira al miglioramento dei servizi regionali nell'ambito della regione Sardegna. Gli interventi, diffusi sull'intero territorio regionale, consistono nella velocizzazione degli impianti ferroviari di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer, Chilivani, e Iglesias.Il progetto comprende anche interventi diffusi per la velocizzazione di alcune tratte ferroviarie a nord di Oristano, tramite correzione plano altimetriche di alcune curve, e Interventi sui sistemi di segnalamento e sicurezza.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
19,20	19,20	di cui:	0,00	0,00	0,00	17,28	1,92					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
19,20							19,20

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
19,20						19,20

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi sono in parte conclusi, in parte in corso di realizzazione ed in parte in progettazione.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	J47I09000020002	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	3-2012	6-2018	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20	19,20	0,00	18,41	0,79	18,72	17,49	16,90	0,96	0,80	0,61	-0,07	0,00
	19,20	19,20	0,00	18,41	0,79	18,72	17,49	16,90	0,96	0,80	0,61	-0,07	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,69
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,85
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi del Piano Azione e Coesione (Accordo Ministero Coesione Territoriale - Regione Sicilia del 10/12/2011) e con fondi regionali (Convenzione del 17 s.m.i.)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto 1670: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto rappresenta una prima fase del programma di ammodernamento della rete Sarda che mira al miglioramento dei servizi in ambito regionale e al potenziamento dei collegamenti con i principali nodi logistici (aree metropolitane, porti e aeroporti). Gli interventi individuati consistono in ammodernamenti agli impianti di segnalamento (SCMT per S. Gavino - Oristano e Oristano-Sassari/Olbia) e realizzazione del rango P. Opere di realizzazione per lo spostamento della stazione di Olbia.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia										X							X		
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
32,91	32,91	di cui:	0,00	0,00	0,00	19,91	13,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
32,91							32,91

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
32,91						32,91

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In fase di completamento entro il 2018 la realizzazione di SCMT ed il rango P entro il 2019Avviati i lavori per la nuova stazione di Olbia con attivazione prevista entro il 2020.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	J79B12000030001	Realizzazione	-	-	-	-	9-2015	-	-	-	9-2015	9-2018	-	-	-
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	J79B12000030001	Progetto definitivo	-	-	-	-	9-2015	-	-	-	9-2015	4-2019	9-2019	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia	19,91	19,91	0,00	19,14	0,77	11,60	2,32	0,07	1,04	7,19	4,44	0,27	6,91
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	13,00	13,00	0,00	8,74	4,26	11,63	9,54	7,29	2,55	0,37	3,86	5,83	-6,91
	32,91	32,91	0,00	27,88	5,03	23,22	11,86	7,36	3,59	7,57	8,30	6,10	0,00

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari, Olbia – Sassari e Cagliari-Iglesias/CarboniaRiqualificazione

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,76
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,30
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	1,00
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

- Intervento cofinanziato con fondi del Piano Azione e Coesione (Accordo Ministero Coesione Territoriale - Regione Sardegna del 10/12/2011)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Rete Sarda — Tratte Cagliari-Sassari/Olbia

Progetto P083: Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto completa il primo stralcio del programma di ammodernamento della rete Sarda che mira al miglioramento dei servizi in ambito regionale e al potenziamento dei collegamenti con i principali nodi logistici (aree metropolitane, porti e aeroporti).Gli interventi consistono nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico con istituzione rango P sull'intera rete sarda, nel rinnovo del sistema di distanziamento sulla tratta Cagliari – S.Gavino, in rettifiche di tracciato e piccole varianti per la velocizzazione delle tratte a nord di Oristano e nella realizzazione di interventi diffusi per la soppressione passaggi a livello ed il miglioramento della qualità del servizio e accessibilità nelle stazioni.

LOCALIZZAZIONE

Sardegna

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza										X							X		
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano										X							X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
100,00	100,00	di cui:	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
100,00							100,00

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
100,00						100,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

• Velocizzazione Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia: interventi parte in corso di realizzazione e parte in progettazione• Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano: interventi in progettazione• Interventi diffusi di soppressione passaggi a livello e miglioramento della qualità del servizio e accessibilità nelle stazioni: interventi parte in corso di realizzazione e parte in progettazione

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	J77B16000290001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6-2021	-	-	-
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	J74H16000590001	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza	50,00	50,00	0,00	46,24	3,76	11,53	10,58	6,15	4,38	1,56	10,01	13,50	14,39
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano	50,00	50,00	0,00	34,53	15,47	8,82	3,66	1,76	4,91	9,28	12,43	18,41	3,20
	100,00	100,00	0,00	80,77	19,23	20,35	14,24	7,91	9,30	10,84	22,45	31,92	17,59

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Riduzione dei tempi di viaggio, permettendo un cadenzamento giornaliero per la lunga percorrenza Cagliari – Olbia, Cagliari – Sassari e Olbia – Sassari.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,67
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,00
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,85
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia | Studi e fondo salvaguardia

Programma NA006: Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il fondo rappresenta prevedibili esigenze programmatiche connesse al superamento del limite di spesa delle opere in corso di realizzazione che non trovano capienza nel recupero dei ribassi d'asta e negli imprevisti dei singoli progetti di investimento.Il fondo é utilizzato anche per rappresentare i definanziamenti ed i successivi rifinanziamenti operati dalle Leggi di Stabilità su capitoli di spesa non attribuiti a specifici investimenti (Es. cap. MEF/7122 PG2 "Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie").

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-		-	-	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
200,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		50,00	50,00	100,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
250,00						-50,00	200,00

Adeguamento della dotazione del fondo ad esito delle minori esigenze previste per l'anno 2018 (vedi fabbisogni annualità 2018)

Evoluzione coperure finanziarie

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

non applicabile

CRONOPROGRAMMA

	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	°	200,00	0,00	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
200,00	0,00	200,00	160,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

non applicabile

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia

Studi e fondo salvaguardia

Progetto NA026: Studi di fattibilità e progettazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende primi studi di fattibilità tecnico-economica per interventi di potenziamento e/o sviluppo della rete ferroviaria nazionale previsti in accordi/intese siglate da Ministeri e EE.LL. o nei piani di sviluppo del Gestore.L'opera pubblica è ammessa al finanziamento a valere sul «Fondo progetti» a seguito della valutazione positiva dello studio di di pre-fattibilità elaborato a cura del proponente. Tale documento istruttorio a supporto di una nuova proposta di programma o progetto di investimento per il potenziamento o lo sviluppo infrastrutturale, contiene una prima stima dell'impatto sulla domanda e sulla gestione dei servizi. Tale documento è finalizzato alla valutazione della coerenza con gli indirizzi individuati nel PGTL e al possibile inserimento nel DPP necessario per il finanziamento del Progetto di fattibilità che sarà operativamente avviato con la contrattualizzazione nel CdP-I (Art.4 comma 1.d.ii).

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)													X						
Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero													X						
Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto													X						
Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona													X						
Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta													X						
Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento													X						
Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle													X						
Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano													X						

Collegamento veloce Siracusa-Ragusa	X
Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	X
Ammodernamento linee Sicilia	X
Elettrificazione dorsale Sarda	X
Porto di Augusta	X
Raddoppio della linea Foligno-Terontola	X
Interventi da individuare	X
Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	X
Elettrificazione Aosta-Torino	X
Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	X
Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria	X
Linea Faenza- Lavezzola	X
Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	X
Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	X
Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	X
e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo	X
e progettazioni pregresse Nodo di Udine	X
Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo	X
Altri interventi minori	X
Collegamento Nuoro-Olbia	X

Stato attuativo-finanzario: Interventi in progettazione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
60,45	51,00	di cui:	45,25	0,00	0,00	0,00	5,75		4,00	5,00	0,45	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
60,45							60,45

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
21,45				29,55		51,00

Le nuove risorse sono destinate all'avvio/affinamento di primi studi di fattibilità tecnico-economica per interventi di natura programmatica, finalizzati allo sviluppo del traffico passeggeri e merci. In totale, viste anche le richieste pervenute dagli EE.LL e dagli stakeholder, gli studi da avviare sono 55. Tra quelle prioritari ci sono:- interventi individuati dalla commissioni parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021- interventi individuati nell'ambito del tavolo tecnico avviato con gli stakeholders Piano Commerciale, quali Raddoppio Bracciano - Viterbo, Raddoppio Guidonia - Tivoli, Sestuplicamento della linea Roma - Firenze nelle tratta Figline - PM Rovezzano e Orte - Roma Tiburtina, Raddoppio Battipaglia - Potenza, Quadruplicamento Capannelle - Roma Casilina,...

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Le risorse consentono di avviare lo studio di fattibilità tecnico-economica di interventi prioritari previsti in accordi e intese istituzionali non ancora

espliciati su specifiche righe di contratto.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA		Procedure autorizzative		Procedure di esproprio	
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità						
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine							
Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Collegamento veloce Siracusa-Ragusa	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Ammodernamento linee Sicilia	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Elettrificazione dorsale Sarda	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Porto di Augusta	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Raddoppio della linea Foligno-Terontola	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Interventi da individuare	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Elettrificazione Aosta-Torino	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Linea Faenza- Lavezzola	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo	J77I09000010002	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	12-2009	9-2010	12-2010	3-2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e progettazioni pregresse Nodo di Udine	J61H04000210001	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	10-2014	11-2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri interventi minori	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Collegamento Nuoro-Olbia	°	Studio di fattibilità / Progetto di Fattibilità 1° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Collegamento veloce Siracusa-Ragusa	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Ammodernamento linee Sicilia	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Elettrificazione dorsale Sarda	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Collegamento Nuoro-Olbia	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Porto di Augusta	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Interventi da individuare	44,20	34,75	9,45	35,36	8,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,37	43,83
Elettrificazione Aosta-Torino	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Linea Faenza- Lavezzola	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo	6,70	6,70	0,00	0,00	6,70	4,50	4,39	4,40	0,00	0,00	0,00	0,00	2,30
e progettazioni pregresse Nodo di Udine	1,25	1,25	0,00	0,00	1,25	1,21	1,16	1,20	0,01	0,00	0,03	0,00	0,01
Altri interventi minori	0,50	0,50	0,00	0,43	0,07	0,30	0,30	0,22	0,08	0,06	0,06	0,06	0,03
Altri interventi minori	3,00	3,00	0,00	0,00	3,00	0,30	0,30	0,30	0,00	0,40	0,00	0,00	2,30
Elettrificazione Palermo-Trapani via Milo	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
Raddoppio della linea Foligno-Terontola	0,20	0,20	0,00	0,16	0,04	0,00	0,00						0,20
	60,45	51,00	9,45	39,63	20,82	6,31	6,15	6,12	0,08	0,46	0,09	0,43	53,28

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Sviluppo del traffico passeggeri e merci

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Studi e fondo salvaguardia — Studi e fondo salvaguardia

Programma NA036: Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il fondo rappresenta esigenze finanziarie connesse alla mancata esigibilità di risorse comunitarie, regionali o comunali previste in specifiche convenzioni di sovvenzione, da riassegnare a specifici progetti al fine di garantire la funzionalità delle opere in corso di realizzazione.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	—		-	-	-	-

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
80,49	80,49	di cui:	53,46	0,00	7,23	19,80	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
145,18		-2,00				-62,69	80,49

Evoluzione coperure finanziarie

Aggiornamento della dotazione finanziaria del fondo in coerenza con gli utilizzi. La riduzione attiene principalmente il reintegro dell'integrale copertura degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
145,18		-2,00	-20,07		-42,62	80,49

Aggiornamento della dotazione finanziaria del fondo in coerenza con gli utilizzi. La riduzione attiene principalmente il reintegro dell'integrale copertura degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

non applicabile

CRONOPROGRAMMA

CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL. °	80,49	80,49	0,00	0%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
80,49	80,49	0,00	64,39	16,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,49

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

non applicabile

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto A5000_1: Nodo AV di Firenze

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto prevede l'attraversamento della linea AV/AC a Firenze avviene lungo l'attuale corridoio ferroviario Castello-Campo di Marte. Il tratto urbano della nuova linea AV/AC si sviluppa per circa 7 km in sotterranea con due gallerie parallele mantenendosi in superficie nei tratti terminali di Castello-Rifredi e di Firenze Campo di Marte. Lungo il tracciato in sotterranea, in zona Belfiore-Macelli, è prevista la nuova stazione AV-AC.Nel tratto Castello-Rifredi è previsto il cosiddetto "scavalco" che renderà indipendente il collegamento AV/AC da quello tra Firenza Rifredi e Firenze Campo Marte, prevalentemente dedicato al trasporto regionale e merci.

L'intervento è interamente localizzato in Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze. Si tratta di una nuova linea ad alta Velocità/Capacità, per la maggior parte in sotterraneo, compresa la nuova Stazione AV.L'opera principale (l'appalto a CG) interessa l'area urbana di Firenze, sottoattraversa due aste idrauliche (i torrenti Mugnone e Terzolle) e riguarda aree esclusivamente pianeggianti. Non sono presenti opere d'arte significative, ad esclusione della doppia canna in affiancamento che realizza il sotto-attraversamento della città e della Stazione AV.

LOCALIZZAZIONE

Toscana

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Opere in superficie						X				X				X			X		
Passante e stazione AV						X				X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.612,06	1.612,06	di cui:	242,09	0,00	0,00	0,00	1.369,97					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.612,06							1.612,06

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.612,06						1.612,06

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

E' stata completata l'attività di project review della nuova Stazione AV-AC con l'individuazione di una soluzione condivisa con gli Enti, che verrà sviluppata con i necessari approfondimenti progettuali.Il 4 aprile 2018 il MATTM ha comunicato di avere completato l'iter di approvazione del PUT - Piano Utilizzo Terre di scavo - che costituiva l'ultimo vincolo autorizzativo per l'avvio dello scavo con TBM e la prosecuzione degli scavi di approfondimento della stazione AV-AC. L'avvio dei lavori è condizionato dalla rilevante difficoltà finanziaria del Contraente Generale Nodavia (controllata da Ergon, società a sua volta controllata da Condotte). Il 5 aprile 2018 è stato nominato dal Tribunale il commissario. In data 19 luglio 2018 il procedimento di concordato preventivo di Condotte è stato dichiarato improcedibile mentre per Nodavia, in data 9.10 il MISE ha emesso un Decreto con cui il procedimento viene riassorbito nell'ambito dell'amministrazione straordinaria della Capogruppo.In coerenza con quanto definito nell'ambito dell'iter approvativo del Contratto di Programma 2017-2021, L'intervento della nuova stazione sarà realizzato in coerenza con degli esiti dei tavoli tecnici con la regione Toscana e il Comune di Firenze

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Opere in superficie	J91C04000000008	Realizzazione	-	-	1-2004	3-2014	1-2004	4-2020	10-2005	9-2023	8-2006	9-2024	10-2024			
Passante e stazione AV	J91C04000000008	Realizzazione	-	-	1-2004	12-2013	7-2007	-	12-2005	5-2007	7-2007	1-2025	12-2024			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere in superficie	301,84	301,84	0,00	243,25	58,58	251,40	238,07	238,82	1,76	10,22	2,64	1,43	46,97
Passante e stazione AV	1.310,22	1.310,22	0,00	939,62	370,60	1.088,24	547,56	566,73	5,33	1,18	10,31	48,57	678,11
	1.612,06	1.612,06	0,00	1.182,87	429,19	1.339,64	785,62	805,55	7,09	11,40	12,95	50,00	725,08

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.Riduzione dei tempi di transito dei treni «passanti» (AV-AC e long-haul) all'interno del Nodo di Firenze, separazione dei flussi fra treni AV-AC e regionali e m

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,81
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana del 01/04/2016• Intervento previsto nei workpl sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)• I

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto A5000_2: Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nell'ambito di un programma di interventi per l'adeguamento della linea DD.ma Roma-Firenze agli standard tecnologici del Sistema Alta Velocità / Alta Capacità italiano. Gli interventi consistono nell'adeguamento dei sistema di segnalamento allo standard interoperabile (sistema ETCS/ERTMS) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR).

Gli interventi consistono in:- adeguamento armamento e interventi su TE per velocizzazione- upgrade tecnologico con sistema ERTMS-ETCS dei sistemi di sicurezza e segnalamento (ERTMS, ACC-M) comprensivo di upgrade delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE) e delle telecomunicazioni (GSMR)- interventi di centralizzazione dell'impianto DOTE della linea DD Firenze – Roma a Bologna e sua integrazione con DOTE AV Milano – Bologna

LOCALIZZAZIONE

Toscana

Lazio

Umbria

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma						X			X	X				X					

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
350,00	350,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
350,00							350,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
350,00						350,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In corso lavori per rinnovo armamento, TE ed IS.In corso i lavori di ERTMS, ACC-M e GSM-R e per SSE linea DD.Affidati lavori DOTE DD Firenze – Roma, in corso Progettazione Esecutiva.In corso validazione progettazione definitiva dell'estensione SCC sulla linea AV In corso gli interventi di upgrade delle SSE della linea storica.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	J44H14000090005	Realizzazione	6-2014	5-2015	12-2014	3-2019	9-2016	8-2019	3-2015	10-2016	9-2016	3-2021	3-2021	n.a.	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	350,00	350,00	0,00	325,60	24,40	205,60	115,96	82,48	47,74	37,60	35,08	23,02	124,08
	350,00	350,00	0,00	325,60	24,40	205,60	115,96	82,48	47,74	37,60	35,08	23,02	124,08

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Condizioni per l'aumento della capacità, incremento del livello di affidabilità del sistema. Il potenziamento tecnologico della linea determina:- maggiore fluidità nella circolazione;- regolarità d'esercizio.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X						

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,66
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,15
Benefici di sistema	I_{BS}	0,60
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento previsto nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Regione Toscana del 01/04/2016• Intervento previsto nei workpl sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)• I

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Progetto A5000_3: Nodo AV di Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto consiste nella realizzazione dell'ingresso urbano della tratta AV/AC Roma - Napoli nel nodo di Napoli e si sviluppa per una lunghezza di 6,2 Km, oltre a 1,2 km per i binari di accesso alla stazione di Napoli Centrale. All'altezza del bivio "Casoria Nord" è previsto un collegamento della linea AV/AC Roma-Napoli con la "Linea a Monte del Vesuvio" (collegamento Nord-Sud), che offrirà la possibilità d'istradare i treni AV/AC verso sud in direzione Salerno - Battipaglia - Reggio Calabria. E' prevista inoltre la costruzione della stazione "porta" di Napoli Afragola e la costruzione di un impianto per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile (IDP di Napoli) che è stato attivato nel 2007.

Le opere in corso riguardano principalmente il completamento della nuova Stazione è stata progettata da Zaha Hadid, vincitrice di un concorso internazionale promosso dal Gruppo FS. Il corpo centrale del fabbricato di stazione, lungo 400 metri, scavalcherà i binari come un grande ponte, sviluppandosi per oltre 30 mila metri quadrati su 4 livelli aperti al pubblico. Il progetto prevede inoltre una superficie esterna di circa 150 mila mq caratterizzati da aree verdi, un parcheggio per circa 1.400 posti auto e diversi terminal per autobus turistici e regionali.

Gli interventi descritti si sviluppano nei territori comunali di Napoli, Casoria, Afragola, Casalnuovo, fortemente urbanizzati e con andamento ororografico pianeggiante. Le opere principali consistono in rilevati e viadotti per la parte di linea, e in un fabbricato viaggiatori per la nuova stazione AV di Napoli-Afragola.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Stazione AV Afragola						X				X				X			X		
Collegamento nord-sud						X				X				X			X		
Penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli						X				X				X			X		

Stato attuativo-finanzario: Interventi in esecuzione

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
503,79	503,79	di cui:	383,51	0,00	0,00	58,22	62,07					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
503,79							503,79

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
503,79						503,79

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

A dicembre 2009 è stato attivata il tratto della penetrazione urbana della linea AV/AC Roma-Napoli.Relativamente alla stazione AV di Napoli Afragola, a giugno 2019 é stata attivata la 1^ fase con l'apertura all'esercizio del servizio AV/AC. Il completamento delle opere funzionali per i servizi commerciali avverrà, per fasi, negli anni successivi. in particolare la seconda fase prevede l'attivazione ai servizi ferroviari di tipo regionale attraverso la variante Napoli – Cancello e l'attestamento treni linea Circumvesuviana.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale										Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.PreI.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione	Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine			
Stazione AV Afragola	J21C91000000008	Realizzazione	-	-	7-2008	11-2008	7-2009	4-2017	2-2014	7-2020	3-2015	9-2021	6-2017			
Collegamento nord-sud	J21C91000000008	Realizzazione	-	-	3-2010	-	-	-	-	7-2009	5-2005	11-2015	12-2013			
Penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli	J21C91000000008	Realizzazione	-	-	1-2020	-	-	-	1-2021	8-2021	4-1999	5-2011	12-2009			

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico			OGV				Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Stazione AV Afragola	141,94	141,94	0,00	109,26	32,68	121,89	100,77	115,28	5,14	0,00	1,66	3,40	16,45
Collegamento nord-sud	87,83	87,83	0,00	52,18	35,66	85,07	83,78	83,96	0,45	0,22	0,03	0,08	3,09
Penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli	2,70	2,70	0,00	2,54	0,16	2,61	2,57	2,58	0,00	0,01	0,08	0,04	0,00
Penetrazione urbana linea AV Roma-Napoli	271,33	271,33	0,00	57,33	214,00	262,26	235,85	264,31	0,52	0,08	0,11	0,00	6,30
	503,79	503,79	0,00	221,30	282,49	471,82	422,97	466,13	6,11	0,31	1,88	3,52	25,85

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.La stazione di Afragola:• Garantirà l'interscambio tra la linea AV/AC Roma – Napoli e le linee regionali di futura realizzazione (Variante Napoli – Cancello e

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,79
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,75
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione PON Reti e Mobilità 2000-2006• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiorna 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

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

Programma A5000_4: Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma comprende adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli.

Tra le principali realizzazioni in corso si segnala l'adeguamento e riqualificazione infrastrutturale della linea Faentina e Valdisieve, che costituiscono opere compensative nel tratto del Mugello della linea AV Bologna-Firenze. Gli interventi sono finalizzati al miglioramento delle prestazioni della linea ferroviaria, in termini di sicurezza, capacità e puntualità e sono stati oggetto di un Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 4 dicembre 2017 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., A.N.A.S. S.p.A., Unione Montana dei Comuni del Mugello, Unione dei Comuni di Valdarno e Val di Sieve, Comune di Borgo S. Lorenzo, Comune di Scarperia e San Piero, Comune di Vicchio, Comune di Marradi, Comune di Pontassieve, Comune di Dicomano e Comune di Rufina. Sono stati individuati interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico e di soppressione passaggi a livello con lo scopo di conferire maggiore capacità alle linee ferroviarie.

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP			Obiettivi strategici				
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli										X								X	

Stato attuativo-finanzario: Programmi pluriennali di interventi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
220,43	220,43	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	220,43					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019	Riduzione delle contingencies a copertura dei maggiori lavori sul nodo di Bologna AV (intervento trasferito in tabella C vedi A5000_0)
241,74				-21,31			220,43	

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019	Riduzione delle contingencies a copertura dei maggiori lavori sul nodo di Bologna AV (vedi A5000_5)
241,74					-21,31	220,43	

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Gli interventi di adeguamento tecnologico sono in corso di realizzazione.Adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale della linee Faentina e Valdisieve: Sono in fase di verifica e condivisione con gli E.E.L.L i progetti definitivi delle opere di soppressione passaggi a livello e di riqualificazione delle Stazioni

CRONOPROGRAMMA	CUP di riferimento	Costo	Risorse	Contab.	%Contab.	Stato attuativo
Terminal bus in stazione AV Firenze (studio di fattibilità)	J12F17000050001	0,29	0,29	0,28	100%	Realizzazione
Miglioramenti tecnologici agli impianti di segnalamento della linea AV/AC TO-MI-NA	J67I11000040001	15,00	15,00	14,75	98%	Realizzazione
Rischi noti su CVI TO-MI-NA	°	99,29	99,29	81,31	82%	Realizzazione
Upgrading tecnologie tratta AV/AC Torino-Milano	J34H15001050001	46,20	46,20	13,50	29%	Realizzazione
Adeguamento cavalcavia di Piacenza	J34H17000140001	3,66	3,66	0,33	9%	Realizzazione
Upgrading tecnologico linea AV/AC Roma-Napoli	J16J16001210001	25,00	25,00	0,68	3%	Realizzazione
Riqualificazione infrastrutturale linea Faentina	J94J18000000001	31,00	31,00	0,28	1%	Progettazione

PIANO DELLA SPESA

Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
220,43	220,43	0,00	184,49	35,94	124,87	106,26	97,77	11,04	15,95	29,52	25,66	40,49

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Miglioramento della regolarità della circolazione su rete AV

Sicurezza
Capacità
Regolarità
Accessibilità
Velocità
Sagoma
Modulo
Peso assiale
Terminali

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Torino-Milano-Verona

Progetto_x_lotti 0325: Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come ulteriore lotto funzionale della tratta Milano - Verona, in continuità con la tratta Milano-Treviglio già in esercizio.Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Treviglio e Brescia per uno sviluppo complessivo di circa 58 km. Il tracciato, che attraversa 20 comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia, è integrato alle linee storiche attraverso il proseguimento verso Milano costituito dalla linea Milano - Treviglio, prima tratta già realizzata della Linea AV/AC Milano - Verona, e attraverso l'ingresso nella stazione di Brescia realizzata mediante l'interconnessione di Brescia Ovest.La nuova infrastruttura ha origine nel Comune di Cassano d'Adda, come prosecuzione del quadruplicamente Milano - Treviglio, e si sviluppa per circa 40 km in stretto affiancamento al tracciato del raccordo autostradale Brescia - Milano della BreBeMi (Brescia - Bergamo - Milano). Si innesta nel ndodo di Brescia tramite l'interconnessione Brescia Ovest lunga circa 12 km e il successivo tratto di attraversamento urbano lungo 7 km in affiancamento alla linea ferroviaria convenzionale fino alla stazione di Brescia Centrale, dove é prevista la sistemazione del piano del ferro.

58,2 km di nuova linea, di cui• 39,6 km con caratteristiche AV/AC (in sostanziale affiancamento all'autostrada Brebemi) e 11,7 km di Interconnessione Brescia Ovest; tali tratte, di competenza del GC, sono state attivate all'esercizio a dicembre 2016.• 6,7 km di Ingresso Urbano in Brescia (in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia) realizzata da RFI anche con appalti integrati, attivata all'esercizio a dicembre 2018.L'intera tratta presenta le seguenti caratteristiche:• 20 comuni attraversati nelle province di Milano, Bergamo e Brescia• 52,2 km di rilevati• 1,1 km di trincee• 4,1 km di viadotti• 0,8 km di gallerie artificiali

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Allegato al DEF 2017	Status DPP			Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*		Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	X	X				X				X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.050,00	2.050,00	di cui:	510,48	1.314,44	99,90	125,17	0,00					0,00

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.050,00							2.050,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2.050,00			-8,72		8,67	2.050,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

In data 11 dicembre 2016, è stato attivato l'esercizio commerciale sulla tratta AV/AC Treviglio-Brescia/Interconnessione di Brescia Ovest, con arrivo e partenza dei treni AV sui binari 1 e 2 della stazione di Brescia Centrale. In ambito impianto di Brescia, proseguono i lavori di riorganizzazione dei binari per la separazione dei flussi di traffico (alta velocità, media e lunga percorrenza, regionali/metropolitani e merci) e la realizzazione di tre nuovi marciapiedi destinati al servizio AV e al servizio ferroviario regionale per Cremona. L'attivazione nell'impianto di Brescia dei nuovi binari X e XI dedicati ai treni AV è prevista a dicembre 2018. Ad agosto 2018 sono stati attivati i binari 13, 14, 15 e 16 (serviti dai marciapiedi VI e VII) dedicati al servizio viaggiatori della linea per Cremona e l'ACC Brescia Est che, in questa fase, gestisce i Posti di Servizio di Bivio/PC Roncadelle, nuovo Bivio Mella, Brescia Scalo, il corridoio merci e i binari alti della stazione di Brescia (destinati al servizio viaggiatori per Cremona).

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
1° lotto costruttivo e nodo di Brescia (Piano Regolatore Generale e nuovo Apparato tecnologico)	J41C07000000001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Conclusa	Concluse	Concluse
2° lotto costruttivo	J41C07000000001	Esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		Conclusa	Concluse	Concluse

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto costruttivo e nodo di Brescia (Piano Regolatore Generale e nuovo Apparato tecnologico)	1.130,95	1.130,95	0,00	1.017,15	113,80	1.093,82	0,00	1.043,85	26,78	9,37	10,12	2,67	38,15
2° lotto costruttivo	919,05	919,05	0,00	867,86	51,19	805,59	0,00	748,35	18,63	13,27	2,88	8,33	127,60
	2.050,00	2.050,00	0,00	1.885,01	164,99	1.899,40	0,00	1.792,20	45,41	22,64	13,00	11,00	165,75

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.Il quadruplicamento dei binari tra Milano e Brescia aumenterà la capacità dell'infrastruttura ferroviaria, creando i presupposti per l'incremento dell'offerta d

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
		X	X					

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,60
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,40
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,30
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	1,00

• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2007-2013 (Delibera CIPE n. 83/2011) e con fondi europei della programmazione TEN 2007-2013 (D C(2012)8663 del 21.11.2012 e C(2013)8845 del 04.12.2013)• Intervento p

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Torino-Milano-Verona

Progetto_x_lotti 0361: Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come lotto funzionale di completamento della tratta Milano - Verona.Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Brescia e Verona, delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nei nodi di Brescia (est) e Verona (ovest) e dell'interconnessione Verona Merci . La nuova configurazione del progetto non prevede più la realizzazione dello shunt di Brescia (tra Brescia Ovest e Brescia Est per 30,5 Km) che viene sostituito dal quadruplicamento in uscita da Brescia Est di lunghezza circa 10 km. Pertanto la nuova linea ha uno sviluppo complessivo di circa 57 km.

In esito alle prescrizioni emesse nel corso dell'iter autorizzativo sul progetto definitivo (delibera CIPE n. 42/2017), la Tratta AV/AC Brescia-Verona è stata riarticolata come segue:1^ Lotto Funzionale "Brescia Est-Verona" (escluso nodo), di estensione pari a ca. 46 km e articolato in due lotti costruttivi. La linea si dirama dalla linea esistente (circa 5 km) per affiancarsi per circa 33 km all'autostrada A4 Milano -Venezia , nel tratto finale torna ad affiancarsi per circa 7 km alla linea FS esistente Milano-Venezia. E' inoltre prevista l'interconnessione di Verona Merci per uno sviluppo di 2,2 km.1^ Lotto Funzionale: Nodo di Verona Ovest - include gli interventi funzionali all'ingresso della tratta AV nella stazione di Verona Porta Nuova, con ingresso sugli attuali binari 4 e 6 della Stazione di Verona Porta Nuova, e di una nuova linea indipendente merci per il collegamento diretto verso la direttrice Brennero.2^ Lotto Funzionale "Quadruplicamento in uscita Est da Brescia", di estensione pari a circa 10 km, da realizzare in sostituzione del cd. "Shunt di Brescia", in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.La funzionalità del Lotto "Brescia Est-Verona" può essere garantita anche nel periodo antecedente all'entrata in funzione del Nodo di Verona Ovest tramite la realizzazione di un bivio provvisorio in linea.

1° Lotto Funzionale "Brescia est-Verona" (escluso nodo) - PD approvato dal CIPE con delibera n.42 del 10.07.2017• 47,6 km di nuova linea di cui 45,4 km con caratteristiche AV/AC e 2,2 km di Interconnessione Verona Merci.• 11 comuni interessati nelle province di Brescia, Mantova (esclusivamente per viabilità extra-linea) e Verona• 23,4 km di rilevati• 6,5 km di trincee• 0,9 km di viadotti• 10,2 km di gallerie artificiali• 6,6 km di gallerie naturali"Nodo di Verona Ovest" - PP in fase di approvazione CIPE. Il progetto, che interessa i Comuni di Sona e di Verona, prevede:• spostamento su nuova sede linea Storica per 4,2 km• 3,6 km di nuova linea AV/AC (su sedime linea storica)• 3,3 km di nuova linea indipendente merci (interconnessione merci AV)• 1,4 km raccordi tra la linea indipendente merci e gli impianti di Quadrante Europa e Verona P.N.• sistemazione del PRG di Verona P.N.2° Lotto Funzionale "Quadruplicamento in uscita Est da Brescia" - in fase di progettazione preliminare.Il progetto prevede 10 km di nuova linea in provincia di Brescia in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia (in sostituzione del cd. "Shunt di Brescia").

LOCALIZZAZIONE

Lombardia

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica									Status DPP			Obiettivi strategici						
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Intervento / Opere funzionali																			

Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	X	X		X		X	X			X	X	
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	X	X		X		X				X	X	

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.430,00	2.875,07	di cui:	2.875,07	0,00	0,00	0,00	0,00		554,93			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.430,07							3.430,00

Allineamento delle stime di costo del Progetto in coerenza con quanto esposto nella documentazione CIPE

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
2.875,07						2.875,07

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Brescia Est-Verona: Con delibera n. 42/2017 del 10.07.2017, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 24.03.2018, il CIPE ha approvato il progetto definitivo della linea AV/AC Brescia–Verona, "Lotto Brescia Est-Verona (escluso nodo di Verona)", autorizzando l'avvio della realizzazione delle opere del 1° lotto costruttivo. In data 06.06.2018 è intervenuta la sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo con il GC Cepav Due, avente ad oggetto la realizzazione del Primo Lotto Costruttivo (il Consorzio sarà obbligato a realizzare il Secondo Lotto Costruttivo solo se e quando RFI abbia comunicato al Consorzio, nonché ad ENI, che è stata effettivamente assegnata e resa disponibile a RFI un'ulteriore "tranche" di risorse finanziarie che consenta la completa realizzazione del Secondo Lotto Costruttivo).Nodo di Verona Ovest: L'iter autorizzativo sul progetto preliminare è stato avviato a ottobre 2016. In data 21.12.2016 si è tenuta la Conferenza di Servizi istruttoria prevista dall'art. 165 comma 4 del D.Lgs. 163/06. Sono stati emessi tutti i pareri da parte degli Enti/Amministrazioni competenti, a eccezione della delibera della Regione Veneto sulla localizzazione dell'opera. Quadruplicamento in uscita Est da Brescia: Con la citata delibera n. 42/2017, nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia-Verona, il CIPE ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto "Shunt di Brescia", della soluzione "Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia"

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	F81H91000000008	Attività negoziali	-	-	3-2014	7-2017	-	-	-	-	-	-	-	In corso	In corso	Da avviare
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	F81H91000000008	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5-2025	In corso	In corso	Da avviare
Nodo di Verona Ovest	F81H91000000008	Progetto definitivo	4-2014	4-2019	6-2019	9-2020	-	-	-	-	-	-	3-2026	-	-	-
2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia	F81H91000000008	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	4-2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo	1.892,00	1.892,00	0,00	1.787,08	104,92	1.741,17	181,55	11,17	66,46	130,06	165,51	173,56	1.345,25
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo	607,00	607,00	0,00	607,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,62	23,94	570,44
Nodo di Verona Ovest	376,00	376,00	0,00	374,85	1,15	1,69	1,76	1,47	0,10	0,10	1,88	2,50	369,95
2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia	555,00	0,07	554,93	555,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	553,89
	3.430,00	2.875,07	554,93	3.323,93	106,07	1.742,86	183,30	12,64	66,56	131,26	180,00	200,00	2.839,53

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.La realizzazione della nuova linea consentirà la crescita della mobilità complessiva, della quota di mercato del treno, la riduzione dell'impatto ambientale e d

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	x	x	x	x				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,58
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,60
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,85
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Verona-Padova-Venezia

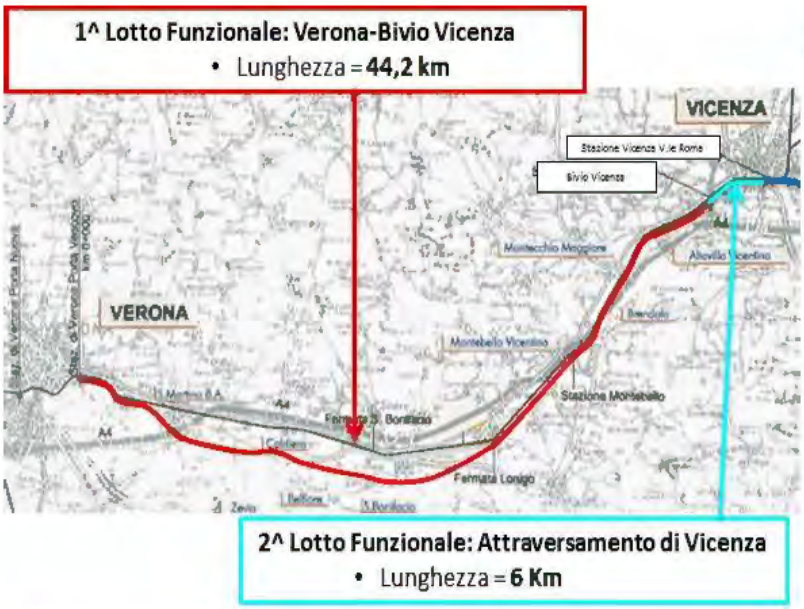
Progetto_x_lotti 0362A: Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto, che ricomprende la tratta Verona-Bivio Vicenza di comeptenza del General Contractor Iricav Due ed il Nodo di Verona Est (da realizzare mediante appalto a cura di RFI), rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come 1° Lotto Funzionale della tratta Verona-Padova. Per quanto attiene la tratta Verona-Bivio Vicenza, l'intervento consiste nella realizzazione di 44+250 km di nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Verona e Altavilla Vicentina, la cui funzionalità è garantita da due bivi a raso in corrispondenza di Verona Porta Vescovo lato ovest, ed Altavilla Vicentina lato est. E' parte integrante dell'intervento il rifacimento di circa 7 km di linea storica.Per quanto riguarda il Nodo di Verona Est, il progetto consiste nella realizzazione delle opere funzionali a garantire l'attraversamento del nodo ferroviario di Verona da parte della nuova linea AV/AC Brescia-Verona-Padova su itinerario indipendente. Il progetto include inoltre una nuova stazione elementare AV/AC a Verona Porta Nuova, un nuovo scalo merci a nord della linea storica in zona Cason ed un nuovo ponte sul fiume Adige.

Il tracciato della Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza ha inizio a Verona Porta Vescovo e fino al km 4+000 circa corre in affiancamento alla linea storica Milano-Venezia. Al km 4+000 la tratta AV/AC si distacca dalla linea esistente per portarsi in affiancamento (a sud) alla bretella di raccordo tra l'autostrada A4 e la S.S. 11 fino al km 6+500 nel comune di S. Martino Buon Albergo. Da tale progressiva la tratta si sviluppa in corridoio libero fin oltre l'abitato di S. Bonifacio, parallellamente alla strada provinciale Porcilana, e successivamente si riaffianca alla linea esistente fino al comune fino al comune di Altavilla Vicentina (poco prima dell'ambito comunale di Vicenza) dove si riconnette alla linea storica al km 44+250.La nuova linea, è caratterizzata da una velocità massima di tracciato di 250 km/h ed un sistema di alimentazione in 3 Kv cc.Il nodo di Verona Est, il cui limite di batteria est è posto a Verona Porta Vescovo in coincidenza del limite di batteria della Tratta Verona-Bivio Vicenza, consiste nella realizzazione di due nuovi binari AV/AC per uno sviluppo complessivo di 6,6 km, in affiancamento a sud della linea storica.

La Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza, collocata interamente in Regione Veneto, interessa n.12 comuni ricadenti nelle Province di Verona e Vicenza, si sviluppa per il 75 % in rilevato, il 4% in trincea, il 5 % in galleria artificiale ed il 15% in viadotto. La nuova linea si pone in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente per oltre il 50% del suo complessivo sviluppo.'Il progetto del Nodo di Verona Est si sviluppa interamente in Comune di Verona, con la nuova linea posta in affiancamento stretto a sud della linea esistente e andamento interamente in rilevato, ad eccezione del nuovo ponte per l'attraversamento del fiume Adige e del viadotto per lo scavalco dell'esistente linea ferroviaria Bologna-Verona (ad ovest di Porta Nuova).



LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	X	X				X		X	X	X				X		X			

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale) X X X X X X X

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
3.093,00	1.364,00	di cui:	1.275,03	88,97	0,00	0,00	0,00		#####			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
3.140,00			-47,00				3.093,00

Aggiornamento del costo ad esito della project review e in coerenza alla delibera CIPE n. 84/2017 di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
1.363,94			-1,03		1,09	1.364,00

Adeguamento delle dotazioni finanziarie a copertura del costo dei lotti finanziati

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tratta Verona-Bivio Vicenza: Nella seduta del 22.12.2017, il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo della Tratta AV/AC "Verona-Bivio Vicenza", e autorizzato l'avvio della realizzazione del 1^ lotto costruttivo. E' tuttora in corso l'iter per il perfezionamento e l'efficacia della delibera CIPE (registrazione da parte della Corte dei Conti e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale).Nodo AV/AC di Verona Est : Il Progetto Preliminare è stato ultimato e trasmesso al MIT il 09 ottobre 2017 per avvio dell'iter autorizzativo. In data 11.12.2017 si è tenuta la Conferenza di Servizi istruttoria prevista dall'art. 165 comma 4 del D.Lgs. 163/06.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	J41E91000000009	Attività negoziali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	In corso	Da avviare
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	J41E91000000009	Progetto definitivo (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	In corso	Da avviare
Nodo di Verona est	J41E91000000009	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	In corso	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo	984,00	984,00	0,00	973,51	10,49	10,67	0,00	28,82	0,14	29,28	29,93	50,66	845,16
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo	1.729,00	0,00	1.729,00	1.722,61	6,39								1.729,00
Nodo di Verona est	380,00	380,00	0,00	378,54	1,46	1,66	0,00	1,49	0,06	0,10	0,00	4,34	374,01
	3.093,00	1.364,00	1.729,00	3.074,67	18,33	12,33	0,00	30,31	0,19	29,39	29,93	55,00	2.948,17

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,50	
Rilevanza strategica	I RS	0,10	• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Maturità	I_M	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Verona-Padova-Venezia

Progetto_x_lotti 0362B: Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come 2^ Lotto Funzionale della tratta Verona-Padova. Gli interventi consistono nella realizzazionedi 6,2 km di nuova linea per l'attraversamento del territorio Vicentino, e costituiscono la naturale prosecuzione verso Padova del 1° Lotto Funzionale Verona-Bivio Vicenza. E' parte integrante dell'intervento il rifacimento di circa 4 km di linea storica.

Il 2^Lotto Funzionale comprende la realizzazione di 6,2 km di linea AV/AC, con inizio nel territorio di Altavilla Vicentina (43+650 AV/AC) e termine in uscita dall'impianto di Vicenza, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone (49+827 AV/AC). La tratta si sviluppa interamente in superficie in affiancamento a sud della linea storica.Il progetto include inoltre la realizzazione di una nuova fermata in zona Fiera, interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione di Viale Roma con l'obiettivo di renderla hub dell'intermodalità, il rifacimento del PRG di Stazione, interventi di riassetto delle viabilità comunali e la realizzazione di una unova linea TPL elettrica. Completano l'intervento la cassa di espansione su l torrente Onte e una nuova SSE.La nuova linea sarà caratterizzata da una velocità massima di tracciato di 160 km/h ed un sistema di alimentazione in 3 Kv cc.

La nuova linea attraversa i Comuni di Altavilla Vicentina e Vicenza, con tracciato in rilevato (ad eccezione dell'1% del tracciato che corre in viadotto)Sono inoltre interessati dal progetto, il Comune di Sovizzo in cui verrà realizzata una cassa di espasione sul torrente Onte, ed il Comune di Torri di Quartesolo sede di una nuova SSE. Infine, per i soli aspetti legati alle mitigazioni acustiche, è interessato il Comune di Creazzo. La nuova linea, è interamente posta in stretto affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	X	X				X		X	X			X		X		X			
Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	X	X				X			X			X		X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026

805,00	150,00	di cui:	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	655,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
805,00							805,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
150,00						150,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Attraversamento di Vicenza: il Progetto Preliminare è stato ultimato in accordo con quanto convenuto con il 2^ Addendum al Protocollo di intesa del 29.07.2014 e trasmesso al MIT in data 11 ottobre 2017 per avvio dell'iter autorizzativo. In data 13.12.2017 si è svolta la Conferenza di Servizi istruttoria prevista dall'art. 165 comma 4 del D.Lgs. 163/06.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo	J41E91000000009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo	J41E91000000009	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	In corso	In corso	Da avviare	

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo	150,00	150,00	0,00	147,53	2,47	2,15	0,00	1,79	0,00	0,61	0,07	0,00	147,53
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo	655,00	0,00	655,00	652,58	2,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	650,00
	805,00	150,00	655,00	800,11	4,89	2,15	0,00	1,79	0,00	0,61	0,07	5,00	797,53

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,38
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10
Maturità	I_{M}	0,20
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70
Benefici di sistema	I_{BS}	0,45
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

- Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Trasversale — Tratta Verona-Padova-Venezia

Progetto_x_lotti I135: Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto rappresenta l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse orizzontale Milano-Venezia e si configura come lotto funzionale di completamento della tratta Verona-Padova.Gli interventi consistono nella realizzazione di una nuova linea con caratteristiche AV/AC tra Vicenza (esclusa) e Padova e delle opere funzionali all'ingresso della nuova linea nel nodo di Padova.

Il 3^Lotto Funzionale Vicenza Padova si sviluppa per complessivi 28 km compresi tra Vicenza C.le (esclusa) e la stazione di Padova Centrale.Nel tratto compreso tra la radice Est di Vicenza e la diramazione per le linee Schio/Treviso i treni AV/AC correranno sui binari dell'esistente linea storica Milano-Venezia. A valle di questa diramazione si realizzano due nuovi binari AV/AC che corrono in affiancamento a sud della linea storica MI-VE fino alla fermata di Lerino. A partire dalla fermata di Lerino, la nuova linea AV/AC si porta a Nord della storica e corre in affiancamento a quest'utlima fino alla stazione di Padova C.Le. Inoltre, al km 74 è prevista la diramazione dei binari dell'interconnessione merci di Padova, che consente il collegamento con la linea Padova–Bassano.

La tratta Vicenza - Padova si sviluppa nel territorio veneto per complessivi 28 chilomeetri compresi tra la stazione di Vicenza (esclusa) e la stazione di Padova Centrale.La linea costituisce quadruplicamento in affiancamento a quella esistente.

LOCALIZZAZIONE

Veneto

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	X					X			X					X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
1.316,00	0,00	di cui:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				1.316,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
1.316,00							1.316,00

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
0,00						0,00

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

Tratta Vicenza-Padova: per il tratto compreso tra Grisignano di Zocco e Padova il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con Delibera n.94/2006. Per il tratto compreso tra il bivio della Schio–Treviso e la fermata di Lerino in comune di Grisignano di Zocco, il tracciato è stato ridefinito dallo studio di fattibilità predisposto da Italferr nel 2014 e approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova	°	Progetto preliminare / Progetto di Fattibilità 2° step (attività realizzate nell'ambito di altro intervento CdP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da avviare	Da avviare	Da avviare

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova	1.316,00	0,00	1.316,00	1.052,80	263,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.316,00
	1.316,00	0,00	1.316,00	1.052,80	263,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.316,00

Per gli interventi non ancora avviati (non dotati di CUP), la pianificazione della produzione dovrà essere consolidata ad esito dei primi studi

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Nuova offerta dedicata per il Brand AV, divisione dei flussi tra gli AV e i servizi regionali.

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,23	
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,10	• Intervento previsto nei workplan per lo sviluppo dei core-corridor TEN-T (aggiornamento 2019)
Maturità	I_{M}	0,20	
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,70	
Benefici di sistema	I_{BS}	0,00	
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20	

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Brennero-Verona-Bologna — Tratta di valico

Progetto_x_lotti A004: Nuovo valico del Brennero - quota Italia

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il Progetto mira all'estensione del sistema Alta Capacità lungo l'asse Verona-Brennero e costituisce l'opera più importante del core corridor Scandinavia - Mediterraneo, il collegamento più lungo e più importante tra il nord e il sud dell'Europa, poiché consente il superamento della barriera naturale delle Alpi. La nuova infrastruttura consente di superare i vincoli prestazionali dell'attuale linea. Potranno circolare sulla linea treni merci più lunghi e più pesanti mentre i treni passeggeri viaggeranno con una velocità superiore a 200 km/h.La Galleria di base del Brennero da Fortezza a Innsbruck ha una lunghezza di 55 km. In prossimità di Innsbruck sarà collegata all'esistente circonvallazione, essa stessa oggetto di un intervento da parte di BBT SE, raggiungendo complessivamente una lunghezza di 64 km. La futura Galleria di Base del Brennero si svilupperà ad una quota di 794 m s.l.m. sotto al valico del Brennero, il più basso dell'arco alpino, seppur con un'altitudine di 1.371 m. L'opera è una galleria destinata esclusivamente al trasporto ferroviario. È costituita da due gallerie a singolo binario di diametro interno di 8,10 m, collegate tra loro ogni 333 m da cunicoli trasversali. L'interasse tra le gallerie è variabile tra 40 m e 70 m. La velocità di progetto è di 250 km/h.Tra le due canne principali, a una quota inferiore di circa 12 m, viene realizzato il "cunicolo esplorativo", di diametro pari a 6 m, la cui funzione principale è l'esplorazione geologica lungo il tracciato prescelto; il cunicolo svolge inoltre un'importante funzione logistica durante la realizzazione delle due gallerie ferroviarie, sia per l'asporto del materiale di scavo e per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla costruzione, sia per il drenaggio delle acque intercettate dall'opera.

L'intervento é articolato nei seguenti lotti costruttivi:Opere in corso-fase 2/2a: studi, monitoraggi e realizzazione del programma di indagine geognostica intera tratta;Primo Lotto Costruttivo-fase 3: opere civili connesse agli imbocchi intera tratta;Secondo Lotto Costruttivo-fase 3: interconnessioni e prosecuzione cunicolo lato Austria, sottoattraversamento Isarco lato Italia;Terzo Lotto Costruttivo-fase 3: completamento cunicolo e gallerie principali lato Italia; lavori in ambito Sillschlucht e stazione Innsbruck lato Austria;Quarto Lotto Costruttivo-fase 3: completamento cunicolo e gallerie di linea lato Austria; interventi ambito stazione di Fortezza lato Italia; progettazione armamento ferroviario e trazione elettrica intera tratta;Quinto Lotto Costruttivo-fase 3: interventi di mitigazione e compensazione ambientale intera tratta;Sesto Lotto Costruttivo-fase 3: attrezzaggio tecnologico e messa in esercizio intera tratta.

LOCALIZZAZIONE

Trentino Alto Adige

INQUADRAMENTO STRATEGICO

Intervento / Opere funzionali	Priorità programmatica									Status DPP				Obiettivi strategici					
	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Nuovo valico del Brennero - quota Italia	X	X	X			X		X		X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
4.192,00	3.532,38	di cui:	2.375,91	315,00	0,00	788,99	52,48		659,62			0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
4.400,00			-208,00				4.192,00

Aggiornamento del limite di spesa complessivo in coerenza alla documentazione istruttoria presentata al CIPE per l'autorizzazione del 5° lotto costruttivo.L'aggiornamento del costo è connesso alle definizione delle previsioni degli indici inflattivi applicabili al BBT, fino al completamento dell'opera. La valutazione é stata fatta con il supporto di due team di esperti internazionali, uno austriaco ed uno italiano.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
3.532,32						3.532,38

Adeguamento delle dotazioni finanziarie a copertura dell'intero costo della fase realizzativa dei lotti già finanziati

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

La galleria di base del Brennero è un sistema di gallerie che si sviluppo per oltre 230 km complessivi. Vi rientrano le gallerie di linea, le gallerie di interconnessione, il cunicolo esplorativo e tutte le gallerie con funzioni logistiche e di servizio, di cui ad oggi sono già stati realizzati circa 91 km.

Attualmente sono operativi dieci cantieri, tra Italia ed Austria: Aica, Mules, Isarco e stazione di Fortezza (in Italia); Wolf, Valle Padaster, Ahrental, Ampass, Tulfes e stazione di Innsbruck (in Austria).In territorio italiano:Tra il 2007 e il 2010 sono state realizzate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo esplorativo Aica-Mules per complessivi 12,6 km.Tra il 2011 e il 2015 sono iniziati gli scavi delle gallerie di linea, ed è proseguito lo scavo del cunicolo esplorativo in direzione nord, con un avanzamento complessivo di ca. 7 km. Nell'ambito di tali lavori è stato attraversato il c.d. Lineamento Periadriatico, ovvero la zona di contatto tra la placca terrestre africana e quella europea.Da ottobre 2014 sono in corso i lavori di realizzazione del lotto "Sottoattraversamento del fiume Isarco" che prevede la realizzazione di ca. 6,5 km di gallerie: concluse le opere propedeutiche, da agosto 2016 sono già in fase di svolgimento le opere principali. A breve è previsto l'abbattimento dell'ultimo diaframma delle gallerie di linea, presso la stazione di Fortezza: qui sorgerà il primo portale di accesso alla galleria di base del Brennero (Portale Sud).A settembre 2016 sono stati consegnati i lavori per l'ultimo lotto sul versante italiano. Questo lotto, denominato "Mules 2-3", è il più grande della galleria di base del Brennero e prevede lo scavo di 64 km di gallerie. Attualmente sono attivi sei fronti di scavo, quattro verso nord e due verso sud. Il 2 maggio 2018 è iniziato lo scavo in meccanizzato del cunicolo esplorativo. Entro maggio 2019 è previsto l'avvio dello scavo in meccanizzato delle gallerie ferroviarie (fino al confine di Stato). Nell'ambito della stazione di Fortezza sono stati avviati i lavori di adeguamento della radice nord del PRG, nonché la realizzazione del nuovo ACC della linea esistente.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale												Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità				
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine					
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	I41J05000020005	Realizzazione	1-1999	12-2003	12-2004	12-2010	-	-	-	-	9-2007	12-2012	-	-	-	-	-
1° lotto costruttivo	I41J05000020005	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° lotto costruttivo	I41J05000020005	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° lotto costruttico	I41J05000020005	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° lotto costruttivo	I41J05000020005	Realizzazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lotti costruttivi a completamento	I41J05000020005	Progetto definitivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12-2028	-	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse	260,00	260,00	0,00	208,00	52,00	260,00	234,00	260,00					0,00
1° lotto costruttivo	284,01	284,01	0,00	227,21	56,80	284,01	236,70	195,00	68,00	15,00	4,00	2,00	0,01
2° lotto costruttivo	373,26	373,26	0,00	298,61	74,65	373,26	234,00	199,00	61,00	49,00	32,00	24,00	8,26
3° lotto costruttico	788,03	788,03	0,00	630,42	157,61	788,03	160,20	97,00	81,00	99,00	121,00	130,00	260,03

4° lotto costruttivo	1.160,02	1.160,02	0,00	928,02	232,00	1.250,02	11,02	2,00	10,25	93,00	95,00	227,00	732,77
Lotti costruttivi a completamento	1.326,68	667,06	659,62	1.061,34	265,34							15,00	1.311,68
	4.192,00	3.532,38	659,62	3.353,60	838,40	2.955,32	875,92	753,00	220,25	256,00	252,00	398,00	2.312,75

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

1) Incremento della capacità con obiettivo di arrivare potenzialmente a 400 treni/giorno sul Valico del Brennero, a completamento dell'intero progetto compreso il quadruplicamento Fortezza - Verona2) Aumento delle prestazioni del traffico merci (incremen

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X		X				

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,53
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,55
Maturità	I_{M}	0,80
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,55
Benefici di sistema	I_{BS}	0,30
Impegno finanziario	I_{IF}	0,40

• Intervento cofinanziato con fondi europei della programmazione TEN-T 2007-2013 (Decisioni C(2012)8560 del 19.11.2012, C(2013)8846 del 04.12.2013, C(2013)9587 del 16.12.2013 (' Green"))• intervento oggetto dell'Accordo bilaterale Italia-Austria p

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

Tabella B08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Direttrice Napoli-Bari — Tratta Napoli-Foggia-Bari

Progetto_x_lotti 0281: Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto si inserisce nel programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari.
Gli interventi consitono nella realizzazione di una linea con caratteristiche AC tra Apice e Orsara di Puglia che si sviluppa completamente in variante rispetto alla linea esistente per un'estesa di circa 47 km, di cui circa l'80% in galleria. Nell'ambito del progetto é prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Verranno realizzate 2 nuove stazioni e 1 fermata e soppressi 5 passaggi a livello.

Il progetto è articolato in due opere funzionali:• tratta Apice - Hirpinia• tratta Hirpinia - Orsara

L'intervento prevede la realizzazione di circa 48 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario compresa la realizzazione della nuova stazione di Apice e Hirpinia nel primo lotto funzionale Apice-Hirpinia e della nuova stazione di Orsara di Puglia nel secondo lotto funzionale Hirpinia-Orsara. Inoltre è previsto l'attrezzaggio tecnologico della tratta con ACCM e predisposizione ERTMS e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello con la dismissione della linea storica esistente tra Apice ed Orsara di Puglia. L'intervento si snoda principalmente nel territorio dei Comuni di Apice, Sant'Arcangelo Trimonte, Melito Irpino, Flumeri, Grottaminarda, Ariano Irpino, Villanova del Battista nella Regione Campania ed Orsara di Puglia e Panni nella Regione Puglia.

LOCALIZZAZIONE

Campania

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica								Status DPP				Obiettivi strategici				
Intervento / Opere funzionali	PIS XI Allegato	PIS XIII Allegato	Accordi Internazionali	FSC Patti Sud	FSC Cabina di Regia	UE - workplan corridoio	Cofinanziamenti UE	Altri Provvedimenti*	Allegato al DEF 2017	Invariante	Project review in conclusa	Project review in corso	Progetto di fattibilità	Alta Velocità di Rete (AVR)	Completamento valichi alpini	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Potenziamento tecnologico	Miglioramento livelli di sicurezza
Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	X	X				X			X	X				X		X			

Stato attuativo-finanzario: Interventi da realizzare per lotti costruttivi

QUADRO FINANZIARIO

milioni di euro

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2 - Fabbisogni prioritari			Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse		MEF	MIT	FSC	UE	Altro	2019	2020	2021	2022-2026	>2026
2.424,00	2.424,00	di cui:	2.377,00	0,00	47,00	0,00	0,00					0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

Scheda Intervento CdP-I agg. 2017 – 2021 aggiornamento 2018-2019

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I agg.2018-2019
2.315,00			109,00				2.424,00

Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il raddoppio delle tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, da formalizzare con ordinanza del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0099B). Il costo complessivo degli interventi resta invariato.

Evoluzione coperure finanziarie

CdP-I 2017-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
923,00				1.392,00	109,00	2.424,00

Le risorse aggiuntive consentiranno di avviare l'iter autorizzativo e la realizzazione del secondo lotto funzionale di raddoppio della tratta Apice-Orsara tra le località di Hirpinia ed Orsara di Puglia, in completa variante di tracciato per un'estesa di circa 29 Km.

AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO

attualità dati: 31/12/2018

1°lotto Apice- Hirpinia: Progettazione completata. In corso le attività negoziali.2^ lotto Hirpinia-Orsara: Progettazione definitiva completata in linea tecnica. In attesa della disponibilità dei finanziamenti per avviare la Conferenza di Servizi e la successiva pubblicazione dell'avviso di preinformazione della gara di appalto integrato.

CRONOPROGRAMMA

	CUP	Stato attuativo	Iter procedurale											Procedura VIA	Procedure autorizzative	Procedure di esproprio
			Prog.Prel.		Prog.Def.		Prog.Esec.		Attiv.Negoz.		Esecuzione		Funzionalità			
			Inizio	Fine	Inizio	Fine	Inizio	Fine	inizio	Fine	Inizio	Fine				
1° Lotto funzionale: tratta Apice-Hirpinia	J77I04000000009	Attività negoziali	9-2006	12-2016	11-2016	4-2018	3-2019	11-2019	-	-	-	-	5-2026	-	-	-
2° Lotto funzionale: tratta Hirpinia-Orsara	J77I04000000009	Progetto definitivo	-	-	2-2018	7-2019	3-2020	11-2020	-	-	-	-	12-2026	-	-	-

PIANO DELLA SPESA

	Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione					
	Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1° Lotto funzionale: tratta Apice-Hirpinia	889,00	889,00	0,00	727,93	161,07	65,63	33,65	23,27	5,45	9,46	15,88	23,33	811,61
2° Lotto funzionale: tratta Hirpinia-Orsara	1.535,00	1.535,00	0,00	1.394,38	140,62	19,23	13,40	1,61	12,12	8,04	9,12	11,67	1.492,44
	2.424,00	2.424,00	0,00	2.122,32	301,68	84,86	47,05	24,88	17,57	17,50	25,00	35,00	2.304,05

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

• rispondere all'esigenza prioritaria di migliorare le connessioni interne al Mezzogiorno per costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree urbane, che assicuri il netto miglioramento di ogni forma di scambio turistico;• migliorare

Sicurezza	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali
	X	X	X	X	X	X	X	

VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA' DI INVESTIMENTO

Indice di priorità (IP)		0,82
Rilevanza strategica	I_{RS}	0,70
Maturità	I_{M}	1,00
Benefici tecnico-prestazionali	I_{BTP}	0,91
Benefici di sistema	I_{BS}	1,00
Impegno finanziario	I_{IF}	0,20

• Opera ricompresa nell'ambito della gestione del Commisario Sblocca Italia (DL 133/2014)• Intervento cofinanziato con fondi per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2007-2
(Delibera CIPE n. 62/2011)• Intervento previsto nei workplan per lo svilu

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

Tabella		CdP-I 2017-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I 2017-2021 agg. 2018	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*
A	**PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**	178.812,48	-2.097,72	6.198,94	1.264,75	-8.073,37	605,00	9.315,78	186.025,87	3.112,17
01	*Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge*	33.884,79	13,82	4,87	0,80		500,00	4.728,06	39.132,34	5.228,86
02	*Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*	8.986,40	-49,97	0,76				2.234,43	11.171,63	2.234,43
03	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	234,71						89,00	323,71	89,00
04	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	15.911,47	-21,42	-95,10	761,90	177,15	100,00		16.834,00	1.039,05
05	*Programmi città metropolitane*	18.298,47	-21,60	-651,94	144,58	61,06	5,00	2.183,03	20.018,59	2.393,66
06	*Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	1.259,24		152,60	35,00	15,00		-21,30	1.440,54	28,70
07	*Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	3.243,38		80,00	-0,08				3.323,30	
08	*Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	92.267,86		6.707,75	322,55	-8.305,27		102,56	91.095,47	-7.880,14
09	*Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli*	4.726,15	-2.018,55			-21,31			2.686,29	-21,31
B	**INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI**	23.656,07		-6.200,00	-146,07				17.310,00	-146,07
TOTALE		202.468,55	-2.097,72	-1,06	1.118,67	-8.073,37	605,00	9.315,78	203.335,87	2.966,10
C	**OPERE ULTIMATE**	60.668,35	2.097,72	1,05	0,20	21,31		-0,75	62.787,88	20,76
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)		263.136,90	0,00	0,00	1.118,87	-8.052,06	605,00	9.315,04	266.123,75	2.986,86

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
A1004A	Sicurezza in galleria		6.000,00	13,82	-0,13				-13,69	6.000,00	-13,69	Per memoria - Adeguamento della quota programmatica in coerenza con il dimensionamento di massima del costo del programma (6,0 mld).Le riclassifiche attengono alla copertura di maggiori oneri relativi a interventi in fase di ultimazione (vedi E.1 CUP JJ11H03000060011 e J11H03000060071)
A1004B	Risanamento acustico		8.300,00							8.300,00		
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori		960,00						1.640,06	2.600,06	1.640,06	Vedi dossier di programma
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge		300,00							300,00		
A1004E	Sicurezza armamento		1.741,56		5,00				3.102,02	4.848,58	3.102,02	Vedi dossier di programma
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi		333,50							333,50		
A1006	Soppressione passaggi a livello		7.857,75							7.857,75		
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale		126,00							126,00		
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo		100,00						-0,34	99,66	-0,34	Adeguamento del costo dell'intervento in coerenza agli effettivi rimborsi riconosciuti dalle assicurazioni. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.
A1013A	Idrogeologia		2.000,00							2.000,00		
A1013B	Sismica		1.000,00							1.000,00		
A1014	Piano conservazione opere d'arte	x	0,00					500,00		500,00	500,00	Vedi dossier di programma
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		3.000,19							3.000,19		
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali		482,39							482,39		
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello		1.100,00							1.100,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	220,40							220,40		
A2004E	Dismissione contesti obsoleti	170,00							170,00		
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	51,00			0,80				51,80	0,80	Maggiori oneri per progettazione non coperti dagli imprevisti del programma.
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	142,00							142,00		
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		33.884,79	13,82	4,87	0,80	0,00	500,00	1.605,03	39.132,34	5.228,86	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Intervento		CdP-I 2017-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
		Nuovo inserimento									
A2001B	Tecnologie per la circolazione	5.502,48	-29,91						5.472,58		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 6 interventi
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	895,38							895,38		
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	533,55	-6,59						526,96		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 3 interventi
A2009	Security	337,66							337,66		
A2010	Sistemi Informativi	637,76	-13,48	0,76					625,04		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 10 interventi.Le riclassifiche attengono alla ridestinazione di economie su progetti in fase di ultimazione (vedi E.5 CUP J59B07000140001 e J59B08000200001).
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1.079,57						2.234,43	3.314,00	2.234,43	Vedi dossier di programmaAmpliamento del perimetro del programma per ricomprendere l'attrezzaggio di tutte le linee della rete, in coerenza con il nuovo programma accelerato che prevede l'implementazione di ERTMS su tutte le linee entro il 2035 (da ~6000 km a ~17000 km).
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento		8.986,40	-49,97	0,76	0,00	0,00	0,00	581,61	11.171,63	2.234,43	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento		CdP-I 2017-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
	Nuovo inserimento										
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	234,71						89,00	323,71	89,00	Vedi dossier di programma
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		234,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151,52	323,71	89,00	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
Totale Bacini Nord ovest		3.023,31	-19,00	-10,10	420,00	231,50	0,00	0,00	3.645,71	651,50	
P123	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin	36,00		0,14					36,14		Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi 0333).
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	15,00							15,00		
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta	45,72		-0,14					45,58		Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso all'ottimizzazione dei finanziamenti disponibili per l'upgrade della linea Chivasso-Aosta ricadenti in territorio valdostano (vedi P123).
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	15,49							15,49		
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	76,53							76,53		
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)	8,80				1,50			10,30	1,50	Ampliamento del perimetro di intervento in coerenza con la proposta di rimodulazione dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione avanzata dalla Regione Piemonte con nota del 21/05/2019
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00							261,00		
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	70,00				100,00			170,00	100,00	Vedi dossier di progettoAmpliamento del perimetro del progetto e aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Nello specifico il nuovo impianto progetttuale il raddoppio completo della tratta Ponte s.Pietro- Bergamo - Montello in luogo dei previsti raddoppi selettivi, nonchè l'inserimento di sottopassi, opere di mitigazione acustica e upgrade tecnologico degli impianti.
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase	0,00				130,00			130,00	130,00	Ampliamento del perimetro del progetto e aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Nello specifico il nuovo impianto progetttuale il raddoppio completo della tratta Ponte s.Pietro- Bergamo - Montello in luogo dei previsti raddoppi selettivi, nonchè l'inserimento di sottopassi, opere di mitigazione acustica e upgrade tecnologico degli impianti.
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250,00							250,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	340,00			150,00				490,00	150,00	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Dal PFTE è emerso che è necessario alzare il binario esistente di circa 1-2 m per garantire il franco idraulico (lavorazione inizialmente non prevista) e ciò comporta un notevole aumento di costo, nonché un allungamento delle lavorazioni e delle interferenze con l'esercizio ferroviario, che si riflette in un aumento della spesa complessiva.
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase	560,00			270,00				830,00	270,00	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.Dal PFTE è emerso che è necessario alzare il binario esistente di circa 1-2 m per garantire il franco idraulico (lavorazione inizialmente non prevista) e ciò comporta un notevole aumento di costo, nonché un allungamento delle lavorazioni e delle interferenze con l'esercizio ferroviario, che si riflette in un aumento della spesa complessiva.
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	50,00							50,00		
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.294,76	-19,00	-10,10					1.265,66		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 2 interventi
Totale Bacini Nord est		1.619,70	0,00	0,00	132,00	0,00	0,00	0,00	1.751,70	132,00	
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	148,00			112,00				260,00	112,00	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento sviluppata a cura della regione Veneto.
P125	Elettrificazione linee Veneto	30,00		200,00					230,00		Per memoria - Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di elettrificazione delle linee dell'anello bellunese su progetto dedicato (vedi P199)
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	20,00			20,00				40,00	20,00	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento sviluppata a cura della regione Veneto.
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00							60,00		
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	55,00							55,00		
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	200,00							200,00		
I172	Variante di Riga	150,00							150,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	956,70			-200,00					756,70		Per memoria - Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di elettrificazione delle linee dell'anello bellunese su progetto dedicato (vedi P125)
Totale Bacini Centro		3.731,64		-2,42	0,00	127,10	0,00	0,00	0,00	3.856,32	127,10	
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	450,00				37,10				487,10	37,10	La variazione del costo a vita intera del Progetto è dovuta ai maggiori costi del raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini relativi sostanzialmente a:• imprevisti idrogeologici nella fase di scavo della galleria Serravalle;• maggiori costi delle opere sostitutive dei passaggi a livello;• realizzazione interventi non previsti originariamente e resisi necessari per adeguamenti normativi (adeguamento a STI CE 2014 della galleria Serravalle);• prescrizioni idrauliche ed ambientali.
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	177,00				90,00				267,00	90,00	Vedi dossier di progetto
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	80,00								80,00		
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00								110,00		
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	35,99								35,99		
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	58,00								58,00		
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	792,20								792,20		
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	441,50								441,50		
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	558,50								558,50		
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.028,45		-2,42						1.026,03		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi
Totale Bacini Sud e isole		7.536,82		0,00	-85,00	82,80	-54,35	100,00	0,00	7.580,27	128,45	
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00					2,65			53,65	2,65	Ampliamento del perimetro del progetto per l'inserimento delle opere ferroviarie connesse alla realizzazione della nuova fermata S.giovanni

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
												Teatino per l'interscambio con l'aeroporto di Pescara
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso		30,00		50,00					80,00		Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		23,15							23,15		
0312	Ammodernamento Venafro - Termoli		50,20			-0,20				50,00	-0,20	Adeguamento della stima programmatica al valore esposto nella documentazione presentata al CIPE
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	x	0,00					100,00		100,00	100,00	Nuova esigenza di investimento finanziata nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno		230,00		-5,00					225,00		Per memoria - Aggiornamento del perimetro connesso allo stralcio degli interventi di fase 0, eseguiti nell'ambito del programma "sicurezza armamento" (vedi A1004E)
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	x	0,00		20,00					20,00		Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. cdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria		50,00				-50,00			0,00	-50,00	Intervento stralciato. Con nota del 6 dicembre 2018 l'Amministrazione Regionale ha comunicato al MIT e a RFI l'intenzione di realizzare un sistema Bus Rapid Transit (BRT) e ha formalizzato la richiesta di riprogrammazione delle risorse stanziate con delibera CIPE 54/2016.
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		26,00		19,00					45,00		Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201).
I174	Fermata Taranto Nasisi		22,00				-7,00			15,00	-7,00	Riduzione del perimetro in coerenza con la convenzione sottoscritta con Regione Puglia
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento		200,00			83,00				283,00	83,00	Vedi dossier di progettoAggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento.Nello specifico si prevedono maggiori oneri connessi a: - adeguamento a STI 2014 della stazione Comune di Candela (sottopasso, ascensore, percorsi tattili, segnaletica, sistema di informazione al pubblico e marciapiedi H55); - necessità di individuare una nuova soluzione per la viabilità NV14 in Ascoli Satriano, come concordato in sede di CdS è emersa, che ha comportato maggiori lavorazioni ed espropri; - necessità di realizzare, su tutta la linea,

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
												una nuova canalizzazione per le TLC e di utilizzare nuovi cavi in rame ed in fibre ottiche, in luogo delle lavorazioni inizialmente previste in progetto.
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase		88,00							88,00		
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento		44,00							44,00		
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela		200,00							200,00		
0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento		167,50							167,50		
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		144,00							144,00		
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano		491,00							491,00		
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti		3.905,00							3.905,00		
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa		48,00							48,00		
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela	x	0,00		90,00					90,00		Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. cdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 98/2017)
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		1.766,98		-259,00					1.507,98		Per memoria - Aggiornamento del perimetro del programma connesso all'esplicitazione di alcune esigenze di investimento su righe dedicate (rif. CdP-I P232, P227, P231, P230. I170, P072))
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali			15.911,47	-21,42	-95,10	761,90	177,15	100,00	83,66	16.834,00	1.039,05	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
Totale Torino			1.770,70	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	1.771,40	0,70	
0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura		1.040,70							1.040,70		
P216	Completamento fermate SFM Torino		95,50				13,70			109,20	13,70	Esplicitazione delle ulteriori opere funzionali all'attivazione del servizio SFM5 di competenza degli EE.LL. e connesse alla realizzazione delle nuove fermate di S.Paolo e Grugliasco/Le Gru dal programma di "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino" (vedi P080)
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa		70,00							70,00		
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino		564,50				-13,00			551,50	-13,00	Riduzione del perimetro connesso all'esplicitazione delle ulteriori opere funzionali all'attivazione del servizio SFM5 di competenza degli EE.LL. e connesse alla realizzazione delle nuove fermate di S.Paolo e Grugliasco/Le Gru (vedi P216)
Totale Milano			2.118,81	-12,60	2,00	20,00	-5,00	5,00	0,00	2.128,21	20,00	
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		160,00							160,00		
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase		225,00		-1,42	20,00	25,00			268,58	45,00	Vedi dossier di progettoAmpliamento del perimetro delle fasi prioritarie, connesso a:• aggiornamento delle stime di costo delle fermate di Porta Romana e Tibaldi ad esito della progettazione definitiva degli interventi• inserimento nel perimetro di un primo stralcio realizzazativo delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) della cintura sud di Milano (vedi 0049B).
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento		466,70		1,42		-25,00			443,12	-25,00	Riduzione del perimetro connesso all'inserimento nel perimetro della prima fase di un primo stralcio realizzazativo delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) della cintura sud di Milano (vedi 0049A)
P233	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	x	0,00					5,00		5,00	5,00	Nuova esigenza di investimento connessa alla necessità di dare una risposta alle esigenze di mobilità TPL del bacino bergamasco, con priorità per il superamento delle attuali limitazioni infrastrutturali nell'attraversamento del fiume Adda tra Calusco e Paderno.
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano		1.267,11	-12,60	2,00		-5,00			1.251,51	-5,00	Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi
Totale Genova			1.546,20	0,00	-652,25	0,00	0,00	0,00	0,00	893,95	0,00	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
		Nuovo inserimento									
0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole - per memoria	642,40		-642,40					0,00		La variazione del costo a vita intera del Progetto è dovuta ai maggiori costi relativi sostanzialmente a: - Adeguamenti a STI SRT gallerie Bretella (5 punti anticendio)- maggiori costi ingegneria per riappalti ed adempimenti messa in servizio ANSF- maggiori costi appalti per adeguamenti tariffe-normative- maggiori costi per interventi complementari;-maggiori costi attrubuibili alla rimodulazione dell'appalto per upgrade delle apparecchiature di cabina e per la riorganizzazione Posto centrale Ge Teglia-CED.
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	750,00							750,00		
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova	153,80		-9,85					143,95		Riclassifica su altro programma del CUP J96J17000460001 "Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)" (vedi P120)
Totale Venezia		341,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	341,10	0,00	
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	341,10							341,10		
Totale Bologna		323,26	0,00	0,00	0,00	65,36	0,00	0,00	388,61	65,36	
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	48,86				65,36			114,21	65,36	Ridefinizione del perimetro dello stralcio ferroviario, che prevede l'interramento della ferrovia nell'area di Casalecchio di Reno, in coerenza con il Patto regionale per il Trasporto Pubblico siglato l'11 dicembre 2017.Si ricorda che il costo precedente era riferito al solo contributo finanziario previsto a carico di RFI per la sistemazione del nodo ferrostradale (progetto a cura di ANAS).
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna	274,40							274,40		
Totale Firenze		637,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	637,00	0,00	
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	200,00							200,00		
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	437,00							437,00		
Totale Roma		3.238,39	0,00	-1,69	124,70	0,00	0,00	0,00	3.361,41	124,70	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50							322,50		
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	78,17							78,17		
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	547,37							547,37		
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,72							149,72		
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	60,00			13,70				73,70	13,70	Vedi dossier di progetto
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	200,00							200,00		
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	250,00			111,00				361,00	111,00	Vedi dossier di progetto
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	20,60							20,60		
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	1.610,04		-1,69					1.608,35		Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi.Le riclassifiche attengono alla copertura di maggiori oneri relativi a interventi in fase di ultimazione (vedi E.2 CUP J11J04000070081)
Totale Napoli		744,04	0,00	0,00	-0,12	0,00	0,00	0,00	743,92	-0,12	
P211	Nodo complesso di Pompei	33,00							33,00		
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	0,92			-0,12				0,80	-0,12	Agggiornamento dei costi per lo studio di fattibilità dell'intervento in coerenza al contributo effettivamente concesso dalla Regione Campania. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle attività in corso.
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	710,12							710,12		
Totale Bari		1.391,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.391,01	0,00	
0149	Sistemazione nodo di Bari	159,61							159,61		
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	391,00							391,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	633,00								633,00	
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	207,40								207,40	
Totale Reggio Calabria		298,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	298,30	0,00
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	7,00								7,00	
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	200,00								200,00	
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	91,30								91,30	
Totale Messina		138,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138,02	0,00
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	138,02								138,02	
Totale Catania		1.125,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.125,69	0,00
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase	126,66								126,66	
0270	Sistemazione nodo di Catania	861,00								861,00	
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	138,02								138,02	
Totale Palermo		2.311,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.311,11	0,00
0036	Nodo di Palermo	1.152,30								1.152,30	
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,80								938,80	
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di	220,01								220,01	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
	Palermo											
Totale Cagliari		68,20		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68,20	0,00	
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	68,20								68,20		
Totale Interventi diffusi per il potenziamento dell'intermodalità		2.246,63		-9,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.183,03	4.420,66	2.183,03	
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	370,00								370,00		
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	1.676,63		-9,00					1.383,03	3.050,66	1.383,03	Vedi dossier di programmaPer memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi.
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	200,00							800,00	1.000,00	800,00	Vedi dossier di programma
Totale Programmi città metropolitane		18.298,47		-21,60	-651,94	144,58	61,06	5,00	720,25	20.018,59	2.393,66	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		CdP-I 2017-2021						CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
I048	Porto di Genova - per memoria	25,80		-25,80					0,00		L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente: 1) all'inserimento nel perimetro dello stesso di nuovi interventi quali: • interventi infrastrutturali e tecnologici sulla tratta compresa tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino, comprensivi dell'adeguamento a sagoma PC80 della stessa e della realizzazione del nuovo attraversamento a dobbio binario sul torrente Polcevera; • interventi di adeguamento/completamento delle opere civili per l'attrezzaggio a doppio binario della tratta compresa tra la radice sud di Campasso e Bivio S. Limbania;2) ai maggiori costi degli interventi per la sistemazione a PRG dello Scalo di Campasso emersi ad esito della rivisitazione progettuale resasi necessaria a seguito del crollo del ponte Morandi al fine di recepire le esigenze correlate alla realizzazione della nuova infrastruttura stradale.
I008	Porto di Trieste	77,00			35,00				112,00	35,00	Vedi dossier di progettoAggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento.Nello specifico si registra un incremento delle stime di costo degli interventi già avviati connessi a: 1) al trattamento antincendio necessario per la riapertura della galleria tra Bivio San Giacomo e Bivi Cantieri; 2) Alla necessità di realizzare un nuovo varco (numero 5), emersa a valle degli incontri tenuti con il porto di Trieste; 3) Alla necessità di demolire alcuni fabbricati nell'ambito del PRG di stazione al fine di garantire i moduli 750.
P142A	Porto di Ravenna 1^ fase	20,00		-1,50		5,00			23,50	5,00	Aggiornamento dei perimetri delle fasi del programma di sviluppo del nodo di Ravenna, connesso all'anticipazione delle opere di competenza degli EE.LL. (vedi P142B)
P142B	Porto di Ravenna - completamento	50,00		1,50		-5,00			46,50	-5,00	Aggiornamento dei perimetri delle fasi del programma di sviluppo del nodo di Ravenna, connesso all'anticipazione delle opere di competenza degli EE.LL.. (vedi P142A)
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	43,00							43,00		
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	2,50		192,60		24,50			219,60	24,50	Accorpamento nel perimetro del programma di tutti gli interventi previsti negli accordi istituzionali per lo sviluppo delle connessioni ferroviarie con il porto do Livorno, specificatamente:• ampliamento del perimetro del collegamento diretto porto Livorno e interporto Guasticce (scavalco linea tirrenica), in coerenza al nuovo protocollo d'intesa che vede RFI come soggetto attuatore di tutti gli interventi (vedi P060)• Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (righe CDP-I I2017-2021 178A)• Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada (righe CDP-I I2017-2021 178B)
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del	25,50							25,50		

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
	complesso del porto di Taranto con la rete nazionale											
P175	Scalo Torino Orbassano	13,00								13,00		
P173	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	22,00								22,00		
P176	Terminale Rivalta Scrivia	9,50			8,50		-9,50			8,50	-9,50	Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione degli interventi di 1^ fase dal programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" (vedi P060) e del rinvio degli interventi di 2^ fase a seguito della riprogrammazione dei fondi FSC richiesta dalla regione Piemonte con nota del 21/05/2019
I010	Centro intermodale del Tevere	85,00								85,00		
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	35,00								35,00		In corso aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della prime valutazioni sul nuovo assetto progettuale, che prevede la realizzazione della Nuova stazione di Bari Lamasinata a cura di RFI, nonché l'adeguamento delle opere d'arte alle prescrizioni per la mitigazione del rischio idraulico. I fabbisogni finanziari sono al momento pianificati nell'ambito del programma di "Infrastrutturazione porti e terminali" (vedi P060)
P178	Nodo intermodale di Brindisi	25,00			13,00					38,00		Ridefinizione del perimetro con inserimento di opere complementari e accessorie precedentemente previste nell'ambito del programma di infrastrutturazione porti e terminali (vedi P060)
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	825,94			-35,70				-21,30	768,94	-21,30	Ridefinizione del perimetro connesso all'esplicitazione di opere accessorie per il potenziamento del nodo intermodale di Brindisi (vedi P178) e del porto di Livorno - scavalco linea tirrenica (vedi P220).E' stata inoltre corretta l'attribuzione degli interventi di 1^ fase nel terminale di Rivalta Scrivia (vedi P176 CUP J34H17000130001) e di alcuni interventi di potenziamento delle linee di adduzione ai porti di riferimento per il corridoio Scandinavia-Mediterraneo (vedi P224 CUP J87I17000040001).Per memoria - Riduzione del perimetro del programma connesso al trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" di n° 1 interventi
	Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	1.259,24	0,00	0,00	152,60	35,00	15,00	0,00	-21,30	1.440,54	28,70	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

Intervento		Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa		173,00							173,00		
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa		1.200,00							1.200,00		
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		110,00							110,00		
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova		69,60							69,60		
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	x	0,00		80,00					80,00		Per memoria - Esplicitazione della esigenza di investimento, già prevista nella sezione programmatica del programma di upgrading dei bacini sud e isole (rif. CdP-I P201), con finanziamenti nell'ambito del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (delibera CIPE n. 12/2018)
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia		425,00							425,00		
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona		90,41			-0,01				90,40	-0,01	
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto		3,37			-0,07				3,30	-0,07	Aggiornamento del costo dell'intervento a seguito di economie sulle opere a carico degli EE.LL..
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino		1.082,00							1.082,00		
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie		75,00							75,00		
I139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa		15,00							15,00		
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			3.243,38	0,00	80,00	-0,08	0,00	0,00	0,00	3.323,30	-0,08	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
Totale Tratta Torino-Lione		4.593,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.593,00	0,00	
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	1.700,15								1.700,15		
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	2.692,85								2.692,85		
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	200,00								200,00		
Totale Connessioni con i valichi svizzeri		10.118,54		0,00	6.853,01	84,83	-111,00	0,00	20,00	16.965,38	-6,16	
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	1.412,00								1.412,00		
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo	1.000,00								1.000,00		
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	727,70				100,00				827,70	100,00	Vedi dossier di progetto
0265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	1.270,00								1.270,00		
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase	424,00								424,00		
0264B	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento - per memoria	111,00					-111,00			0,00	-111,00	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito dello stralcio delle opere relative alla realizzazione del nuovo terminal autostrada viaggiante di Cameri.
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	91,04			-0,44		92,50			183,10	92,50	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223B)
0223B	Nodo di Novara completamento	491,99			0,44		-92,50			399,93	-92,50	Per memoria - allineamento dei costi tra le diverse fasi funzionali in cui è articolato il Progetto (vedi 0223A)
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	900,00								900,00		
0286A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100,00								100,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021						CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	500,00							500,00		
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	0,00		6.868,20	-15,17				6.853,03	-15,17	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole:La variazione del costo a vita intera del Progetto è dovuta ai maggiori costi relativi sostanzialmente a: - Adeguamenti a STI SRT gallerie Bretella (5 punti anticendio)- maggiori costi ingegneria per riappalti ed adempimenti messa in servizio ANSF- maggiori costi appalti per adeguamenti tariffe-normative- maggiori costi per interventi complementari;-maggiori costi attrubuibili alla rimodulazione dell'appalto per upgrade delle apparecchiature di cabina e per la riorganizzazione Posto centrale Ge Teglia-CED.Porto di Genova:L'incremento del costo a vita intera del Progetto è conseguente: 1) all'inserimento nel perimetro dello stesso di nuovi interventi quali: • interventi infrastrutturali e tecnologici sulla tratta compresa tra la radice nord di Campasso e Bivio Fegino, comprensivi dell'adeguamento a sagoma PC80 della stessa e della realizzazione del nuovo attraversamento a dobbio binario sul torrente Polcevera; • interventi di adeguamento/completamento delle opere civili per l'attrezzaggio a doppio binario della tratta compresa tra la radice sud di Campasso e Bivio S. Limbania;2) ai maggiori costi degli interventi per la sistemazione a PRG dello Scalo di Campasso emersi ad esito della rivisitazione progettuale resasi necessaria a seguito del crollo del ponte Morandi al fine di recepire le esigenze correlate alla realizzazione della nuova infrastruttura stradale.Terzo valico dei Giovi: Aggiornamento del limite di spesa complessivo ad esito della project review e in coerenza alla delibera CIPE n. 82/2017 di approvazione della variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt
I034	Gronda merci sud di Milano	1.200,00							1.200,00		
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	156,00							156,00		
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	165,00							165,00		
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	534,22		-15,19				20,00	539,02	20,00	Ampliamento del perimetro del programma con ulteriori opere per la risoluzione delle interferenze con la viabilità sulla linea di valico di Luino, finanziate con risorse di EE.LL..Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	1.035,60							1.035,60		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
Totale Genova-Ventimiglia		2.409,70		0,00	19,95	19,80	0,00	0,00	209,42	2.658,87	229,22	
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	670,00				20,00				690,00	20,00	Aggiornamento delle stime di costo connessi a:- maggiori interventi tecnologici stazione di Andora e della SSE di Imperia;- maggiori oneri connessi alla sospensione lavori (appaltatore GCF - armamento e appaltatore Sicurbau riappalto OOCC);- necessità di effettuare il lavaggio delle gallerie per la presenza di notevoli quantità di polveri depositate sulle pareti; - attività di tonnellaggio della linea per il raggiungimento del carico a 130.000 t- adeguamenti delle opere alle STI vigenti al momento dell'attivazione (ed 2014) in particolare per il soddisfacimento dei requisiti alle STI-SRTe STI PMR.
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	1.540,30				-0,20				1.540,10	-0,20	Aggiornamento delle stime di costo per allineamento al limite di costo indicato nella delibera CIPE di approvazione del progetto
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia	199,40			19,95				209,42	428,77	209,42	Vedi dossier di programmaInserimento nel perimetro del programma del CUP J96J17000460001 "Interventi diffusi di potenziamento tecnologico (DTP Genova)" (vedi P192)
Totale Tratta Torino-Milano-Verona		1.363,29		0,00	15,19	0,00	0,00	0,00	0,04	1.378,53	0,04	
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	103,63			15,19				0,04	118,87	0,04	Per memoria - Allineamento del costo del programma ai finanziamenti effettivamente disponibili. Riattribuzione di alcuni interventi erroneamente imputati sul corridoio Reno-Alpi (vedi P056 CUP J47I05000020001)
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	1.259,66								1.259,66		
Totale Tratta di valico		4.929,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.929,00	0,00	
0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	1.521,60								1.521,60		
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	851,60								851,60		
0337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	1.555,00								1.555,00		
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	997,80								997,80		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	3,00							3,00		
Totale Tratta Bologna-Venezia-Trieste		11.607,14	0,00	0,00	17,10	-8.481,99	0,00	0,00	3.142,25	-8.464,89	
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	1.800,00		31,61		-31,61			1.800,00	-31,61	Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (vedi 0291 e 0262).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	180,00							180,00		
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)	5.701,30		-18,28		-5.683,02			0,00	-5.683,02	Progetto ritirato in ottemperanza alle condizioni espresse dalle Commissioni Parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021. I finanziamenti già stanziati per la progettazione preliminare degli interventi sono confluiti nel progetto di potenziamento della linea Venezia-Trieste (vedi 0365).
0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste - per memoria (progetto ritirato)	1.745,80		-13,33		-1.732,47			0,00	-1.732,47	Progetto ritirato in ottemperanza alle condizioni espresse dalle Commissioni Parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021. I finanziamenti già stanziati per la progettazione preliminare degli interventi sono confluiti nel progetto di potenziamento della linea Venezia-Trieste (vedi 0365).
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca	35,00		28,11					63,11		Esplicitazione sul progetto delle ulteriori opere connesse all'upgrading della linea bivio Aurisina - Villa Opicina (vedi P223)Per memoria - Sul progetto confluiscono i finanziamenti stanziati per la progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Trieste-Divaca (vedi 1604B).E' in corso la verifica di eventuali economie sulle fasi progettuali finanziate, la cui ridestinazione sarà concordata con la Regione nell'ambito del Progetto.
1604B	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)	1.040,00		-5,11		-1.034,89			0,00	-1.034,89	Progetto ritirato in ottemperanza alle condizioni espresse dalle Commissioni Parlamentari in sede di esame del CdP-I 2017-2021. I finanziamenti già stanziati per la progettazione preliminare degli interventi sono confluiti nel progetto di potenziamento della linea Bivio Aurisina-Villa Opicina-Divaca (vedi 1604A).
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	35,00							35,00		
1940	Nodo di Udine	185,90			17,10				203,00	17,10	Aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito della progettazione definitiva dell'intervento.Nello specifico si registra un incremento della stima di costo delle opere sostitutive dei 4 PL previsti nel perimetro.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
I133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	350,00							350,00		
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	101,04							101,04		
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	433,10		-23,00					410,10		Esplicitazione di ulteriori opere connesse all'upgrading della linea bivio Aurisina - Villa Opicina su specifico investimento (vedi 1604A)
Totale Dorsale centrale		6.951,42	0,00	-178,40	0,00	0,00	0,00	-14,20	6.758,82	-14,20	
P090	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	200,00							200,00		
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	140,00							140,00		
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud	844,63							844,63		
I179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa - per memoria (vedi P220)	91,00		-91,00					0,00		Per memoria - Intervento confluito nel programma P220 "Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce"
I179B	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada - per memoria (vedi P220)	101,60		-101,60					0,00		Per memoria - Intervento confluito nel programma P220 "Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce"
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	568,06							568,06		
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	251,74				-4,64			247,10	-4,64	Rimodulazione dei costi nell'ambito del medesimo progetto di investimento, con imputazione dei costi sostenuti per la progettazione preliminare dell'intervento complessivo sul cocice intervento CdP-I relativo all'opera principale (vedi 0276B)
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase	2.052,26				4,64			2.056,90	4,64	Rimodulazione dei costi nell'ambito del medesimo progetto di investimento, con imputazione dei costi sostenuti per la progettazione preliminare dell'intervento complessivo sul cocice intervento CdP-I relativo all'opera principale (vedi 0276A)
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	424,98						25,00	449,98	25,00	Inserimento nel perimetro di ulteriori opere di adeguamento a modulo delle direttrici Milano-Bologna e Napoli-Gioia Tauro (vedi P224)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	2.277,15		14,20				-39,20	2.252,15	-39,20	Riclassifica su altro programma delle ulteriori opere di adeguamento a modulo delle direttrici Milano-Bologna e Napoli-Gioia Tauro (vedi P058A)
Totale Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)		4.819,55	0,00	0,00	-0,18	94,97	0,00	0,00	4.914,34	94,79	
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350,00				0,65			350,65	0,65	Ampliamento del perimetro del programma per l'inserimento di ulteriori opere previste nell'accordo con il comune di Rimini del 12/05/2017, finanziate con fondi regionali
0297A	Nodo di Falconara 1^ fase	174,00							174,00		
0297B	Nodo di Falconara completamento	66,00							66,00		
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	299,04		-0,05	-0,20				298,79	-0,20	Il perimetro dell'intervento é stato aggiornato in coerenza agli effettivi contributi incassati dal PON-FESR. La riduzione dei finanziamenti non ha impatti sulle opere in corso.
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	699,63		0,05		0,32			700,00	0,32	
0100	Raddoppio Bari-Taranto	478,56			0,02				478,58	0,02	
0310	Potenziamento Taranto-Metaponto	340,00							340,00		
0311A	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	154,81							154,81		
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	260,19							260,19		
I106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	718,00							718,00		
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica	181,00				94,00			275,00	94,00	Ampliamento del progetto per ricomprendere tutte le opere previste negli accordi con la Regione per il potenziamento del collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale jonica.Il completamento delle coperture finanziarie del programma é previsto a valere del PO Infrastrutture FSC 2014-2020 (40 mln) e del POR-FESR 2014-2020 (54 mln).
I153	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica -	397,00							397,00		

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
	tratta Sibari-Melito Porto Salvo										
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	190,50							190,50		
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	510,82							510,82		
Totale Linea Orte-Falconara		5.224,35	0,00	0,00	290,00	100,00	0,00	0,00	5.614,35	390,00	
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	329,02			40,00				369,02	40,00	Vedi dossier di progettoIncremento di costo connesso all'affinamento delle stime per il completamento del potenziamento delle tratte Spoleto-Campello e Castelplanio-Montecarotto.Nello specifico si registrano maggiori oneri connessi al riappalto di entrambe le tratte per:- adeguamento prezzi a tariffe attuali;- nuove opere non previste nell'originario contratto ed inserite per variazioni della normativa;- maggiori oneri sostenuti per recepimento prescrizioni ambientali.
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	572,00							572,00		
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	1.918,50							1.918,50		
0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	573,10							573,10		
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	388,00			250,00	-36,00			602,00	214,00	Vedi dossier di progettoIntervento in fase di project review. L'ampliamento della fase prioritaria del progetto è connessa all'adeguamento dei costi della tratta Pescara-Chieti e all'anticipazione del raddoppio della tratta Manoppello (interporto d'Abruzzo)-Chieti (vedi 0307_B)
0307B	Roma-Pescara	1.168,00				136,00			1.304,00	136,00	Intervento in fase di project review. Riduzione del progetto connesso all'anticipazione del raddoppio della tratta Chieti-Manoppello (vedi 0307_A)
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	275,73							275,73		
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari		3.921,56	0,00	0,00	-109,00	0,00	0,00	0,00	3.812,57	-109,00	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	813,00							813,00		
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	730,00			-100,00				630,00	-100,00	Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento “Raddoppio e Velocizzazione Cancello – Benevento”, come sancito dall'ordinanza n.34 del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0279B).Per far fronte all'incremento delle stime di costo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano, in esito allo sviluppo della progettazione definitiva dello stesso, é stata autorizzata la ridestinazione delle economie derivanti dal ribasso della gara del raddoppio della tratta Cancello - Frasso Telesino e dalla riperimetrazione delle opere connesse e accessorie di completamento della seconda fase funzionale della Cancello – Frasso Telesino.
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	995,00			100,00				1.095,00	100,00	Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento “Raddoppio e Velocizzazione Cancello – Benevento”, come sancito dall'ordinanza n.34 del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0279A).Per far fronte all'incremento delle stime di costo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano, in esito allo sviluppo della progettazione definitiva dello stesso, é stata autorizzata la ridestinazione delle economie derivanti dal ribasso della gara del raddoppio della tratta Cancello - Frasso Telesino e dalla riperimetrazione delle opere connesse e accessorie di completamento della seconda fase funzionale della Cancello – Frasso Telesino.
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	670,60			-109,00				561,60	-109,00	Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il raddoppio delle tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, da formalizzare con ordinanza del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0281). Il costo complessivo degli interventi resta invariato.
0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	263,40							263,40		
0099C	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	19,95							19,95		
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	429,62							429,62		
Totale Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto		1.452,49	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	1.552,49	100,00	
0308	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	491,00							491,00		
0309	Velocizzazione Potenza - Metaponto	646,00							646,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	255,49		10,00		100,00			365,49	100,00	Vedi dossier di progettoIncremento delle stime di costo per ricomprendere:• opere accessorie e di completamento connesse alla realizzazione della bretella lato nord (Potenza) con la linea Potenza-Metaponto (vedi P126)• adeguamento sismico delle opere strutturali esistenti sulla linea (ad esempio i viadotti in c.a.p.) e di conformità alle STI vigenti al momento della messa in servizio dei sottosistemi coinvolti.
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	60,00		-10,00					50,00		Riduzione delle stime di costo connesso all'imputazione nell'ambito del progetto "Nuova linea Ferrandina-Matera" delle opere accessorie e di completamento connesse alla realizzazione della bretella lato nord (Potenza) con la linea Potenza-Metaponto (vedi 0136)
Totale Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria		33.450,21	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	33.470,21	20,00	
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio	360,13		-1,83					358,31		Rettifica del perimetro a seguito dello stralcio della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013B)
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	59,08		1,83					60,90		Rettifica del perimetro a seguito dell'inserimento della fase progettuale della fermata Vesuvio Est (vedi 0013A)
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	1.855,00							1.855,00		
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,00							230,00		
I191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli	40,00							40,00		
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	100,00							100,00		
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	3.700,00							3.700,00		
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	6.000,00							6.000,00		
I107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	12.730,00							12.730,00		
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-	2.300,00							2.300,00		

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
		Nuovo inserimento									
	Fiumefreddo										
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	60,00			20,00				80,00	20,00	Aggiornamento delle stime degli interventi finalizzati all'aumento di velocità e ampliamento del perimetro con ulteriori interventi di risanamento acustico.
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	3.462,45				2.145,55			5.608,00	2.145,55	Ridefinizione del perimetro degli interventi ad esito della project review.Nella prima prima macrofase si realizzerà la nuova infrastruttura con tratte di raddoppio e nuovo binario semplice tra Fiumetorto e Catenanuova lungo il corridoio della linea storica ed esercitato in entrambe le direzioni, con caratteristiche prestazionali idoneee alla circolazione dei treni media-lunga percorrenza ed ai treni merci ad elevato tonnellaggio, nonchè il raddoppio della tratta terminale in accesso al nodo di Catania (tratta Catenanuova-Bicocca).(vedi anche 0275B)
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	2.553,55				-2.145,55			408,00	-2.145,55	Ridefinizione del perimetro degli interventi ad esito della project review.In seconda fase si procederà all'adeguamento a STI di tratte della linea esistente (vedi anche 0275A).
Totale Tratte Cagliari-Sassari/Olbia		971,98	0,00	0,00	0,00	-7,25	0,00	0,00	964,73	-7,25	
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	225,20							225,20		
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	567,80							567,80		
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	26,87				-7,25			19,62	-7,25	Riduzione del perimetro in coerenza con l'Atto Integrativo Modificativo del 18/12/2018 sottoscritto con Regione Sardegna
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20							19,20		
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	32,91							32,91		
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase	100,00							100,00		
Totale Studi e fondo salvaguardia		455,63	0,00	-2,00	0,00	0,00	0,00	-112,69	340,94	-112,69	
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	250,00						-50,00	200,00	-50,00	Adeguamento della dotazione del fondo ad esito delle minori esigenze previste per l'anno 2018 (vedi fabbisogni annualità 2018)

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021	*Nuovo inserimento*	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*	CdP-I agg.2018-2019	**Variazioni** *(netto ultimati e riclassifiche)*	
NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	60,45								60,45		
NA036	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	145,18			-2,00				-62,69	80,49	-62,69	Aggiornamento della dotazione finanziaria del fondo in coerenza con gli utilizzi. La riduzione attiene principalmente il reintegro dell'integrale copertura degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		92.267,86		0,00	6.707,75	322,55	-8.305,27	0,00	-352,14	91.095,47	-7.880,14	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
A5000_5	Nodo AV di Bologna	2.018,55	-2.018,55						0,00		Per memoria - Intervento trasferito in tabella C "Opere ultimate" (vedi A5000_0)
A5000_1	Nodo AV di Firenze	1.612,06							1.612,06		
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	350,00							350,00		
A5000_3	Nodo AV di Napoli	503,79							503,79		
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	241,74				-21,31			220,43	-21,31	Riduzione delle contingencies a copertura dei maggiori lavori sul nodo di Bologna AV (intervento trasferito in tabella C vedi A5000_0)
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		4.726,15	-2.018,55	0,00	0,00	-21,31	0,00	0,00	2.686,29	-21,31	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento		CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)	
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*			
Totale Galleria dei Giovi e Nodo di Genova		6.200,00	0,00	-6.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria	6.200,00		-6.200,00					0,00		Aggiornamento del limite di spesa complessivo ad esito della project review e in coerenza alla delibera CIPE n. 82/2017 di approvazione della variante dell'interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt
Totale Tratta Torino-Milano-Verona		10.741,07	0,00	0,00	-47,07	0,00	0,00	0,00	10.694,00	-47,07	
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00							2.050,00		
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	3.430,07			-0,07				3.430,00	-0,07	Allineamento delle stime di costo del Progetto in coerenza con quanto esposto nella documentazione CIPE
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	3.140,00			-47,00				3.093,00	-47,00	Aggiornamento del costo ad esito della project review e in coerenza alla delibera CIPE n. 84/2017 di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	805,00							805,00		
I135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	1.316,00							1.316,00		
Totale Tratta di valico		4.400,00	0,00	0,00	-208,00	0,00	0,00	0,00	4.192,00	-208,00	
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	4.400,00			-208,00				4.192,00	-208,00	Aggiornamento del limite di spesa complessivo in coerenza alla documentazione istruttoria presentata al CIPE per l'autorizzazione del 5° lotto costruttivo.L'aggiornamento del costo è connesso alle definizione delle previsioni degli indici inflattivi applicabili al BBT, fino al completamento dell'opera. La valutazione é stata fatta con il supporto di due team di esperti internazionali, uno austriaco ed uno italiano.
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari		2.315,00	0,00	0,00	109,00	0,00	0,00	0,00	2.424,00	109,00	
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	2.315,00			109,00				2.424,00	109,00	Rimodulazione del costo delle singole fasi in cui è articolato il raddoppio delle tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino, da formalizzare con ordinanza del Commissario per l'"Asse Ferroviario Napoli - Bari" (vedi 0099B). Il costo complessivo degli interventi resta invariato.
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		23.656,07	0,00	-6.200,00	-146,07	0,00	0,00	0,00	17.310,00	-146,07	

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

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

Intervento	CdP-I 2017-2021							CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Riclassifiche*	*Variazioni di costo*	*Variazioni perimetro progetti*	*Nuove esigenze*	*Variazione perimetro programmi*		
A5000_0 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio	27.273,85	2.018,55			21,31			29.313,71	21,31
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	27.273,85	2.018,55	0,00	0,00	21,31	0,00	0,00	29.313,71	21,31

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

A99-Opere Ultimate

Intervento		CdP-I 2017-2021	Ultimati	Riclassifiche	Variazioni di costo	Variazioni perimetro progetti	Nuove esigenze	Variazione perimetro programmi	CdP-I agg.2018-2019	Variazioni (netto ultimati e riclassifiche)
	Nuovo inserimento									
Totale Interventi diffusi intera rete		33.394,50	79,17	1,05	0,20	0,00	0,00	-0,75	33.474,17	-0,55
E.1	Manutenzione Straordinaria, Sicurezza ed Obblighi di Legge	19.656,30	-17,43	1,13				1,99	19.641,98	1,99
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	8.856,12	40,27	1,87	0,20			-0,18	8.898,28	0,02
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	954,28	0,16	-0,59					953,86	
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	275,47	0,05	-0,53				-0,01	274,99	-0,01
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	3.652,32	56,12	-0,83				-2,54	3.705,07	-2,54
Totale Opere Ultimate		33.394,50	79,17	1,05	0,20	0,00	0,00	-0,75	33.474,17	-0,55

Dossier ex ante

PROGRAMMA P120

"ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE E UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO GENOVA – VENTIMIGLIA/LA SPEZIA"

28.06.2019

Indice

1 PREMESSA 3
2 ESIGENZE ALLA BASE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 3
3 OBIETTIVI DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 4
4 DESCRIZIONE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 4
4.1 ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA 5
4.2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI 5
4.3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 8
4.4 RELAZIONE CON ALTRI PROGRAMMI DI INVESTIMENTO 8
5 PIANO DEGLI INVESTIMENTI 9
5.1 IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 9
5.2 METODOLOGIA ALLA BASE DELLA STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE 10
5.3 NUOVO COSTO DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 11
5.4 NUOVI AVVII FINANZIATI CON L'AGGIORNAMENTO 2018-2019 DEL CDP-I 11
6 IMPATTI SULLA GESTIONE 12
7 BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO 13
8 QUADRO FINANZIARIO 13

1 Premessa

Il presente documento è redatto al fine di integrare la documentazione istruttoria a supporto della proposta di finanziamento dell'intervento di "Adeguamento prestazionale e upgrading infrastrutturale e tecnologico Genova – Ventimiglia/La Spezia".

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera d punto 3 del Contratto di Programma parte Investimenti 2017-2021, il Dossier ex ante è richiesto per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per l'avvio di fasi progettuali e/o realizzative nonché per investimenti già avviati che, a seguito dell'esito di approfondimenti progettuali o variazioni di perimetro, manifestano significativi incrementi di costo e correlate ulteriori necessità finanziarie.

Il documento è finalizzato a supportare la valutazione per il finanziamento della realizzazione/prosecuzione del programma o progetto di investimento ed è strutturato nei contenuti in coerenza con le "Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" ai sensi dell'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, su cui il CIPE si è espresso con delibera n.68 del 1 dicembre 2016.

Il documento è strutturato nei contenuti, in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento, per illustrare i contenuti del programma/progetto di investimento, inquadrare gli interventi nell'ambito della strategia nazionale, quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza degli impatti organizzativi e gestionali derivanti dalla messa in esercizio delle opere realizzate.

Pertanto nel presente dossier ex ante si darà evidenza dell'aggiornamento dei contenuti del programma di "Adeguamento prestazionale e upgrading infrastrutturale e tecnologico Genova – Ventimiglia/La Spezia" e delle **variazioni di costo** rispetto alle precedenti stime rappresentate nel CdP-I 2017-2021.

2 Esigenze alla base del programma di investimento

L'esigenza di investimento sulle linee Genova – Ventimiglia, Savona – San Giuseppe di Cairo, Genova – La Spezia e nel nodo di Genova scaturisce principalmente dalle **necessità di gestire l'obsolescenza tecnologica** degli attuali sistemi di segnalamento ormai giunti al termine della propria vita utile e causa di frequenti indisponibilità infrastrutturali. Laddove necessario, gli interventi di upgrading tecnologico saranno accompagnati da interventi infrastrutturali puntuali al piano del ferro, al fine di non compromettere la regolarità della circolazione a causa di nuovi vincoli normativi.

Nella valutazione delle diverse soluzioni tecnologiche da adottare si è tenuto conto del vincolo normativo costituito dalla normativa UE sui sistemi di comando e controllo della circolazione che, tramite il regolamento UE 2016/919, disciplina la progressiva implementazione del sistema ERTMS a tutta la rete ferroviaria italiana facente parte del sistema ferroviario trans-europeo (TEN-T). Relativamente al sottosistema di terra (SST) il Regolamento (UE) N. 1315/2013 e dal "Piano nazionale di implementazione di ERTMS" adottato dall'Italia a Luglio 2017 prevedono l'attrezzaggio della rete core entro il 2030 e della rete comprehensive entro il 2050.

L'adozione di soluzioni tecnologiche ERTMS oriented, basate su logica digitale e non più elettromeccanica, deve essere valutata per tutte le nuove implementazioni in considerazione delle migliori performance per il sistema ferroviario nel suo complesso:

- aumento dell'affidabilità e puntualità, considerati valori cruciali per il trasporto di passeggeri e merci;
- sviluppo dell'interoperabilità, i cui vantaggi sono prevalentemente connessi ad una riduzione di tempo di attraversamento delle frontiere e che costituiscono un fattore rilevante nel miglioramento dell'interconnessione tra reti nazionali e reti regionali;
- efficientamento gestionale, grazie ai risparmi nei costi di installazione dei segnali luminosi e cavi - non necessari con ERTMS livello 2/3 – alla migliore performance delle apparecchiature elettroniche utilizzate e, soprattutto, all'omogeneizzazione delle flotte e dei componenti infrastrutturali. In contesti «Regional», ossia su linee secondarie a medio/scarso traffico senza necessità di addensare treni, le dotazioni tecnologiche saranno ottimizzate per ridurre i costi di esercizio, eliminando le componenti

hardware presenti lungo la linea e sfruttando la tecnologia satellitare per applicazioni di segnalamento ferroviario ("boe virtuali");

- ottimale sfruttamento della capacità, grazie al superamento del concetto di sezione fissa di blocco con l'introduzione di sezioni di blocco dinamiche in funzione delle esigenze della circolazione (velocità e distanza tra i convogli). La richiesta di alta capacità di traffico ferroviario, soprattutto pendolare, nei nodi metropolitani verrà soddisfatta mediante l'utilizzo del sistema ERTMS HD, applicazione di Livello 2 con funzione di integrità treno a bordo (propria del Livello 3), opportunamente ottimizzato per specifico materiale rotabile, che consentirà di gestire "flussi" opportunamente individuati e specializzati con sezioni ridotte di lunghezza pari a circa 350 m in linea e stazione (emi-itinerari);
- aumento della velocità attraverso il miglioramento delle prestazioni in relazione alle velocità supportate, che consente di operare ad una velocità massima di 500 km/h e un aumento della velocità sulle linee in BCA ad oggi vincolata a 150 km/h, qualora l'infrastruttura lo permetta;
- riduzione dei costi/tempi per modifiche al layout di stazione in fase di upgrade tecnologico con ACC, grazie alla semplificazione tecnologica e normativa apportata dall'utilizzo di tecnologia ERTMS;
- aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario, tramite l'introduzione della funzionalità di protezione delle manovre, l'incremento della protezione dei passaggi a livello, la disponibilità della funzione di protezione del peso assiale, il calcolo a bordo della velocità di rilascio e la progressiva sostituzione dei giunti meccanici con giunti elettrici che, per limiti tecnologici, non possono essere sviluppati sui sistemi in uso sulla rete nazionale (Classe B SCMT e SSC).

3 Obiettivi del programma di investimento

L'investimento conseguirà un'uniformità funzionale e tecnologica che consentirà di migliorare la qualità del servizio ed l'economicità della gestione degli impianti oggetto di intervento.

Di seguito si riportano i principali obiettivi del programma:

- miglioramento degli indici di qualità del servizio in termini di regolarità, attraverso l'estensione delle funzioni di supervisione, comando e controllo della circolazione, aumentando l'efficacia del processo produttivo attraverso la concentrazione per tratte significative in un solo posto di comando delle leve operative e gestionali;
- eliminazione dell'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, portando avanti l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;
- efficientamento dei processi produttivi, con particolare riferimento al recupero di produttività nel processo circolazione;
- incremento di flessibilità degli impianti, a supporto dell'incremento di offerta atteso a valle della realizzazione di tutti gli altri investimenti correlati al presente programma
- messa a norma dell'infrastruttura, con particolare riferimento alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

4 Descrizione del programma di investimento

Il programma prevede l'implementazione di un nuovo sistema per la gestione della circolazione accentrati nel Posto Centrale di Genova Teglia, con giurisdizione sull'intero territorio ligure, e di un nuovo sistema di distanziamento ACC-M.

Nell'ambito del programma è prevista la realizzazione di interventi puntuali derivanti da impegni con gli EE.LL. e da richieste di miglioramento e efficientamento rilevate nell'ambito dei tavoli tecnici di ascolto con gli stakeholders (Regioni, Provincie Autonome, Imprese Ferroviarie e titolari di Accordo Quadro), nonché da sopravvenute esigenze di adeguamento normativo. Nel caso in oggetto si cita, a titolo di esempio,

l'implementazione dei Fire Fighting Points nella nuova linea raddoppiata PP San Lorenzo – Andora per sopravvenute esigenze di adeguamento alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie».

4.1 Articolazione del programma

Il Programma è articolato nelle seguenti opere funzionali:

ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA E COSTI DI INVESTIMENTO

Opera	Descrizione	CUP associati	Costi [mln €]
1	Potenziamento tecnologico Genova – Ventimiglia	J34H16000350001 da assegnare	137,00
2	Potenziamento tecnologico Genova – La Spezia	J34F18000010009 da assegnare	135,00
3	Potenziamento tecnologico Nodo di Genova	da assegnare	78,00
4	Altri interventi diffusi	J96J17000460001	78,77
	Totale		**428,77**

4.2 Descrizione degli interventi

Potenziamento tecnologico Genova – Ventimiglia

La linea ferroviaria Ventimiglia – Genova ha una lunghezza di 135,8 km, interamente elettrificati, ed è caratterizzata, nella tratta Ventimiglia – Savona, da un'alternanza di tratte a doppio binario e tratte a semplice binario, nonché da sistemi di distanziamento diversi:

- Tratta Ventimiglia - Andora: doppio binario e BAB CC (50 km);
- Tratta Andora – Albenga: semplice binario e Bca (16,5 km);
- Tratta Albenga – Loano: doppio binario e Bca (8,9 km);
- Tratta Loano – Finale L. : semplice binario e Bca (9,1 km);
- Tratta Finale L.M. – Spotorno: doppio binario e BAB CF (13 km);
- Tratta Spotorno – Savona Parco Doria: doppio binario e BA non banalizzato (10,3 km);
- Tratta Savona Parco Doria – Genova Voltri: doppio binario e BAB CF (28 km).

La linea, nelle tratta Ventimiglia-Taggia e Andora-Genova Voltri, è esercita in Dirigenza Centrale, mentre nella tratta Taggia-Andora è esercita in Dirigenza Centrale Operativa (ACC-M), con un'unica postazione ubicata nel Posto Centrale di Genova Teglia.

Le stazioni di Ventimiglia, Taggia Arma, Albenga, Loano, Pietra Ligure, Finale L.M., Savona, Savona Parco Doria e Cogoleto sono presenziate da personale di circolazione.

Nell'ambito del presente investimento sono previsti i seguenti interventi:

- Nuovo ACC di Ventimiglia
- Nuovo ACC di Taggia Arma e nuovo sistema di distanziamento lato Bordighera;
- Inserimento degli ACC di Albenga e Alassio nell'ACC-M della linea Genova – Ventimiglia;
- Posa fibra ottica;
- Nuovo ACC di Loano;
- Nuovo ACC di Cogoleto e nuovo sistema di distanziamento Savona – Genova Voltri;
- Nuovo ACC di Pietra Ligure;
- Nuovo ACC di Finale L.M., trasformazione in fermata di Spotorno e nuovo sistema di distanziamento Finale L.M. – Savona;
- Nuovo ACC di San Giuseppe di Cairo, Altare e Santuario;

- Nuovi ACC di Savona e Savona Parco Doria;
- Interventi puntuali di velocizzazione nella stazione di Alassio;
- ACC-M linea ponente con inserimento di tutti gli apparati della linea;
- Rinnovo sistema di informazione al pubblico da Ventimiglia a Genova Pra
- Nuovo ACC di Varazze.

Una prima fase di interventi è stata già avviata e sono stati già attivati o in fase di completamento i seguenti interventi:

- ACC di Ventimiglia;
- ACC di Taggia Arma e Albenga (con postazione sul posto);
- Posa fibra ottica;
- Inserimento degli ACC di Albenga e Alassio nell'ACC-M di Imperia con banco remotizzato a Genova Teglia;
- SCC e IEC Savona - San Giuseppe.

Potenziamento tecnologico Genova – La Spezia

La linea ferroviaria Genova-La Spezia ha una lunghezza di 104 km, interamente elettrificati. Il distanziamento fra i treni è ottenuto col sistema BABcc.

La linea ferroviaria Genova Brignole – La Spezia Centrale è attualmente gestita in due Posti Centrali diversi: da Genova Brignole (e) a Sestri Levante (i) nel posto Centrale di Genova Teglia, da Sestri Levante (e) a La Spezia Centrale (e) nel posto centrale di Pisa. Obiettivo del progetto è quello di innovare l'intera linea al nuovo sistema di gestione della circolazione ACC-M e portare l'intera gestione nel Posto Centrale di Genova Teglia.

Nell'ambito del presente investimento sono previsti i seguenti interventi:

- Posa fibra ottica da Genova Brignole a La Spezia Centrale;
- Rinnovo sistema di informazione al pubblico da Genova Brignole a La Spezia Centrale;
- Nuovo PRG di Santa Margherita Ligure;
- Nuovo sistema di distanziamento Santa Margherita Ligure – Chiavari;
- Upgrading tecnologico degli ACC tra Genova Brignole (i) e La Spezia Centrale (e) per inserimento nel nuovo sistema ACC-M;
- Nuovi ACC di Riva Trigoso e Sestri Levante;
- Nuovo sistema di distanziamento Sestri Levante – Riva Trigoso;
- Potenziamento Sotto Stazioni Elettriche di Terralba e Levanto;
- Nuovo sistema ACC-M Genova Brignole (i) – La Spezia Centrale (e);
- Nuovo sistema di distanziamento nelle tratte Chiavari – Sestri Levante, Genova Brignole – Santa Margherita Ligure e Riva Trigoso – La Spezia Centrale;
- Nuovo PRG di Recco;
- Nuovo PRG di Corniglia;
- Nuovo PRG di Chiavari;
- Nuovo PRG di Levanto;
- Nuovi cablaggi di piazzale e attrezzaggio HW dei PP ACC tra Genova Brignole (i) e La Spezia Centrale (e).

Una prima fase di interventi è stata già avviata e sono in corso i seguenti interventi:

- spostamento della postazione SCC Sestri Levante (e) – La Spezia Centrale (e) dal Posto Centrale di Pisa al Posto Centrale di Genova Teglia, previsto per il cambio orario di giugno 2019

- realizzazione della IEC nella tratta Sestri Levante (e) - La Spezia (e)
- ACC di Riva Trigoso e Sestri Levante.

Potenziamento tecnologico Nodo di Genova

Il progetto prevede il completamento della realizzazione delle tecnologie per la gestione della circolazione necessarie per l'implementazione del sistema ERTMS su tutto il nodo di Genova, ed in particolare lungo la relazione Voltri - Brignole. Nel Nodo di Genova la gestione della circolazione è affidata al Sistema di Comando e Controllo, con posto centrale a Genova Teglia, attivato nei primi anni del 2000.

Sono in particolare comprese le attività relative agli impianti ACC all'impiego di hardware innovativo in sostituzione di quanto già fornito negli appalti in essere, alla realizzazione di tratte statiche con gli impianti limitrofi, alla realizzazione di un nuovo sottosistema Diagnostica e Manutenzione (D&M) e di un nuovo sottosistema Telesorveglianza e Sicurezza (TSS) di SCC-M per il controllo dal Posto Centrale di Teglia degli impianti di Condizionamento, Rilevamento Incendio, Antintrusione, Controllo Accessi e TVCC.

Nel dettaglio, gli interventi previsti sono:

- ACC di Genova Rivarolo: trasformazione in PP/ACC, gestione tratte afferenti e riconfigurazione impianti ACC limitrofi;
- ACC di bivio Bersaglio: trasformazione in PP/ACC;
- PP/ACC di Genova Rivarolo: riconfigurazione di cabina conseguente all'attivazione del nuovo ACC di bivio Fegino (3^ Valico) e realizzazione tratta statica;
- Genova Sampierdarena e Genova M. Bacino: fornitura hardware per la realizzazione di nuovi PP/ACC, gestione tratte afferenti e riconfigurazione impianti ACC limitrofi;
- Nuovi PP/ACC di Genova Campasso e Genova S. Benigno: gestione delle tratte afferenti e riconfigurazione degli impianti ACC limitrofi, incluso il materiale di scorta ACC;
- Genova Brignole e Terralba: fornitura SIAP per la realizzazione del nuovo ACC, gestione tratte afferenti;
- Quadruplicamento Voltri - Sampierdarena: Riconfigurazioni SCCM, ACC esistenti e PCM;
- Realizzazione di un nuovo sottosistema di Diagnostica e Manutenzione (D&M) e di un nuovo sottosistema Telesorveglianza e Sicurezza (TSS) di SCC-M per il controllo dal Posto Centrale di Teglia degli impianti di Condizionamento, Rilevamento Incendio, Antintrusione, Controllo Accessi, TVCC degli impianti del Nodo di Genova e delle linee afferenti gestite dal Posto Centrale di Genova Teglia;
- Espansione della sala SCC di Genova Teglia;
- Fornitura materiali di scorta ACC-M del Nodo di Genova;
- ACC di Genova Porta Principe.

Altri interventi diffusi

Gli interventi mirano al miglioramento dei servizi regionali in coerenza con le linee di azione previste nell'Accordo Quadro sottoscritto tra Regione Liguria e RFI il 27 gennaio 2017 all'incremento prestazionale delle principali relazioni di traffico.

Sono inoltre previsti interventi diffusi per l'adeguamento delle opere civili, della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento per risolvere criticità connesse alla presenza di punti singolari o situazioni di disomogeneità prestazionali, anche connesse al diverso stato di conservazione delle linee e degli impianti.

Nell'ambito del programma rientrano anche gli adeguamenti per sopravvenute evoluzioni normative, come ad esempio l'installazione dei Fire Fightinting Points in uscita delle gallerie di recente attivazione lungo la linea Genova – Ventimiglia e nel nodo di Genova.

In ottemperanza al Regolamento (UE) N. 1303/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema

ferroviario dell'Unione europea, è prevista, per le gallerie di lunghezza superiore a 1000 m, la realizzazione di Punti Antincendio (Fire Fighting Points). In particolare le STI, le cui indicazioni sono state recepite nel Manuale di Progettazione RFI, prescivono che, all'esterno di entrambi gli imbocchi di ciascuna galleria di lunghezza superiore a 1 km, sia realizzato un Fire Fighting Points.

I Fire Fighting Points sono apposite zone in cui arrestare il treno incendiato al fine di consentire l'esodo dei passeggeri, l'intervento delle squadre di soccorso dei Vigili del Fuoco, la messa a terra della linea di contatto mediante dispositivi fissi (Sistema di Messa a Terra della Linea di Contatto in Sicurezza - STES) e il trattamento antincendio del treno stesso.

Per consentire l'esodo in sicurezza dei passeggeri il Fire Fighting Point comprende un marciapiede attrezzato con impianto idrico antincendio a idranti e caratterizzato da specifiche caratteristiche geometriche (larghezza di 2 m ed altezza cm rispetto al piano ferro pari a 55 centimetri e lunghezza pari alla lunghezza del treno di massima capacità ammesso a circolare sulle tratte in cui le gallerie si trovano).

4.3 Inquadramento territoriale

L'intervento interessa asset ricadenti esclusivamente nell'ambito della regione Liguria.

RIPARTIZIONE REGIONALE DEI COSTI DI INVESTIMENTO

Opera	Descrizione	Regione	%
1	Potenziamento tecnologico Genova – Ventimiglia	Liguria	100%
2	Potenziamento tecnologico Genova – La Spezia	Liguria	100%
3	Potenziamento tecnologico Nodo di Genova	Liguria	100%
4	Altri interventi diffusi	Liguria	100%

4.4 Relazione con altri programmi di investimento

L'intervento è collegato ai seguenti progetti/programmi di investimento:

Raddoppio Genova – Ventimiglia 1° fase (Codice CdP-I 0077)

Gli interventi, sostanzialmente ultimati, hanno riguardato il raddoppio della tratte Ospedaletti - S. Lorenzo al mare (attivata nel 2001) e S. Lorenzo al mare – Andora (attivata nel 2016).

Le opere di recente attivazione consistono in una nuova linea a doppio binario in variante per circa 19 km di cui circa 16 km in galleria, nella realizzazione delle nuove stazioni di Imperia, Diano e Andora, nonché la nuova SSE di Imperia.

Completamento raddoppio Genova – Ventimiglia: tratta Andora – Finale Ligure (Codice CdP-I 0289)

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora-Finale dell'estesa di 31,4 km, di cui 24 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure.

Verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.

Potenziamento infrastrutturale Voltri – Brignole (Codice CdP-I 0240)

Il progetto prevede il potenziamento e la specializzazione delle linee del nodo di Genova lungo l'asse Voltri-Brignole per eliminare gli attuali colli di bottiglia che limitano lo sviluppo dell'offerta ferroviaria passeggeri e migliorare le interconnessioni con il sistema portuale genovese, anche in previsione della realizzazione del tunnel di base dei Giovi.

Il progetto è articolato nelle seguenti opere funzionali:

- quadruplicamento della relazione Voltri – Sampierdarena, attraverso il completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli e realizzazione della nuova fermata a Palmaro, prolungamento della bretella di Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera, e la creazione di itinerari indipendenti presso la stazione di Sampierdarena per i flussi di traffico est-ovest e quelli nord-sud;
- sestuplicamento della relazione tra le principali stazioni del nodo, Piazza Principe e Brignole, attraverso il prolungamento delle esistenti gallerie a singolo binario C. Colombo e San Tomaso e sistemazione degli impianti di Brignole e Terralba, dove sarà realizzata una nuova fermata;
- potenziamento dell'impianto merci di Voltri Mare ad uso del porto di Genova Voltri e del Parco Campasso, impianto retro portuale, nel contesto generale delle opere di collegamento tra il sistema portuale di Genova con le linee ferroviarie dei Giovi.

Collegamento ferroviario aeroporto di Genova (Codice CdP-I P129)

L'intervento, correlato al progetto GATE (Genoa Airport a train to Europe), prevede il collegamento dell'aerostazione di Genova con la rete nazionale. Il progetto GATE (Genoa Airport a Train to Europe), il cui coordinamento è a cura della Regione Liguria, prevede, ad oggi, un collegamento tramite cabinovia tra l'aeroporto e la ferrovia con l'obiettivo di collegare l'aerostazione di Genova alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN-T railway corridor Genoa-Rotterdam), rendendo nel contempo il territorio più accessibile agli utenti in arrivo all'aeroporto di Genova ed ampliare il bacino di utenza dello scalo aeroportuale. Il Comune di Genova sta sviluppando una soluzione omogenea di collegamento tra l'aerostazione, la nuova fermata FS e la soprastante collina di Erzelli (futura sede della Facoltà di Ingegneria, di un nuovo ospedale e di un polo residenziale e produttivo) tramite monorotaia o altro sistema di mobilità integrata.

Il progetto prevede l'adeguamento del tracciato ferroviario della linea Genova-Ventimiglia al fine di collegare, tramite cableway, l'aeroporto con la nuova fermata ferroviaria Erzelli, la nuova fermata di Cornigliano (realizzata contestualmente alla dismissione della fermata attuale) ed il nuovo PRG della stazione di Sestri Ponente, compreso il nuovo apparato di stazione di tipo ACC-M.

5 Piano degli investimenti

5.1 Il Piano degli investimenti

Il costo dell'investimento è stimato in **428,77 milioni di euro**.

PIANIFICAZIONE ANNUALE DEI FINANZIAMENTI DI COMPETENZA (MILIONI DI EURO)

Opera	Finanziato al 2017	2018	2019	2020	2021	oltre 2021	Totale
1	62,60	2,36	58,40	13,64			**137,00**
2	9,85		52,60	40,00	32,55		**135,00**
3			78,00				**78,00**
4	13,55		10,01	5,51	5,15	44,55	**78,77**
Totale	**86,00**	**2,36**	**199,01**	**59,15**	**37,70**	**44,55**	**428,77**

PIANIFICAZIONE ANNUALE DEL PROGRAMMA (MILIONI DI EURO)

Opera	Speso al 2018	2018	2019	2020	2021	oltre 2021	Totale
1	37,90	3,30	14,00	19,00	14,00	48,80	**137,00**
2	7,40	16,00	11,90	17,40	9,90	72,40	**135,00**
3			4,50	24,00	22,50	27,00	**78,00**
4	4,00	5,00	4,55	5,00	5,00	55,22	**78,77**
Totale	**49,30**	**24,30**	**34,95**	**65,40**	**51,40**	**203,42**	**428,77**

5.2 Metodologia alla base della stima dei costi di realizzazione

Il costo del programma è stimato in base a:

- perizie tecniche per gli interventi già progettati;
- costo medio parametrico per gli interventi non ancora oggetto di studio.

L'accuratezza delle stime è funzione dell'attuale stato di conservazione degli asset, rilevabile solo a seguito di accertamenti e rilievi sul campo, e del livello di definizione degli approfondimenti progettuali. Il costo del programma potrà essere pertanto consolidato solo a valle della progettazione definitiva di tutti gli interventi programmati.

Di seguito un prospetto riepilogativo dei principali oggetti di intervento e dei costi medi degli interventi programmati:

	Quantità	Prezzo medio
Nuovi ACC	16 impianti	
- impianti molto piccoli (2-4 binari)	8 impianti	3-4 mln€/impianto
- impianti medi (5-7 binari)	3 impianti	7-10 mln€/impianto
- impianti medio-grandi (8-15 binari)	3 impianti	10-15 mln€/impianto
- impianti grandi (oltre 15 binari)	2 impianti	Oltre 15 mln€/impianto
Riconfigurazione apparati e tratte afferenti per inserimento in ACC-M	19 impianti	
- impianti molto piccoli (2-4 binari)	16 impianti	1-2 mln€/impianto
- impianti medi (5-7 binari)	0 impianti	2-5 mln€/impianto
- impianti medio-grandi (8-15 binari)	1 impianti	5-10 mln€/impianto
- impianti grandi (oltre 15 binari)	2 impianti	>10 mln€/impianto
Rinnovo blocco con emulazione RSC	190 km	0,5 mln€/km
Posa fibra ottica	circa 175 km	0,1 mln€/km
PRG	5 impianti	Non applicabile

Per gli interventi di modifica del Piano Regolatore Generale (PRG) non è possibile fornire stime parametriche in quanto gli interventi mirano alla risoluzione di criticità puntuali derivanti dall'interferenza tra le linee ferroviarie in esercizio e il sistema relazionale cittadino o da specifiche esigenze normative/prestazionali.
Per gli impianti medio/grandi e grandi il costo dei nuovi apparati di stazione per la gestione della circolazione è molto variabile e dipende dalla complessità dell'impianto e dalle linee afferenti alla località di servizio.
Ad esempio, per il solo ACC di Genova Piazza Principe è stato stimato un costo pari a 27 mln€.
Analogo discorso vale per il costo delle riconfigurazioni, che dipende molto, oltre che dal numero di binari della località di servizio, dalla vetustà delle tecnologie che si vanno a riconfigurare.

Il costo del programma comprende anche interventi accessori e di completamento, quali:

- implementazione/upgrade sistema di Informazione al pubblico (IaP);
- implementazione/upgrade sottosistema Diagnostica e Manutenzione (D&M);
- implementazione/upgrade sottosistema Telesorveglianza e Sicurezza (TSS);
- implementazione/upgrade sistema di supervisione;
- adeguamento del Posto Centrale;
- potenziamento Sotto Stazioni Elettriche.

5.3 Nuovo costo del Programma di investimento

L'incremento di costo, da 199,40 milioni di euro a 428,77 milioni di euro, è dovuto innanzitutto all'estensione del perimetro del programma, che inizialmente comprendeva esclusivamente la linea Genova – Ventimiglia.

Come dettagliato precedentemente, il nuovo perimetro di intervento ricomprende anche la linea Genova – La Spezia. Tale ampliamento (+137 mln) è stato operato per coordinare al meglio i diversi interventi di potenziamento tecnologico programmati, in ottica di sviluppo omogeneo delle direttrici di traffico.

Anche gli interventi di completamento del potenziamento tecnologico Nodo di Genova (+78 mln) rientrano in tale logica, e rispondono all'esigenza di creare un substrato tecnologico (ACC-M) idoneo a supportare l'implementazione del nuovo sistema di sicurezza e segnalamento ERTMS. Il progetto di sviluppo del nodo di Genova, nato nel 2003, non prevedeva infatti la realizzazione di tecnologie di gestione della circolazione con logica digitale (ACC-M).

Sono state infine aggiornati i fabbisogni per esigenze diffusi (+14,37 mln), tra cui principalmente gli interventi legati all'evoluzione delle normative per la sicurezza antincendio delle gallerie di nuova realizzazione.

5.4 Nuovi avvii finanziati con l'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I

<u>Potenziamento tecnologico Genova – Ventimiglia</u>

Con i 60,76 milioni di euro previsti nell'agg. 2018-2019 del CdP-I verranno realizzati:

- Posa fibra ottica nelle tratte restanti;
- Nuovo ACC di Cogoleto e nuovo sistema di distanziamento Savona – Genova Voltri;
- Nuovo ACC di Pietra Ligure;
- Nuovo ACC di Finale L.M., trasformazione in fermata di Spotorno e nuovo sistema di distanziamento Finale L.M. – Savona;
- Nuovi ACC di Savona e Savona Parco Doria;
- ACC-M linea ponente con inserimento di tutti gli apparati della linea;
- Rinnovo sistema di informazione al pubblico da Ventimiglia a Genova Pra.

Il fabbisogno residuo è relativo alla realizzazione dell'ACC-M Savona – San Giuseppe di Cairo via Ferrania e via Altare.

Potenziamento tecnologico Genova – La Spezia

Con i 52,6 milioni di euro previsti nell'agg. 2019 del CdP-I verranno realizzati:

- Posa fibra ottica da Genova Brignole a La Spezia Centrale (fase);
- Nuovo PRG di Santa Margherita Ligure;
- Nuovo sistema di distanziamento Santa Margherita Ligure – Chiavari;
- Upgrading tecnologico degli ACC tra Genova Brignole (i) e La Spezia Centrale (e) per inserimento nel nuovo sistema ACC-M (fase);
- Potenziamento Sotto Stazioni Elettriche di Terralba e Levanto;
- Nuovo sistema ACC-M Genova Brignole (i) – La Spezia Centrale (e) (fase).

Il fabbisogno residuo è relativo alla quota parte degli interventi dettagliati nel paragrafo 4.2 che non rientrano nell'elenco del paragrafo 6.4.

Potenziamento tecnologico Nodo di Genova

Con i 78,0 milioni di euro previsti nell'agg. 2019 del CdP-I verranno realizzati tutti gli interventi previsti (vedi paragrafo 4.2).

Altri interventi diffusi

Con i 10 milioni di euro previsti nell'agg. 2019 del CdP-I verranno realizzati prioritariamente gli interventi di adeguamento normativo delle gallerie previste nell'ambito dei progetti di raddoppio Genova – Ventimiglia e di sistemazione del nodo di Genova.

6 Impatti sulla gestione

In fase di realizzazione le attività saranno programmate in modo da ridurre al minimo l'impatto sulla circolazione e sulla disponibilità della linea attraverso l'esecuzione delle lavorazioni durante le IPO (Interruzione Programmate di Orario) principalmente nelle fasce notturne o prevedendo l'interruzione totale della linea per contenere al massimo i tempi di intervento.

Nel dimensionamento del programma si è tenuto conto della capacità produttiva interna, in termini di disponibilità del personale per la gestione delle interruzioni e per la scorta cantieri, nonché degli impatti sulla disponibilità dell'infrastruttura (scenario tecnico).

In fase di esercizio, si prevede un efficientamento dei processi di gestione della circolazione grazie all'impresenziamento di alcuni impianti che saranno telecomandati da Posto Centrale. Ad inizio programma le risorse impegnate in attività di circolazione negli impianti ricadenti nel perimetro del programma erano 103. A fine programma si è stimato di arrivare a 35.

Di contro, è prevedibile un incremento del fabbisogno manutentivo connesso alla maggiore numerosità e complessità degli apparati tecnologici per la supervisione delle stazioni, solo in parte compensato dalla semplificazione dei componenti di segnalamento reso possibile dall'adozione di ERTMS.

7 Benefici associati all'investimento

Il completo rinnovo tecnologico delle linee liguri porrà le basi per l'implementazione del sistema ERTMS, con positive ricadute per il sistema nel suo complesso in termini di aumento dell'affidabilità e puntualità, sviluppo dell'interoperabilità, efficientamento gestionale, ottimale sfruttamento della capacità, aumento della velocità, riduzione dei costi/tempi per modifiche al layout di stazione e aumento della sicurezza.

Nel caso specifico il beneficio prevalente va ricercato nel miglioramento della regolarità nella gestione della circolazione, come descritto e quantificato nel Piano Commerciale del Gestore.

Per quanto riguarda la Genova – Ventimiglia, ad esempio, si prevede la riduzione, per tutti i servizi, del 50% dei minuti di ritardo per indisponibilità rilevanti che necessitano dell'attivazione della circolazione a binario unico. Inoltre, per i servizi del servizio universale di stima la riduzione di 1,5 minuti di percorrenza per i treni incrocianti o comunque ricevuti su binario deviato nelle stazioni di Alassio e Finale Ligure.

Inoltre, su tutte le linee oggetto di intervento, per tutti le tipologie di servizio, si garantirà l'azzeramento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità dell'apparato che gestisce la circolazione in stazione.

Le nuove tecnologie consentiranno inoltre di supportare l'evoluzione del modello di esercizio atteso nel medio-lungo periodo a seguito del completamento degli interventi correlati, relativi al potenziamento infrastrutturale Voltri – Brignole, alla realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Genova e al raddoppio in variante tra Andora e Finale.

AL riguardo lo scenario tendenziale prefigurato nell'"Accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della regione Liguria" sottoscritto il 27/01/2017 prevede:

- Genova-Ventimiglia: conferma dei cadenzamenti biorari per le relazioni regionale e long-haul Ventimiglia-Genova, scenario intermedio caratterizzato dall'estensione all'intera giornata della relazione oraria Ventimiglia- Savona e scenario a regime caratterizzato da una frequenza oraria (anziché bioraria) della relazione Ventimiglia - Genova a seguito del completamento del raddoppio in variante tra Andora e Finale
- Genova-La Spezia: cadenzamento dell'orario con collegamenti veloci ogni due ore tra Genova e La Spezia con fermate intermedie nelle principali località, ad orario alternato rispetto ai treni a media e lunga percorrenza (Intercity e Freccia), regionali ogni mezz'ora tra Sestri Levante e Genova (con prosecuzione su Savona) e ogni ora tra Sestri Levante e La Spezia.

8 Quadro finanziario

Nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti il programma è riportato nella Tabella A – "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici" Programmi pluriennali di interventi - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale - Direttrice Genova-Ventimiglia alla riga P120 "Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia" con costo pari a 199,40 milioni di euro e risorse 66,05 milioni di euro.

Nella versione attuale è stato ritenuto opportuno riclassificare nell'ambito del programma alcuni interventi risultano funzionali allo sviluppo della direttrice Ventimiglia-Genova-La Spezia, precedentemente imputati su altri programmi di investimento. Nello specifico il perimetro attuale del programma ricomprende interventi di potenziamento tecnologico della linea Genova-La Spezia (CUP J34F18000010009), precedentemente attribuiti al "Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova" (rif. Codice CdP-I P192), e interventi tecnologici sulla tratta Sestri Levante – La Spezia (CUP J96J17000460001), precedentemente attribuiti al "Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest" (rif. Codice CdP-I P199), per complessivi 19,95 milioni di euro.

Le fonti di finanziamento del Contratto di Programma 2017-2021 disponibili per la realizzazione del programma ammontano pertanto a 86,00 milioni di euro.

Con l'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I per il programma Sicurezza armamento saranno inoltre contrattualizzate nuove risorse per 201,36 milioni di euro provenienti dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019.

Nella tabella che segue è riportato un dettaglio delle risorse finanziarie previste per il programma:

Le coperture attuali del programma ammontano a **287,36 milioni di euro**.

FINANZIAMENTI DISPONIBILI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INVESTIMENTO (MILIONI DI EURO)

Fonte	**Importo**
Fonti CdP-I 2017-2021	86,00
Legge di Bilancio 2018 "(DPCM 2018) e Legge di Bilancio 2019	201,36
Totale Fonti di finanziamento	**287,36**

Abbreviazioni

BA	Blocco Automatico
BAB	Blocco Automatico Banalizzato
BABcc	Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate
BCA	Blocco Conta assi
ACC	Apparato Centrale Computerizzato
ACC-M	Apparato Centrale Computerizzato Multistazione
PP/ACC	Posto Periferico ACC
SCC	Sistema di Comando e Controllo
SCC-M	Sistema di Comando e Controllo Multistazione
IeC	Informazione e Comunicazione
PRG	Piano Regolatore Generale

ww.pwc.com/it

Analisi costi-efficacia piano di implementazione ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale – Revisione B

Febbraio 2019

Sommario

1. Introduzione 4
2. Metodologia 5
2.1. Indicatori di valutazione 5
2.2. Ipotesi alla base dell'analisi 5
2.2.1. Pre-condizioni alla base del piano accelerato 6
3. Il contesto 7
3.1. Il sistema ERTMS 7
3.2. Inquadramento normativo 8
3.3. Definizione degli scenari 9
3.3.1. Stato dell'arte 9
3.3.2. Scenari d'analisi 9
4. Analisi finanziaria 11
4.1. Ipotesi alla base dell'analisi finanziaria 11
5. Impatti finanziari per il gestore dell'infrastruttura 13
5.1. Costi di investimento 13
5.1.1. Costi per l'attrezzaggio della rete con il sistema ERTMS 13
5.1.2. Costi per il potenziamento tecnologico della rete 14
5.1.3. Costi di adeguamento degli ACC 15
5.1.4. Costi di sovrapposizione e di successiva dismissione 16
5.1.5. Costi per i rinnovi 17
5.2. Costi di gestione 17
5.2.1. Costi di manutenzione ordinaria 18
5.2.2. Costi per la gestione dei rallentamenti e delle interruzioni 19
5.2.3. Costi del personale 19
6. Impatti finanziari per le imprese ferroviarie 21
6.1. Costi di investimento 21
6.2. Costi di gestione 21
6.2.1. Costi di manutenzione ordinaria 21
7. Risultati dell'analisi finanziaria 23
8. Confronto tra scenari d'analisi 24
9. Conclusioni 25
10. Fonti di finanziamento 26
10.1. Connecting Europe Facility 27
10.2. Fondi nazionali 28

Indice delle tabelle

Tabella 1 - Impatti associati all'implementazione ERTMS valutati dagli altri Paesi UE 8
Tabella 2 - Ipotesi alla base dell'analisi finanziaria 12
Tabella 3 – Costi unitari di investimento per il sottosistema terra 13
Tabella 4 - Costi di investimento per il sottosistema terra 13
Tabella 5 - Costi unitari di investimento per il potenziamento tecnologico della rete 15
Tabella 6 - Costi di investimento per il potenziamento tecnologico della rete 15
Tabella 7 - Costi unitari di sovrapposizione e dismissione 16
Tabella 8 - Costi di sovrapposizione e dismissione 16
Tabella 9 - Costi per i rinnovi 17
Tabella 10 - Variazione unitaria dei costi di manutenzione ordinaria 18
Tabella 11 - Variazione dei costi di manutenzione ordinaria 18
Tabella 12 - Costi per la gestione dei rallentamenti 19
Tabella 13 - Costi per il personale 20
Tabella 14 - Variazione dei costi di manutenzione ordinaria del parco rotabile 22
Tabella 15 - Risultati dell'analisi finanziaria 23
Tabella 16 - Confronto tra scenario B e A 24

Indice dei grafici

Grafico 1 - Definizione degli scenari d'analisi 10
Grafico 2 - Curva dei costi di investimento per il sottosistema terra 14
Grafico 3 - Risparmi operativi complessivi nella gestione dell'infrastruttura (dato cumulato) 18
Grafico 4 - Confronto tra scenario B e A 24

1. Introduzione

La presente relazione è redatta ai fini della valutazione delle possibili modalità di realizzazione dell'investimento "Implementazione ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale".

Il programma oggetto di valutazione riguarda l'*upgrade* tecnologico dei sistemi per la gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e del relativo segnalamento a bordo dei rotabili allo standard ERTMS/ETCS livello 2/3, in sostituzione dei sistemi nazionali di sicurezza e segnalamento di classe B.

Nell'analisi vengono confrontati due scenari di evoluzione tecnologica, ipotizzando diverse tempistiche di realizzazione, rispetto ai quali vengono valutatate la sostenibilità tecnico-economica dell'investimento e l'efficacia delle azioni per il sistema ferroviario italiano nel suo insieme, tenendo conto delle esigenze e dei vincoli di tutti gli attori coinvolti[1].

[1] Fonte: RFI, Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale – Analisi Costi Benefici

2. Metodologia

Gli strumenti scelti per condurre la valutazione del programma sono l'analisi finanziaria dei flussi di cassa attualizzati generati nell'ambito degli scenari messi a confronto accompagnata da un'analisi costi-efficacia (ACE). Quest'ultima è basata sul confronto tra gli effetti di un progetto con i suoi costi complessivi, finalizzato ad individuare la soluzione che, dato un certo output, minimizza il valore attualizzato dei costi.

La scelta dell'ACE è raccomandabile per progetti connessi alla necessità di adattare l'infrastruttura esistente con requisiti e standard europei[2] ed è inoltre utilizzata, a livello europeo, nell'ambito della *Connecting Europe Facility* per la valutazione dei progetti legati all'implementazione dei sistemi ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

2.1. Indicatori di valutazione

La valutazione del programma d'investimenti è effettuata attraverso la stima di due indicatori, uno di carattere finanziario ed uno che mira a stimare l'efficacia del programma in analisi, in coerenza alle metodologie descritte al paragrafo precedente.

Il primo valuta la redditività dell'investimento attraverso la stima dei Valore Attuale Netto Finanziario (VAN), ovvero la sommatoria dei saldi annuali tra costi (inclusi costi per investimento) e ricavi generati dall'investimento, scontati ad un tasso predefinito (come detto espresso in termini reali).

Il secondo, il cui obiettivo è la stima dell'efficacia dello scenario valutato, è il costo attualizzato per km di linea attrezzato con la tecnologia ERTMS. Gli scenari analizzati sono caratterizzati da differenti perimetri temporali, pertanto l'indicatore risulta adatto alla comparazione.

2.2. Ipotesi alla base dell'analisi

Nella costruzione degli scenari in esame, sono state definite delle ipotesi alla base della migrazione del piano di implementazione di ERTMS relative al sottosistema terra, come al parco rotabile oggetto di valutazione:

- l'analisi è svolta considerando un numero invariante di cabine, con riferimento alle cabine ad oggi circolanti. Si ipotizza, infatti, che le nuove cabine non siano onerose per il piano perché già attrezzate con doppio sistema di segnalamento. Si sottolinea, inoltre, che dalle simulazioni del nuovo Piano industriale di RFI non risultano, nel medio periodo, rilevanti incrementi di traffico merci e conseguentemente non si attendono incrementi del parco rotabili circolante;
- in entrambe gli scenari si considera che la flotta di Trenitalia (3.506 cabine) sia completamente attrezzata al 2026[3] e quindi rappresenti un invariante per l'analisi in quanto investimenti già inclusi nell'attuale Piano industriale dell'impresa;
- per tutti gli operatori si prevede una tempistica per l'attrezzaggio della flotta di due anni. Nello scenario che non prevede un accelerazione del programma d'investimento, l'anno in cui si considera adeguato l'intero parco rotabili dell'impresa ferroviaria corrisponde all'anno in cui, lungo le linee su cui opera, si comincia a dismettere il sistema SCMT;
- l'ambito dell'analisi non è esteso al sistema AV;

[2] European Commission, Europe Aid, Evaluation Methodology, "Why and when is a cost-effectiveness analysis undertaken?
[3] In coerenza con il Piano di Impresa di Trenitalia

- l’ambito dell’analisi non contempla l’attrezzaggio con ERTMS delle reti inserite nell'allegato A del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016 e che sono assoggettate alle medesime norme in tema di sicurezza previste per il gestore dell'infrastruttura nazionale ferroviaria. L'estensione del piano di attrezzaggio a tali reti dovrà essere oggetto di ulteriori approfondimenti.

2.2.1. Pre-condizioni alla base del piano accelerato

Tra gli scenari oggetto d’analisi, si presenta la definizione di un piano accelerato per ottimizzare l’implementazione del sistema ERTMS sulla rete ferroviaria nazionale. Tale scenario prevede l’attrezzaggio dell’intera rete con 15 anni di anticipo rispetto quanto stabilito dal NIP (*National Implementation Plan* - Piano nazionale di implementazione di ERTMS), che attualmente prevede l’implementazione del sistema ERTMS su 10.000 km di linea entro il 2050.

La fattibilità del piano è subordinata alla definizione delle seguenti pre-condizioni:

- si ipotizza che il programma di investimenti sia realizzato in un contesto *ad hoc* che preveda:
    - uno schema di incentivi per le imprese ferroviarie che adeguano il proprio parco rotabili, con l’obiettivo di completare la migrazione dell’intera flotta circolante in Italia nel 2026;
    - l’autorizzazione per il gestore dell’infrastruttura a dismettere il sistema esistente prima del 2026 in coerenza all'adeguamento del rotabile che circola sulla rete già attrezzata;
- la fattibilità del piano è subordinata al possesso, da parte del gestore e dei fornitori e di tutte le Aziende coinvolte nel processo, della capacità produttiva necessaria all’accelerazione del piano, con particolare riferimento ai tempi di approvvigionamento e di realizzazione dei lavori;
- il Piano di attrezzaggio ERTMS (terra – bordo) dovrà essere coordinato con quello degli impianti ACC-M ERTMS *oriented*.

3. Il contesto

3.1. Il sistema ERTMS

L'ERTMS è il sistema di gestione della circolazione e per la protezione della marcia del treno scelto dalla Commissione Europea per implementare il mercato unico dei trasporti nell'Unione, così da promuovere l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali e il trasporto ferroviario transfrontaliero.

Il sistema migliora le *performance* dell'infrastruttura ferroviaria, assicurando numerosi benefici tra i quali si evidenziano:

- **aumento della sicurezza nel trasporto ferroviario**, tramite l'introduzione della funzionalità di protezione delle manovre, l'incremento della protezione dei passaggi a livello, la disponibilità della funzione di protezione del peso assiale, il calcolo a bordo della velocità di rilascio e la progressiva sostituzione dei giunti meccanici con giunti elettrici che, per limiti tecnologici, non possono essere sviluppati sui sistemi in uso sulla rete nazionale (Classe B SCMT e SSC);
- **aumento della velocità** attraverso il miglioramento delle prestazioni in relazione alle velocità supportate, che consente di operare ad una velocità massima di 500 km/h e un aumento della velocità sulle linee in BCA ad oggi vincolata a 150 km/h, qualora l'infrastruttura lo permetta;
- **aumento dell'affidabilità e puntualità**, considerati valori cruciali per il trasporto di passeggeri e merci;
- **riduzione dei costi di manutenzione**, grazie ai risparmi nei costi di installazione dei segnali luminosi e cavi - non necessari con ERTMS livello 2/3 – e alla migliore performance delle apparecchiature elettroniche utilizzate;
- **sviluppo dell'interoperabilità**, i cui vantaggi sono prevalentemente connessi ad una riduzione di tempo di attraversamento delle frontiere e che costituiscono un fattore rilevante nel miglioramento dell'interconnessione tra reti nazionali e reti regionali;
- **aumento di capacità nei nodi** poiché l'implementazione del sistema ERTMS HD (*High Density*) nei grandi nodi urbani, consentirà di rendere più fluida la circolazione e di aumentare la capacità di traffico, eliminando i cosiddetti "colli di bottiglia". L'evoluzione del Sistema verso il Livello 3 potrà portare a un aumento di capacità più diffuso e non concentrato solo nei nodi;
- **aumento della flessibilità e dell'efficienza** nell'implementazione di modifiche al layout di stazione in fase di upgrade tecnologico con ACC, grazie alla semplificazione tecnologica e normativa apportata dal sistema ERTMS;
- **impatti positivi per il gestore dell'infrastruttura e per le Aziende coinvolte nell'indotto**, in termini di internazionalizzazione del mercato di riferimento, sviluppo e diffusione di Know-How.

Alcuni di tali benefici sono stati considerati anche nelle analisi svolte da altri Stati Membri UE, per valutare gli effetti dell'implementazione di ERTMS. La tabella che segue rappresenta quali impatti sono stati considerati da ciascun Paese.

Tabella 1 - Impatti associati all'implementazione ERTMS valutati dagli altri Paesi UE

	Austria	Finlandia	Polonia	Svezia	Olanda	Belgio	Germania	Lituania	Francia
Interoperabilità	√	√	√	√					
Capacità			√	√	√				
Sicurezza		√	√	√		√	√	√	
Modernizzazione del network ferroviario									√

3.2. Inquadramento normativo

La normativa UE sui sistemi di comando e controllo della circolazione, tramite il regolamento UE 2016/919, disciplina la progressiva implementazione del sistema ERTMS a tutta la rete ferroviaria italiana facente parte del sistema ferroviario trans-europeo (TEN-T).

In particolare individua le specifiche tecniche di interoperabilità del sistema e delle sue principali parti componenti:

- ERTMS/ETCS per la gestione della circolazione e la protezione della marcia;
- GSM-R (*Global System for Mobile communications - Railways*) per le telecomunicazioni.

Relativamente al sottosistema di terra (SST), è previsto che l'attrezzaggio della rete sia realizzato secondo le tempistiche previste dal Regolamento (UE) N. 1315/2013:

- circa 6.000 km rete core entro il 2030, con l'anticipazione dell'attrezzaggio di alcune tratte dei *core corridor* al 2021 (1.251 km compresi nel *Breaktrough program*);
- circa 10.000 km rete *comprehensive* entro il 2050.

In merito al sottosistema di bordo (SSB), l'implementazione di ERTMS è obbligatoria per tutti i nuovi veicoli, ad eccezione dei mezzi d'opera, delle locomotive di manovra e di veicoli adibiti ad uso nazionale non "alta velocità", mentre per quanto riguarda i veicoli esistenti non sono fissate tempistiche per il *retrofitting* dei locomotori e l'obbligo vale solo per i veicoli intesi per l'alta velocità[4].

Oltre alla suddetta normativa Europea, a livello nazionale, esiste "Il Piano nazionale di implementazione di ERTMS (NIP)". Già a luglio del 2017, l'Italia ha adottato tale piano in conformità al punto 7.4.4 "Piani nazionali di implementazione" dell'Allegato al Regolamento (UE) N. 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016 (STI CCS).

Il documento è pubblicato sui siti UE: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-ccs-tsi-italy-it.pdf e costituisce uno dei principali riferimenti per la presente analisi.

In conformità al citato Regolamento, a marzo 2017 è stato redatto il Piano di implementazione ERTMS (NIP). Tale Piano per l'attrezzaggio della rete prevede:

- l'attrezzaggio di circa 1.214 km di rete (principalmente rete core), già finanziati da cdp 217.000.000 € entro il 2021;
- l'attrezzaggio di circa 4.000 km di linee (principalmente rete *core*) entro il 2026;

[4] Fonte: RFI, Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale

- l'attrezzaggio di circa 6.000 km di linee (intera rete *core*) entro il 2030;
- l'attrezzaggio di circa 10.000 km di rete (intera rete *comprehensive*) entro il 2050.

Il Piano di implementazione ERTMS non definisce indicazioni circa la restante parte di rete (circa 6.000 km).

3.3. Definizione degli scenari

3.3.1. Stato dell'arte

Gli scenari analizzati sono sviluppati a partire dall'attuale stato di implementazione del NIP. Ad oggi, risulta pianificato e finanziato l'attrezzaggio ERTMS di 1.214 km di rete convenzionale.

Sulle linee che verranno attrezzate, in coerenza a quanto previsto dal NIP, è garantita la coesistenza con il sistema nazionale fino al 2026. La dismissione del sistema nazionale esistente potrà quindi essere effettuata a partire dal 1 gennaio 2027. Quanto previsto pianificato e finanziati (al 2021) è considerato in entrambe gli scenari d'analisi ed è quindi definito come invariante nel confronto.

3.3.2. Scenari d'analisi

Al fine di individuare la migliore modalità di migrazione del sistema ferroviario nel suo complesso (terra + bordo) verso la tecnologia ERTMS e dimostrare la convenienza economica delle diverse alternative misurando i benefici e rapportandoli ai costi da sostenere sono stati individuati due scenari di analisi che differiscono rispetto la seguente dimensione:

- **durata della migrazione**: tempo necessario per completare l'attrezzaggio degli oggetti (infrastruttura e rotabili) previsti nel perimetro[5].

Sulla base di queste informazioni sono stati individuati gli scenari descritti di seguito:

- **scenario A - Intera rete non accelerato**: prevede l'estensione del sistema ERTMS all'intera rete, rispettando le tempistiche definite dagli obblighi di legge e proseguendo, successivamente al 2050, con l'attrezzaggio delle reti regionali con i sistemi ERTMS *regional* (15.865 km di rete ERTMS). Coerentemente con lo scenario A, si ipotizza che il parco rotabile segua l'attrezzaggio della rete e che dal 2027 la dismissione del sistema nazionale esistente avvenga contestualmente all'attrezzaggio delle linee.
- **scenario B - Intera rete accelerato**: prevede, nell'ambito di un contesto normativo ad hoc (vedi sez.2.2.1) il completamento dell'attrezzaggio dell'intera rete nazionale entro il 2035 e la contestuale dismissione del sistema di classe B dal 2022. In tale scenario si ipotizza inoltre, a fronte di incentivi per le imprese ferroviarie, l'adeguamento dei bordi nel più breve tempo possibile da parte delle imprese ferroviarie. Su tali basi l'attrezzaggio dell'intera rete potrebbe concludersi con 15 anni di anticipo rispetto quanto previsto dal NIP, per un totale di 15.865 km e 5.000 cabine adeguati.

Il grafico che segue schematizza le caratteristiche di ciascuno scenario rispetto alle dimensioni descritte.

[5] Fonte: RFI, Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale – Analisi Costi Benefici

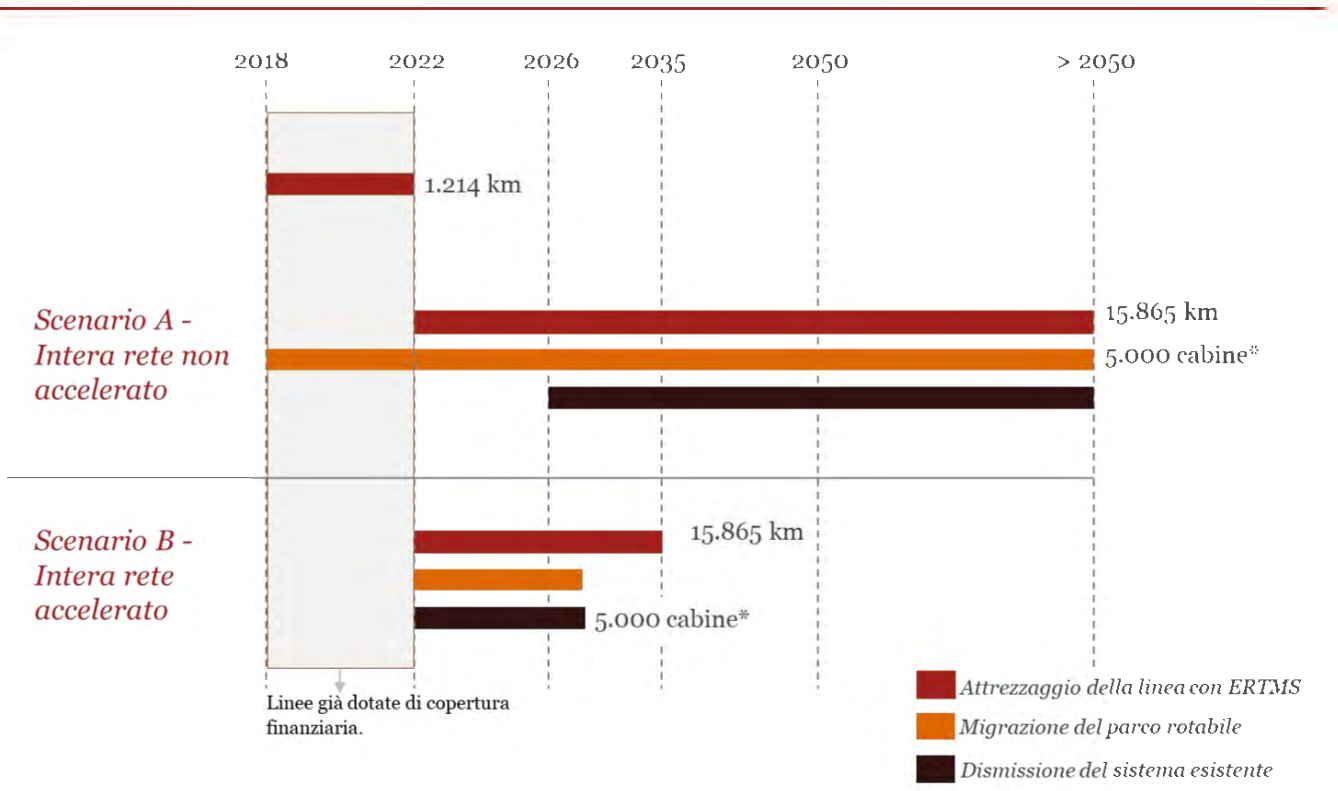


Grafico 1 - Definizione degli scenari d'analisi

**Le coperture finanziarie per l'adeguamento del parco rotabili sono da definire. Nello scenario B, il termine del 2026 è stato considerato in maniera indicativa ai fini delle elaborazioni, tuttavia una quota estremamente residuale di rotabili potrebbe adeguarsi successivamente perché circolanti esclusivamente su linee a bassa densità che vengono adeguate successivamente al 2026*

4. Analisi finanziaria

L'analisi finanziaria è svolta in linea con le indicazioni della guida "Guide to Cost-Benefit Analysis of investment Projects (2014)" ed ha come obiettivo la distinzione degli effetti finanziari (in termini differenziali) che la realizzazione del Programma di Investimenti comporta sulla gestione aziendale.

La metodologia applicata è quella dei Flussi di Cassa Attualizzati (Discounted Cash Flow - DCF), la quale prende in considerazione esclusivamente i flussi di cassa in entrata e in uscita. Non rientrano nell'analisi accantonamenti, ammortamenti e altre voci contabili che non corrispondono ad effettivi movimenti di cassa.

In linea con quanto raccomandato dalla guida "Guide to Cost-Benefit Analysis of investment Projects (2014)", l'analisi è svolta al netto dell'inflazione, considerando valori costanti (espressi in € 2018) e un tasso di attualizzazione reale pari al 4%, al netto dell'inflazione.

Gli impatti finanziari che la realizzazione del Programma di Investimenti comporta per il gestore dell'infrastruttura sono suddivisi in due macro categorie:

- costi di investimento:
    - costi per l'attrezzaggio della rete con i sistemi di segnalamento ERTMS di livello 2/3;
    - costi di sovrapposizione e dismissione del sistema nazionale esistente;
    - costi per il potenziamento tecnologico della rete;
    - costi interni;
    - variazione dei costi per i rinnovi dei sistemi sulla rete;
- costi di gestione:
    - variazione dei costi di manutenzione ordinaria;
    - variazione dei costi per il personale dedicato al controllo della rete;
    - variazione dei costi di gestione rallentamenti, interruzioni ed emergenze.

La stessa analisi è sviluppata dal punto di vista delle imprese ferroviarie, considerando anche in questo caso la variazione degli impatti finanziari che la realizzazione del Programma di Investimenti comporta sulla gestione aziendale:

- costi di investimento:
    - costi per attrezzaggio del sottosistema di bordo;
    - variazione dei costi per i rinnovi del parco veicolare.
- costi di gestione:
    - variazione dei costi di manutenzione ordinaria.

4.1. Ipotesi alla base dell'analisi finanziaria

Alla base dell'analisi finanziaria proposta sono state considerate le seguenti ipotesi, valide sia per il gestore dell'infrastruttura che per le imprese ferroviarie:

- l'arco temporale della valutazione si estende fino al 2060, anno terminale degli interventi di adeguamento della rete per tutto gli scenari presi in esame e fine della concessione RFI;
- l'anno base per l'attualizzazione dei flussi è il 2018;

- la variabile inflattiva non viene presa in considerazione, poiché l'analisi verrà effettuata considerando costi stimati in valori costanti, che quindi richiedono l'impiego di tassi reali di sconto per la determinazione degli indicatori sintetici;
- il tasso di sconto utilizzato per l'analisi finanziaria corrisponde al tasso suggerito nella *"Guide to Cost-Benefit Analysis of investment Projects (2014)"* pari al 4%.

La tabella che segue presenta un riepilogo delle ipotesi alla base dell'analisi finanziaria.

Tabella 2 - Ipotesi alla base dell'analisi finanziaria

Voci/Parametri	Ipotesi
Tasso di attualizzazione reale	4%
Anno Base di attualizzazione	2018
Orizzonte temporale di valutazione	2060
Unità di conto	€ 2018 a prezzi costanti

5. Impatti finanziari per il gestore dell'infrastruttura

5.1. Costi di investimento

5.1.1. Costi per l'attrezzaggio della rete con il sistema ERTMS

L'implementazione del sistema ERTMS comporta l'upgrade/installazione dei seguenti componenti tecnologici:

- eurobalise, per trasmettere informazioni al treno
- RBC (Radio Block Centre), per acquisire lo stato della linea (sezioni libere/occupate, itinerari), calcolare il distanziamento dei treni, inviare le Autorizzazioni di Movimento al treno tramite rete GSM-R, impostare rallentamenti, inviare emergenze, ecc.;
- BTS (Base Transceiver Station): sottosistema di ricetrasmissione del segnale radio, dotato di antenna, per gestire le comunicazioni tra il treno e il Radio Block Centre;
- cdb audiofrequenza/Bca;
- interfacciamento con i Posti Periferici Fissi (Apparati Centrali, Nuclei Vitali Periferici): componenti gestire lo scambio dei comandi e controlli degli enti di linea e di piazzale (deviatoi, circuiti di binario)[6].

Di conseguenza, i costi di investimento correlati per l'attrezzaggio del sottosistema terra, che dovranno essere sostenuti dal gestore dell'infrastruttura, includono:

- costi per l'attrezzaggio della linea con ERTMS, che comprendono i costi di installazione del sistema a terra e del cdb audiofrequenza per tutte le linee attualmente attrezzate con blocco automatico;
- costi per l'adeguamento e l'estensione del sistema GSM-R;

La tabella che segue riporta i costi unitari utilizzati ai fini dell'analisi finanziaria per ogni categoria di intervento.

Tabella 3 – Costi unitari di investimento per il sottosistema terra

	Costo k€/km[7]
ERTMS terra	100
Cdb audiofrequenza	150
Estensione GSM-R	50
Potenziamento GSM-R	25

Nella tabella seguente sono riassunti i costi di investimento al termine del periodo di valutazione per ciascuno scenario d'analisi, considerate le differenti voci di costo.

Tabella 4 - Costi di investimento per il sottosistema terra

	Scenario A		Scenario B	
	Km	Costo (k€)	Km	Costo (k€)
ERTMS Terra	14.652	-1.465.231	14.652	-1.465.231

[6] Fonte: "Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"
[7] Come da indicazioni ricevute da RFI

Cdb audiofrequenza	4.667	-699.994	4.667	-699.994
Estensione GSM-R	5.268	-263.411	5.268	-263.411
Potenziamento GSM-R	9.384	-234.602	9.384	-234.602
Totale		**-2.663.238**		**-2.663.238**

Nell'ipotesi di attrezzaggio dell'intera rete il costo complessivo dell'investimento è stimato in 2,7 miliardi di euro (a valori finanziari).

Le tempistiche di attrezzaggio della rete che caratterizzano l'analisi sono ipotizzate sulla base delle scadenze definite dai differenti scenari considerando come capacità medie produttive:

- scenario A: circa 400 km/anno fino all'attrezzaggio dell'intera rete nazionale (oltre il 2050);
- scenario B: circa 1.000 km/anno dal 2022 al 2035, fino all'attrezzaggio dell'intera rete nazionale.

Fissate le tempistiche di attrezzaggio della rete, è definita la curva dei costi di investimento per l'attrezzaggio del sottosistema terra con ERTMS che varia per gli scenari considerati in funzione della durata della migrazione.

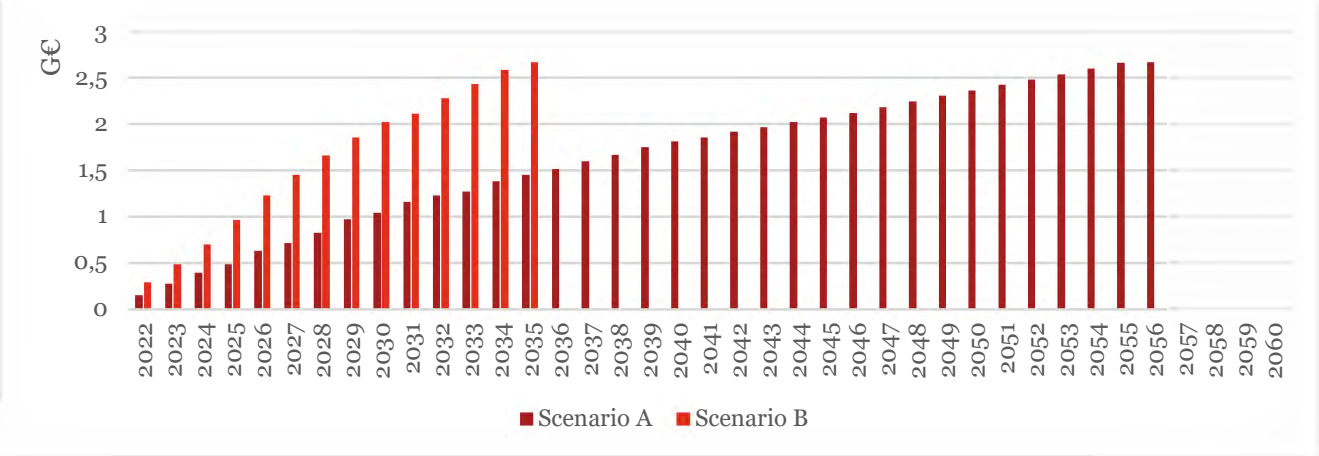


Grafico 2 - Curva dei costi di investimento per il sottosistema terra

5.1.2. Costi per il potenziamento tecnologico della rete

Per sfruttare appieno le potenzialità offerte dalle applicazioni ERTMS livello 2/3 è necessario ammodernare anche i sistemi di segnalamento che regolano la circolazione lungo la linea (sistemi di distanziamento) e negli impianti (apparati centrali).

Il Piano di implementazione di ERTMS deve essere pertanto coordinato con il piano tecnologico di sostituzione dei circa 1.506 apparati centrali di vecchia generazione (ACEI, ACE; …) con i moderni apparati a tecnologia elettronica (ACC, ACC-M), in grado di controllare contemporaneamente anche più impianti di stazione e le relative tratte di blocco[8]. In particolare, nel programma di investimenti oggetto di analisi risulta inclusa la realizzazione di 1.426 impianti[9].

I costi da sostenere per l'upgrading tecnologico di un impianto sono definiti come segue:

- realizzazione del Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCCM), costo da sostenere per l'adeguamento delle linee non telecomandate e l'adeguamento per l'interfaccia con ACCM ed ERTMS;

[8] Fonte: "Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"
[9] Sono stati esclusi gli impianti che risultano invarianti per il programma, in quanto già finanziati e/o localizzati sulle linee attrezzate entro il 2021, nell'ambito del Breakthrough Program, già dotate di copertura finanziaria.

- realizzazione degli Apparati di stazione elettronici Multistazione:
  - ACC/ACCM, il cui costo medio di ammodernamento è stimato in 4,5 M€;
  - ACC/ACCM ERTMS oriented, realizzabili nell'ipotesi di implementazione delle nuove tecnologie (ACC+ERTMS) e contestuale dismissione dei sistemi di segnalamento nazionali di classe B (ACEI+SCMT). Gli apparati della rete convenzionale potrebbero essere realizzati con logiche "semplificate" simili a quelle attualmente adottate sulla rete Alta Velocità (assenza segnalamento laterale luminoso e ripetizione Segnali Continua) con la conseguente riduzione dei costi di investimento di circa il 30%, con un risparmio di circa 1,35 M€/ impianto.

La tabella che segue sintetizza gli interventi da effettuare per l'upgrading degli apparati ed i relativi costi unitari da associare ad i km di linea ed al numero di impianti da adeguare per ogni scenario d'analisi.

Tabella 5 - Costi unitari di investimento per il potenziamento tecnologico della rete

		Costo k€/km – k€/impianto[10]
Realizzazione SCCM		160
Costo impianti ACC/ACCM (No ERTMS oriented)	Linea	100
	Impianti	4.500[11]
Costo impianti ACC/ACCM (ERTMS oriented)	Linea	100
	Impianti	3.150

La tabella seguente riporta per ogni voce di costo il totale associato ad ogni scenario.

Tabella 6 - Costi di investimento per il potenziamento tecnologico della rete

		Scenario A		Scenario B	
		km o impianti	Costo (k€)	km o impianti	Costo (k€)
Realizzazione SCCM		14.652	-2.344.369	14.652	-2.344.369
Costo impianti ACC/ACCM[12] (No ERTMS oriented)	Linea	2.940	-293.965	-	-
	Impianti	267	-1.201.500	-	-
Costo impianti ACC/ACCM (ERTMS oriented)	Linea	11.713	-1.171.266	14.652	-1.465.231
	Impianti	1.159	-3.650.850	1.426	-4.491.900
Totale			**-8.661.950**		**-8.301.500**

Nell'ipotesi di attrezzaggio dell'intera rete il costo complessivo dell'investimento per il potenziamento tecnologico è stimato in 8,7 miliardi di euro nello scenario A e in 8,3 miliardi di euro nello scenario definito dal piano accelerato (a valori finanziari). Tale scenario è connesso quindi ad un risparmio complessivo sui costi di investimento per il potenziamento tecnologico pari a 0,4 miliardi di euro (a valori finanziari).

5.1.3. Costi di adeguamento degli ACC

In entrambe gli scenari d'analisi sono da sostenere i costi di adeguamento degli impianti ACC attualmente presenti sulla rete. Tali costi di adeguamento sono pari a 200 k€/impianto e saranno sostenuti secondo le tempistiche di attrezzaggio della rete.

[10] Come da indicazioni ricevute da RFI
[11] Non sono compresi i costi per la realizzazione di sottopassi nel caso in cui le stazioni non siano impresenziate.
[12] Gli apparati non ERTMS oriented saranno installati sulla rete attrezzata con ERTMS prima del 2026 e sulla rete che non verrà attrezzata con ERTMS. Assumendo un approccio conservativo, in tutti gli scenari sono stati inclusi i costi di realizzazione degli impianti ACC/ ACCM già stati finanziati localizzati sulle linee attrezzate tra il 2018 e il 2021 e non incluse nel Breaktrough Program.

La tabella che segue riporta i costi associati nei due scenari d'analisi.

	Scenario A		Scenario B	
	km o impianti	Costo (k€)	km o impianti	Costo (k€)
Costi di adeguamento ACC	156	-31.200	156	-31.200

5.1.4. Costi di sovrapposizione e di successiva dismissione

Nel rispetto della normativa attuale, per tutte le tratte attrezzate entro il 2026 (stima: oltre 4.000 km) dovrà essere sostenuto dal gestore dell'infrastruttura un costo di sovrapposizione dei sistemi ERTMS al sistema di classe B ed un successivo costo di dismissione.

La tabella che segue riporta i costi di sovrapposizione del sistema SCMT con l'ERTMS, da sostenere nel caso la dismissione non avvenga contestualmente all'attrezzaggio della rete, ed i costi di dismissione da sostenere per la riconfigurazione e per il *decommissioning* di SCMT per ogni impianto attrezzato in modalità non ERTMS *oriented*.

Tabella 7 - Costi unitari di sovrapposizione e dismissione

	Costo k€/km – k€/impianto[13]
Manutenzione straordinaria classe B	350
Riconfigurazione classe B/Interfacciamenti con gli impianti esistenti	150
Impianti ACC	200
Decommissioning di SCMT	200

La tabella che segue riporta per ogni scenario d'analisi i costi di sovrapposizione, dismissione e riconfigurazione associati.

In entrambe gli scenari d'analisi, sono stati considerati i costi di decommissioning degli impianti attrezzati prima del 2022[14] col doppio sistema.

Tabella 8 - Costi di sovrapposizione e dismissione[15]

	Scenario A		Scenario B	
	km o impianti	Costo (k€)	km o impianti	Costo (k€)
Manutenzione straordinaria classe B	2.940	-1.028.876	-	-
Riconfigurazione classe B/Interfacciamenti con gli impianti esistenti	2.940	-440.947	-	-
Impianti ACC	267	-53.400	-	-
Decommissioning di SCMT	347	-69.400	80	-16.000
Totale		**-1.592.623**		**-16.000**

Dai valori riportati in tabella, emerge il significativo risparmio garantito dall'attrezzaggio accelerato (circa 1,6 miliardi di euro), reso possibile dalla dismissione del sistema nazionale di classe B contestualmente all'installazione di ERTMS sulla rete negli anni dal 2022 al 2026.

[13] Come da indicazioni ricevute da RFI
[14] I costi di attrezzaggio e sovrapposizione di tali impianti e km di linea non sono considerarti oggetto d'analisi in quanto già dotati di coperture finanziarie incluse nel Breakthrough Program
[15] L'analisi non include i costi di decommissioning degli impianti ACC/ ACCM non ERTMS oriented presenti sulla rete ferroviaria al 2018.

5.1.5. Costi per i rinnovi

L'analisi effettuata valuta l'implementazione di un piano di interventi tecnologici, la cui vita utile è ipotizzata di circa 20 anni. Di conseguenza, durante l'orizzonte d'analisi saranno considerati i costi per i rinnovi di tali tecnologie, in particolare si considerano:

- costi evitati per il rinnovo del sistema SCMT –installato tra il 2003 ed il 2008- che si ipotizza dovrà essere rinnovato entro il 2030. In caso il sistema SCMT sia dismesso prima di tale termine, si evita un costo medio a km pari a 100.000[16] €.
- costi per il rinnovo di ERTMS, stimati pari a 80.000 €/km che dovranno essere sostenuti dal gestore dell'infrastruttura al termine della vita utile del sistema, ovvero circa 20 anni dopo l'attrezzaggio della rete. Come per il sistema SCMT, il costo di rinnovo ERTMS è stimato pari all'80% del costo di installazione del sistema (100.000 €/km).

La tabella che segue riepiloga i valori che definiscono i costi di rinnovo nei 2 scenari analizzati.

Tabella 9 - Costi per i rinnovi

	Scenario A		Scenario B	
	km	Costo (k€)	km	Costo (k€)
Costi per il rinnovo SCMT/SSC (risparmi)	6.100	610.032	11.408	1.140.775
Costi per il rinnovo ERTMS	8.790	-703.186	14.652	-1.172.185
Totale		**-93.153**		**-31.410**

5.2. Costi di gestione

La variazione nei costi di esercizio delle infrastrutture oggetto del Programma di Investimenti è costituita esclusivamente dai costi di manutenzione ordinaria, nella gestione dei rallentamenti e costi del personale essendo trascurabili le variazioni per altri costi, non essendo rilevabili impatti rilevanti sui processi di gestione della circolazione e sui consumi energetici.

Dall'analisi riportata nei paragrafi di seguito emerge che l'implementazione del Piano Accelerato assicura risparmi complessivi nei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria pari a circa 3,5 miliardi di euro (€ 2018), a fronte di circa 2,5 miliardi di euro di risparmi generati dallo scenario A.

[16] Fonte: dati RFI

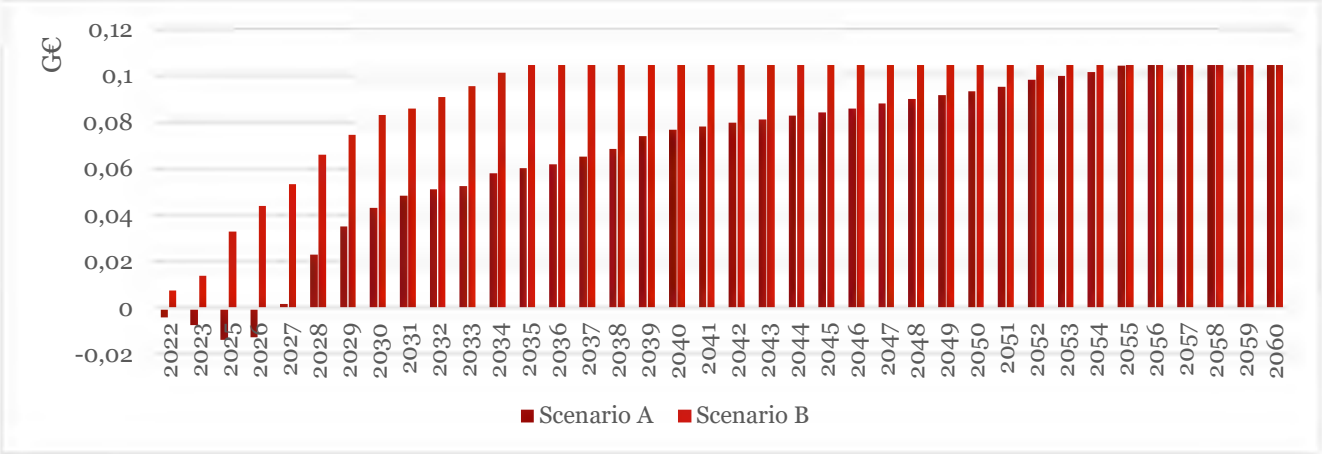


Grafico 3 - Risparmi operativi complessivi nella gestione dell'infrastruttura (dato cumulato)

5.2.1. Costi di manutenzione ordinaria

I costi di manutenzione ordinaria sono associati ad interventi ciclici finalizzati a mantenere l'integrità originaria del bene e la sua efficienza, a contenere il normale degrado d'uso e a far fronte a eventi accidentali.

Tali costi sono stimati sulla base degli oggetti da manutenere di cui è composta l'infrastruttura ferroviaria di nuova realizzazione e degli oggetti che saranno dismessi a seguito dell'attivazione delle nuove opere.

La variazione parametrica del possibile efficientamento dei processi manutentivi per le lavorazioni afferenti al settore Impianti di Segnalamento e Telecomunicazioni varia per le differenti tipologie di linea, individuate in funzione dell'attrezzaggio tecnologico attuale e futuro[17].

Nella tabella che segue è riportato tale efficientamento medio garantito dall'attrezzaggio con ERTMS *stand alone* rispetto agli attuali costi di manutenzione e l'aumento di tale costo manutentivo in caso di doppio attrezzaggio dei sistemi di terra (ERTMS + SCMT).

Tabella 10 - Variazione unitaria dei costi di manutenzione ordinaria

	Costi di gestione attuali[18] (k€/km)	Risparmio ERTMS stand-alone (k€/km)	Maggiorazione costo SCMT + ERTMS (k€/km)
SCMT + BA	13,20	-6,60	+6,60
SCMT + BCA	10,56	-3,96	+6,60

Le variazioni relative ai costi di manutenzione sono riportate nella tabella che segue evidenziando i risultati dell'analisi per ogni scenario.

Tabella 11 - Variazione dei costi di manutenzione ordinaria

	Scenario A	Scenario B
Variazione costi di manutenzione (€)	1.852.891	2.597.326

Le variazioni presentate rappresentano un risparmio nei costi di gestione, collegato ad un aumento dei costi manutentivi negli anni caratterizzati da un doppio attrezzaggio della linea, compensate da una riduzione di tali costi connessa alla manutenzione del solo sistema ERTMS a seguito della dismissione del sistema esistente.

[17] Fonte: "Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"
[18] Fonte: dati RFI

L'efficientamento risulta positivo in entrambe gli scenari d'analisi, in particolare nello scenario accelerato i cui risparmi differenziali connessi alla manutenzione sono pari a 0,7 miliardi di euro rispetto allo scenario A (a valori finanziari).

5.2.2. Costi per la gestione dei rallentamenti e delle interruzioni

L'utilizzo di ERTMS livello 2 semplifica e rende più efficiente la gestione dei rallentamenti e delle interruzioni.

La gestione di quest'ultimi con tecnologie tradizionali di protezione della marcia del treno necessita di attività di programmazione, posa in opera di elementi fisici e successiva rimozione in regime di interruzione. La gestione dei rallentamenti fatti in SCMT necessita di 3 cartelli di avviso, inizio e fine rallentamento e di 6 boe per binario prima da programmare a cura di personale dedicato e poi da posare a cura delle squadre specializzate quindi successivamente da rimuovere sempre in modalità di interruzione della linea[19].

L'ERTMS livello 2/3 utilizzando, invece, la modalità centralizzata via radio di istituzione e rimozione rallentamenti, semplifica in modo significativo l'attività annullando totalmente i costi di gestione.

In base a quanto definito, nell'analisi sarà considerato come un costo evitato il costo medio interno per la gestione dei rallentamenti che è stato stimato dal gestore dell'infrastruttura in 100 €/km all'anno. Tale stima, ottenuta da un'analisi effettuata dal gestore dell'infrastruttura su tutta la rete, considera mediamente l'istituzione di cinque rallentamenti l'anno su una tratta di 200 km e un costo medio interno pari € 4.000 a rallentamento (incluso ore uomo, costi interruzione e materiali).

Nella tabella che segue sono riportati gli impatti positivi che conseguono all'annullamento di tale costo per entrambe gli scenari.

Tabella 12 - Costi per la gestione dei rallentamenti

	Scenario A		Scenario B	
	km	Costo (k€)	km	Costo (k€)
Risparmi per la gestione dei rallentamenti	14.652	34.503	14.652	48.193

5.2.3. Costi del personale

L'upgrade tecnologico delle linee oggetto di intervento, in particolare l'implementazione dei sistemi SCC/SCCM e lo sviluppo dell'intervaccia di comunicazione con gli impianti ACCM, consentono di gestire la circolazione in modalità telecomandata.

I costi del personale considerati nell'analisi derivano dalla possibilità di razionalizzare il personale impiegato sulle linee attualmente non telecomandate che potrà essere destinato ad altre funzioni aziendali, in seguito dell'installazione dei sistemi ACC/ACCM.

Il costo recuperato per ciascun dipendente è stimato in 40.000 € annui, considerato il costo lordo medio di un dipendente.

Nella tabella che segue si riportano i risparmi relativi ad ogni sceanrio di analisi.

[19] Fonte: "Piano di sviluppo ERTMS sulla rete RFI, vers G"

Tabella 13 - Costi per il personale

	Scenario A		Scenario B	
	Dip.	Costo (k€)	Dip.	Costo (k€)
Risparmi del personale	616	655.120	616	834.880

Nell'ipotesi di attrezzaggio definita dallo scenario B, si evidenzia un risparmio pari a 0,8 miliardi.

6. Impatti finanziari per le imprese ferroviarie

6.1. Costi di investimento

I costi di investimento per le imprese ferroviarie sono rappresentati dall'attrezzaggio del sottosistema di bordo della flotta.

Sulla base di una analisi svolta dal gestore dell'infrastruttura, i costi[20] di primo attrezzaggio bordi sono stimati in circa:

- 60 k€/cabina per l'*upgrading* da SCMT a ERTMS + SCMT integrato;
- 300 k€/cabina bordo ERTMS + SCMT integrato ex novo.

Il costo dell'investimento per l'attrezzaggio dell'intero parco rotabile è stimato in 300 milioni di euro (a valori finanziari) per tutti gli scenari di analisi.

Le tempistiche di realizzazione degli investimenti variano in funzione dello scenario considerato. In particolare, l'ipotesi alla base della migrazione al sistema ERTMS dei bordi è che l'attrezzaggio della flotta per ogni operatore ferroviario segue l'attrezzaggio della rete: le imprese ferroviarie iniziano ad attrezzare il materiale rotabile due anni prima che il sistema esistente sia dismesso sulle linee in cui operano, seguendo una curva ad «S», ovvero con un crescente numero di treni attrezzati per anno. Di conseguenza, per ogni tratta attrezzata con i sistemi ERTMS, sarà considerato l'adeguamento dei bordi circolanti su quella linea.

Nello scenario accelerato, come definito dalla sez. 2.2.1., si considera che tutto il parco rotabile sia attrezzato entro il 2026.

6.2. Costi di gestione

La variazione nei costi di gestione per le imprese ferroviarie è definita in funzione del differenziale tra i costi di manutenzione del bordo in caso di attrezzaggio con SCMT o di upgrading del sistema esistente.

6.2.1. Costi di manutenzione ordinaria

I costi di manutenzione ordinaria del materiale rotabile variano in funzione del sistema di segnalamento utilizzato. In particolare, l'attrezzaggio della cabina con doppio sistema di segnalamento, genera un aumento dei costi di getsione del 10% rispetto al costo di gestione di una cabina attrezzata con SCMT (circa 11.000 €/anno).

Sebbene comporti un aumento dei costi di gestione per le imprese ferroviarie, studi commissionati dalla UE hanno evidenziato la maggiore convenienza della strategia dual on board, selezionata come modalità di migrazione in tutti gli scenari d'analisi, dati:

- minori costi di attrezzaggio/gestione del doppio sottosistema di bordo rispetto al doppio sottosistema terra;
- minori tempi necessari per il retrofitting dell'intera flotta[21].

Le variazioni relative ai costi di manutenzione sono riportate nella tabella che segue evidenziando i risultati dell'analisi per ogni scenario.

[20] Come da indicazioni ricevute da RFI
[21] Fonte: "Piano di implementazione di ERTMS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale"

Tabella 14 - Variazione dei costi di manutenzione ordinaria del parco rotabile

	Scenario A	Scenario B
Variazione costi di manutenzione (€)	-196.980	-206.252

7. Risultati dell'analisi finanziaria

Nella tabella che segue si riporta un quadro di sintesi dell'analisi finanziaria, dove per ogni scenario d'analisi sono associate i costi attualizzati ed il Valore Attuale Netto.

Tabella 15 - Risultati dell'analisi finanziaria

	Scenario A		Scenario B	
	VAN	**€ 2.018**	**VAN**	**€ 2.018**
Costi di investimento ACC e sistemi correlati	-4.448.181	-8.661.950	-5.641.958	-8.301.500
Costi di investimento linea	-1.429.298	-2.663.238	-1.857.386	-2.663.238
Risparmi sulla gestione della linea	614.617	1.852.891	1.023.720	2.597.326
Risparmi sul personale	234.135	655.120	332.521	834.880
Risparmi sulla gestione rallentamenti	12.162	34.503	18.877	48.193
Costi di sovrapposizione	-1.201.114	-1.523.223	0	0
Costi di adeguamento ACC	-18.333	-31.200	-22.523	-31.200
Costi di dismissione ACC	-46.263	-69.400	-10.550	-16.000
Costi per i rinnovi	201.609	-93.153	464.444	-31.410
Costi interni	-220.806	-426.375	-281.400	-411.957
Totale infrastruttura	-6.301.472	-10.926.025	-5.974.255	-7.974.906
Costi per investimento rotabili	-227.310	-300.000	-241.879	-300.000
Costi di gestione rotabili	-81.872	-196.980	-88.817	-206.252
Totale IF	-309.182	-496.980	-330.696	-506.252
Totale piano	-6.610.654	-11.423.005	-6.304.951	-8.481.158

8. Confronto tra scenari d'analisi

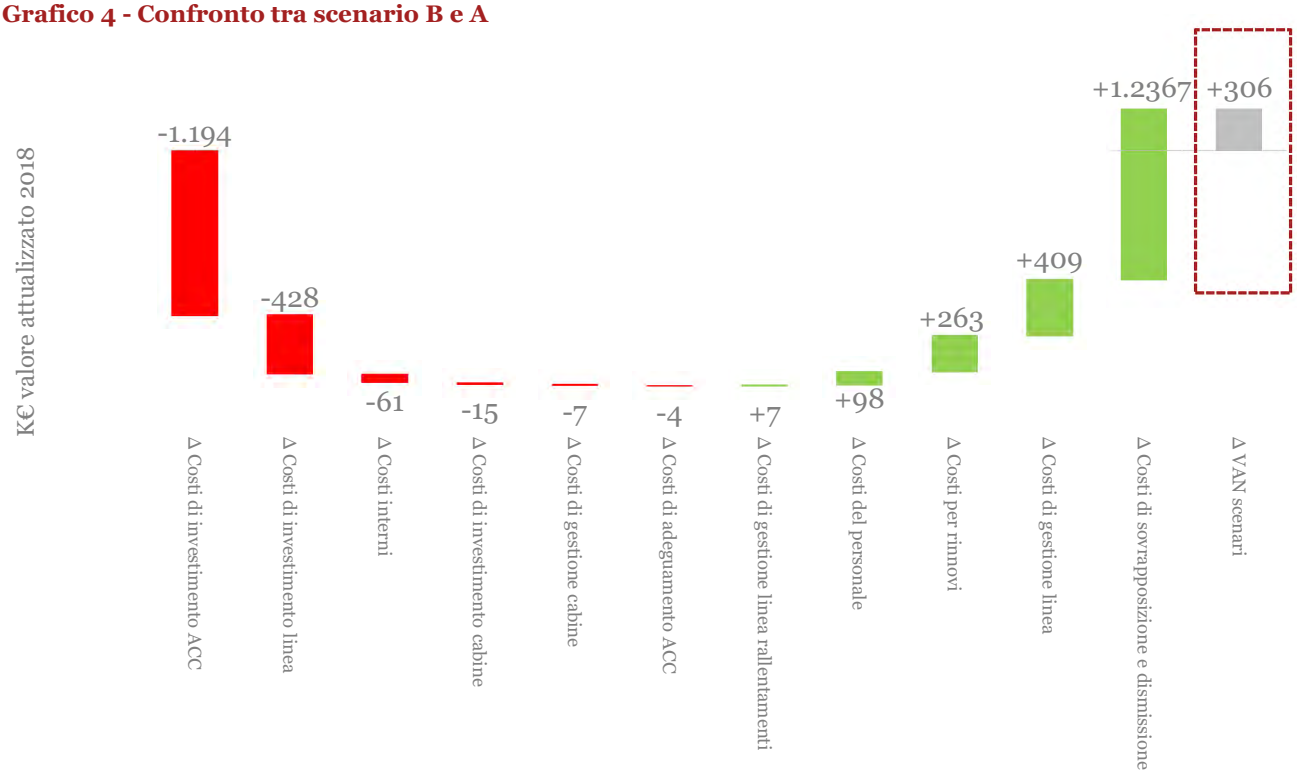
Come definito nella metodologia, i risultati dell'analisi derivano dal confronto tra i due scenari.

I risultati ottenuti sono riportati nella tabella e nel grafico che seguono.

Tabella 16 - Confronto tra scenario B e A

	Scenario B	Scenario A
km di linea attrezzati	14.652	14.652
Numero di cabine attrezzate	5.000	5.000
VAN programma	**305.703**	

Grafico 4 - Confronto tra scenario B e A



9. Conclusioni

Dal risultato del confronto, proposto nella sezione precedente, si evince che l'attrezzaggio dell'intera rete nazionale presenta vantaggi se realizzato secondo le tempistiche dello scenario B (scenario accelerato), efficientando il costo di attrezzaggio della line a km (408.000 €) e assicurando un VAN differenziale di realizzazione del programma positivo di circa 305,7 milioni di euro.

Lo scenario accelerato risulta più vantaggioso dello scenario A (non accelerato) in termini finanziari e permette di anticipare di 15 anni i benefici in termini di **sicurezza**, **miglioramento delle performance**, **affidabilità** e **puntualità** garantiti da ERTMS.

10. Fonti di finanziamento

Per l'installazione del sistema ERTMS a terra e a bordo sono disponibili a livello europeo e a livello comunitario diverse fonti di finanziamento pubbliche, come descritto nei paragrafi successivi Tuttavia, il sostegno pubblico deve essere fornito nel rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.

A questo proposito, la Comunicazione della Commissione 2008/C 184/07 "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie" (Linee Guida) prevede quanto segue:

- 106 - "*In relazione agli aiuti all'interoperabilità, i costi ammissibili, nella misura in cui contribuiscono all'obiettivo del coordinamento dei trasporti, coprono tutte le spese di investimento relative all'installazione dei sistemi di sicurezza e di interoperabilità (3) o all'abbattimento dell'inquinamento acustico, sia nelle infrastrutture ferroviarie che nel materiale rotabile. Sono coperti, in particolare, gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'European Rail Traffic Management System (ERTMS) e qualsiasi altra misura analoga che contribuisca a eliminare le barriere tecniche al mercato europeo dei servizi ferroviari*";
- 107 - "*La Commissione presume che un aiuto sia necessario e proporzionato quando la sua intensità resta inferiore ai valori seguenti […] c) nel caso degli aiuti all'interoperabilità, 50 % dei costi ammissibili*".
- 108 – "*Se questi massimali vengono superati gli Stati membri devono dimostrare la necessità e la proporzionalità delle misure di aiuto*."

In conclusione, il sostegno pubblico è considerato automaticamente compatibile con la normativa sugli Aiuti di Stato:

- fino al 100% dei costi ammissibili, nel caso di investimenti sull'infrastruttura;
- fino al 50% dei costi ammissibili, nel caso di investimenti sul materiale rotabile.

Tuttavia, in alcuni casi – si veda la Repubblica Ceca – la Commissione ha consentito un aumento della contribuzione, nell'ottica di recuperare gli svantaggi regionali. Il caso Ceco ha visto un aumento del tasso di intensità dell'aiuto al 85%, alla luce della contribuzione prevista nell'ambito del fondo CEF, per le regioni beneficiarie del fondo di coesione.

È possibile dunque inoltrare una notifica alla Commissione Europea in cui si dimostri la necessità di uno schema di aiuto di stato che vede un aumento del tasso di cofinanziamento al 85% per gli interventi nelle regioni meno sviluppate, in linea a quanto osservato per la Repubblica Ceca.

Aiuti di Stato per le Imprese Ferroviarie - Il caso della Repubblica Ceca

La Repubblica Ceca, ha notificato con procedura SA.44621 (2016/N) un insieme di sub-programmi volti a garantire l'interoperabilità nel trasporto ferroviario. L'obiettivo generale della misura è garantire la sicurezza tecnica e operativa interconnessione dei sistemi ferroviari nella Repubblica Ceca e nei sistemi ferroviari vicini (interoperabilità), nonché tra le singole entità coinvolte nel trasporto ferroviario in modo che possa competere con le altre modalità di trasporto.

Il Programma nel suo complesso si focalizza sul raggiungimento dell'interoperabilità nei seguenti sottosistemi (le specifiche tecniche di interoperabilità fissate per l'Unione):

- Sottosistema di controllo, comando e segnalamento
- Carrozze treno – sottosistema locomotive e carrozze passeggeri
- Sottosistema energetico

- Applicazioni telematiche nei sottosistemi trasporto merci e passeggeri
- Materiale rotabile – sottosistema rumore
- Materiale rotabile – vagoni merci

Il Programma è articolato in 5 sub-programmi:

1. Sub-programma 1: Implementazione dell'ERTMS e del sottosistema sicurezza (attrezzaggio rete e unità di bordo)
2. Sub-programma 2: Implementazione del sottosistema carrozze - locomotive e vagoni passeggeri – misure per il consumo energetico
3. Sub-programma 3: Implementazione del sottosistema carrozze – locomotive e carrozze passeggeri adattamento al funzionamento su sistema di corrente alternata a 25 kV / 50 Hz
4. Sub-programma 4: Implementazione del sottosistema telematico - applicazioni telematiche nel trasporto merci e nel trasporto passeggeri
5. Sub-programma 5: Implementazione del sottosistema materiale rotabile - carri merci - rispettando i requisiti di riduzione del rumore nell'ambito delle specifiche tecniche di interoperabilità per i sottosistemi del rumore e dei carri merci

Sono state individuate due categorie di Beneficiari degli aiuti:

- Le imprese di trasporto ferroviarie autorizzate (passeggeri e merci per i sottoprogrammi 1-4, solo merci per il sottoprogramma 5) che possiedono o gestiscono il materiale rotabile e i proprietari del materiale rotabile che non sono imprese ferroviarie
- SŽDC: Gestore dell'infrastruttura. SŽDC è beneficiario solo per i sottoprogrammi 1, 2 e 4.

L'aiuto proposto assume la forma di sovvenzioni dirette alle imprese idonee da parte del Ministero dei Trasporti o, se del caso, dal fondo statale per le infrastrutture di trasporto. I costi eleggibili consistono nei soli costi per investimenti in capitale funzionali al raggiungimento dell'interoperabilità secondo le relative STI.

A fronte di tale quadro, non è stata stabilita alcuna compensazione massima ad eccezione del sottoprogramma 5 in cui è prevista l'applicazione di un indennizzo massimo di 12 000 CZK (circa 444 EUR) per carro modernizzato. Secondo le autorità ceche questo valore è basato su progetti simili attuati all'estero, e l'obiettivo è di limitare ogni possibile uso inefficiente dei fondi del programma. Le autorità ceche spiegano che, a differenza di altri sottoprogrammi, vi è un grado significativo di standardizzazione nel settore dei carri merci e si può presumere che i costi unitari per la conversione dei carri diminuiscano nel tempo all'aumentare del numero totale di carri.

L'intensità massima di aiuto autorizzata dal regime è la seguente:

- 50% dei costi ammissibili per il sottoprogramma 1 in relazione all'allestimento di veicoli con unità GSM-R e sottoprogrammi da 2 a 5;
- 85% dei costi ammissibili per il sottoprogramma 1 relativo all'ETCS di bordo unità. Tale intensità di aiuto è dovuta a richieste di investimenti eccezionalmente elevate e la necessità di raggiungere gli obiettivi stabiliti nell'ERTMS nazionale Piano di attuazione. Questo valore si basa sui costi previsti per uno veicolo, superiore a 10 milioni di CZK (circa 370 000 EUR). Il lo stesso valore è stato applicato per questa area per il cosiddetto Cohesion Call of the Impianto CEF;
- 100% dei costi ammissibili per i sottoprogrammi 1, 2 e 4 se il beneficiario lo è SŽDC.

L'aiuto è stato dichiarato compatibile in ragione dell'obiettivo dell'interesse comune di sviluppare l'interoperabilità nel trasporto ferroviario nella Repubblica Ceca. L'Unione Europea perseguendo una politica volta a migliorare le condizioni per una migliore competitività e un uso più ampio del trasporto ferroviario e una progressiva eliminazione delle differenze in tutta l'Unione in termini di qualità e l'affidabilità delle ferrovie. Questo obiettivo è anche previsto nel Programma Operativo 2014-2020 per i trasporti della Repubblica Ceca, dedicato al miglioramento delle infrastrutture di trasporto in tutto il paese. La misura di aiuto mira a garantire l'interoperabilità su importanti linee ferroviarie, comprese quelle che fanno parte delle reti transeuropee, in tutti i sottosistemi previsti dalle STI.

L'aiuto è stato dichiarato compatibile anche perché avrà l'effetto di incoraggiare il trasferimento modale verso le ferrovie. Infatti, uno degli obiettivi fondamentali della misura proposta è il rafforzamento della competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto su strada.

10.1. Connecting Europe Facility

La *Connecting Europe Facility* (CEF) è il programma dell'Unione Europea destinato a completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, promuovendo investimenti pubblici e privati in questo ambito.

L'attrezzaggio con ERTMS dell'infrastruttura ferroviaria e dei treni è una delle priorità finanziate dalla CEF nel settore dei trasporti. Il programma finanzia con un contributo a fondo perduto fino al 50% dei costi ammissibili per l'installazione di ERTMS a terra e a bordo.

Nel periodo di programmazione 2014 – 2020, il gestore dell'infrastruttura ha ottenuto fondi per progetti connessi all'installazione dei ERTMS pari a 86,65 milioni di euro.

Considerato che nel prossimo periodo di programmazione si prevede che il programma CEF sia rifinanziato con 42,3 miliardi di euro, si stima il gestore dell'infrastruttura possa ottenere un contributo pari a circa 100[22] milioni di euro per il finanziamento del progetto analizzato. Tali risorse finanzierebbero l'attrezzaggio con ERTMS, coprendo l'1,2% del fabbisogno finanziario dell'investimento[23].

10.2. Fondi nazionali

Il PON Infrastrutture e reti 2014 – 2020 prevede il finanziamento del sistema ERTMS all'interno dell'Asse I, volto a "favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T". In particolare, gli interventi in ambito ERTMS possono essere finanziati nell'ambito della linea d'azione I.1.1 che si concentra sul "Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza". La linea dispone di una dotazione finanziaria di circa 885,13 milioni di euro a fronte dei quali sono state già impegnate risorse per circa 798,67 milioni di euro. Le risorse attualmente disponibili ammontano pertanto a circa 86,46 milioni di euro, che potrebbero essere utilizzate dal gestore dell'infrastruttura per il finanziamento di circa l'1% dell'investimento[19].

Al momento, il Programma non prevede linee di finanziamento per l'adeguamento del parco rotabile.

[22] Valore calcolato assumendo una percentuale di assorbimento dei fondi CEF da parte del gestore dell'infrastruttura paragonabile a quella osservata per il periodo di programmazione 2014-2020
[23] Costo dell'investimento totale per il gestore dell'infrastruttura nell'ipotesi di piano accelerato

Glossario

IF	Imprese Ferroviarie
Cdp	Contratto di programma
SST	Sottosistema Terra
SSB	Sottosistema bordo
ERTMS	European Rail Traffic Management System
Cdb	Circuiti di binario
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SSC	Sistema Supporto Condotta
BA	Blocco Automatico
BCA	Blocco Conta Assi
SCCM	Sistema di Controllo e di Comando Multistazione
ACC	Apparato Centrale Computerizzato
ACCM	Apparato Centrale Computerizzato Multistazione

Dossier ex ante

PROGRAMMA P120

"PIANO SICUREZZA ARMAMENTO"

28 giugno 2019

Indice

1 Premessa 3

2 Esigenze alla base del programma di investimento 3

3 Obiettivi del programma di investimento 4

4 Descrizione del programma di investimento 4

4.1 ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA 4

4.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4

4.3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 4

4.4 SCELTE TECNICO-FUNZIONALI INDIVIDUATE PER I PRINCIPALI INTERVENTI 5

4.5 RELAZIONE CON ALTRI PROGRAMMI DI INVESTIMENTO 5

4.6 VINCOLI TERRITORIALI E ALTRI RISCHI DELL'INVESTIMENTO 5

4.7 CLASSIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI NELL'AMBITO DEL CDP-I 6

5 Piano degli investimenti 6

5.1 IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 6

5.2 METODOLOGIA ALLA BASE DELLA STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE 6

5.3 MOTIVAZIONE VARIAZIONI DI COSTO RISPETTO ALLA PRECEDENTE STIMA 6

6 Impatto sulla gestione 7

7 Benefici associati all'intervento 7

8 Quadro finanziario 8

1 Premessa

Il presente documento è redatto al fine di integrare la documentazione istruttoria a supporto della proposta di finanziamento del programma "Sicurezza Armamento".

1 Ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera d punto 3 del Contratto di Programma parte Investimenti 2017-2021, il Dossier ex ante è richiesto per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per l'avvio di fasi progettuali e/o realizzative nonché per investimenti già avviati che, a seguito dell'esito di approfondimenti progettuali o variazioni di perimetro, manifestano significativi incrementi di costo e correlate ulteriori necessità finanziarie.

Il documento è finalizzato a supportare la valutazione per il finanziamento della realizzazione/prosecuzione del programma o progetto di investimento ed è strutturato nei contenuti in coerenza con le "Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" ai sensi dell'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, su cui il CIPE si è espresso con delibera n.68 del 1 dicembre 2016.

Il documento è strutturato nei contenuti, in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento, per illustrare i contenuti del programma/progetto di investimento, inquadrare gli interventi nell'ambito della strategia nazionale, quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza degli impatti organizzativi e gestionali derivanti dalla messa in esercizio delle opere realizzate.

Pertanto nel presente dossier ex ante si darà evidenza dell'aggiornamento dei contenuti del programma di "Sicurezza Armamento" e delle variazioni di costo rispetto alle precedenti stime recepite nel CdP-I 2017-2021.

2 Esigenze alla base del programma di investimento

Nell'intera rete sono presenti circa 27 mila Km di binario (di cui 22.000 di corsa) e circa 31 mila deviatoi (di cui 14.000 sui binari di corsa).

Sulle linee secondarie, sui raccordi e sulle linee di circolazione dell'intera rete nazionale, si registra in esercizio la presenza di 1400 km di binari posati su traverse in legno con una vetustà superiore ai 20 anni. A tali oggetti infrastrutturali vanno aggiunti circa 4.500 km di binario sui binari di corsa e circa 12000 deviatoi rispettivamente che raggiungeranno la fine della loro vita tecnica entro il 2026

Il programma è finalizzato al **superamento di questi contesti obsoleti** della sede che stante la specificità e l'impatto con il miglioramento della sicurezza non rientrano tra gli interventi di Manutenzione Straordinaria.

L'attuale quadro normativo prevede infatti l'eliminazione, nei limiti del tecnicamente ed economicamente conveniente, dell'uso del legno e la generalizzazione dell'uso di traverse e traversoni in cemento armato precompresso, estensione della lunga rotaia saldata con il generalizzato inserimento in lunga rotaia saldata degli scambi e l'uso di componentistica di tipo innovativo negli apparecchi del binario.

Al programma sopra indicato, si aggiungono gli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell'armamento che presentano rischi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Nello specifico rientrano il rinnovamento dei binari di corsa (BC) e degli scambi posti su di essi ormai obsoleti, giunti alla fine della vita tecnica.

Tutti gli interventi di rinnovo eseguiti nel programma permettono infatti di tendere alla completa standardizzazione della rete di RFI.

Il programma di investimento richiesto permetterebbe di velocizzare tale processo di ammodernamento andando a sanare situazioni difficili da gestire in termini di manutenzione.

3 Obiettivi del programma di investimento

L'utilizzo di traverse in cemento armato precompresso (cap) e l'adeguamento ai nuovi standard RFI permetterà di migliorare la qualità del binario, di incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura e limitare le attività di manutenzione garantendo alti standard qualitativi del binario.

Gli interventi, articolati su un orizzonte temporale di dieci anni da eseguire entro il 2026, consistono in:

- adeguamento di binari e deviatoi posati su traverse in legno;
- adeguamento dei binari di corsa e deviatoi giunti alla fine della vita tecnica.

4 Descrizione del programma di investimento

4.1 Articolazione del programma

Il Programma è articolato in un'unica opera funzionale.

L'investimento sarà attuato per stralci funzionali su un orizzonte temporale di dieci anni. Le priorità di intervento saranno determinate tenendo conto della vetustà, del tipo di armamento e dei volumi di traffico delle linee.

Gli interventi saranno realizzati dalle 15 Direzioni Territoriali Produzione (DTP), strutture periferiche di RFI deputate allo svolgimento delle attività produttive legate ai processi di manutenzione/gestione della rete e di circolazione in sicurezza dei treni.

4.2 Descrizione dell'intervento

Il piano prevede i seguenti tipi di intervento:

- adeguamento binari posati su traverse in legno con materiali rispondenti agli attuali standard costruttivi;
- adeguamento deviatoi posati su traverse in legno con materiali rispondenti agli attuali standard costruttivi e dei deviatoi posti su binari di corsa giunti alla fine della vita tecnica con materiali rispondenti agli attuali standard costruttivi;
- adeguamento binari di corsa giunti alla fine della vita tecnica con materiali rispondenti agli attuali standard costruttivi.

Detti interventi possono essere stimati per anno, con un orizzonte temporali di 10 anni, per circa 590 km di binario e circa 1200 deviatoi.

4.3 Inquadramento territoriale

Gli interventi su indicati risultano ubicati in maniera diffusa sull'intera rete nazionale per cui le attività verranno ad interessare i binari e i deviatoi che, a livello di vetustà, di affidabilità, tonnellaggio e velocità della linea, risultano essere maggiormente critici.

Parte di questa infrastruttura interessa linee secondarie per le quali si ipotizzava la chiusura che però non è avvenuta e non avverrà nel medio periodo.

In prima approssimazione si ipotizza che i costi di investimenti siano attribuiti proporzionalmente all'estensione della rete in esercizio.

RIPARTIZIONE REGIONALE DEI COSTI DI INVESTIMENTO

Regione	%
Abruzzo	3,1%
Basilicata	2,1%
Calabria	5,1%
Campania	6,5%
Emilia Romagna	7,8%
Friuli Venezia Giulia	2,8%
Lazio	7,3%
Liguria	3,0%
Lombardia	10,4%
Marche	2,3%
Molise	1,6%
Piemonte	11,3%
Puglia	5,0%
Sardegna	2,6%
Sicilia	8,2%
Toscana	8,8%
Trentino Alto Adige	2,1%
Umbria	2,2%

4.4 Scelte tecnico-funzionali individuate per i principali interventi

Armamento

Nella scelta dei materiali da utilizzare negli interventi di adeguamento verranno seguiti gli Standard dei materiali di Armamento di RFI in funzione della tipologia di linea in cui si dovrà intervenire.

Le rotaie saranno del tipo 60E1 R260 e le traverse saranno in cap con utilizzo di pietrisco tenace di 1^ categoria.

Le nuove rotaie sono dotate di innovativi Dispositivi Controllo Giunto Meccanico (DCGM), nonché di tre traverse speciali per giunti isolanti incollati.

L'ulteriore implementazione di tale dispositivi che hanno lo scopo primario di monitorare preventivamente da remoto gli spostamenti delle due testate della rotaia in corrispondenza dei giunti, in modo da programmare una manutenzione predittiva e quindi eliminare le rotture improvvise, non sono previste nell'ambito del presente programma.

Le tre traverse speciali inoltre rappresentano un ulteriore elemento di robustezza e quindi di efficientamento manutentivo dei giunti.

In occasione di tali interventi verranno ripristinati i canali di deflusso delle acque meteoriche al fine di garantire un miglioramento della durabilità dell'infrastruttura ferroviaria.

4.5 Relazione con altri programmi di investimento

Non ci sono interferenze o sovrapposizioni con altri programmi di investimento.

4.6 Vincoli territoriali e altri rischi dell'investimento

Non ci sono vincoli territoriali o altri rischi, che possano ritardare l'avanzamento del programma.

4.7 Classificazione degli interventi nell'ambito del CdP-I

Gli interventi che permetteranno di eliminare il materiale ormai prossimo al termine della vita utile con la possibilità di adeguare tali tratti a standard conformi alle norme di RFI e con quanto segnalato dall'ANSFISA in sede di Audit.

La sostituzione con materiali dello stesso tipo, in fase manutentiva, è inoltre di fatto impraticabile trattandosi di materiali ormai fuori produzione, difficilmente reperibili e con caratteristiche di durabilità inferiori. Conseguentemente il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura risulta particolarmente difficoltoso e non risolvibile attraverso un'attività manutentiva ordinaria e/o straordinaria per questo gli interventi rientrano nell' CdP-I.

5 Piano degli investimenti

5.1 Il Piano degli investimenti

Nella tabella che segue vengono riportati i costi di investimento previsti per anno.

PIANIFICAZIONE ANNUALE DEI FINANZIAMENTI DI COMPETENZA (MILIONI DI EURO)

Finanziato al 2017	2018	2019	2020	2021	oltre 2021	Totale
1.345,08	282,00	421,50	400,00	400,00	2.000,00	**4.848,58**

PIANIFICAZIONE ANNUALE DEL PROGRAMMA (MILIONI DI EURO)

Speso al 2018	2019	2020	2021	oltre 2021	Totale
1.143,19	400,00	400,00	400,00	2.505,39	**4.848,58**

5.2 Metodologia alla base della stima dei costi di realizzazione

La stima dei costi di realizzazione è stata ottenuta considerando il prodotto tra i costi parametrici (P) e la quantità degli oggetti da adeguare (Q).

Di seguito si riportano i costi parametrici utilizzati (P):

- 0,60 Mln per l'adeguamento dei binari (Piano Legno) sulle linee secondarie, raccordi e linee di circolazione;
- 0,690 Mln per l'adeguamento dei binari sulle linee di corsa;
- 0,074 Mln come media tra costi di adeguamento e di semplificazione dei deviatoi.

La differenza di costo tra le linee secondarie da quelle di corsa è giustificato dal fatto che vengano impiegati materiali con caratteristiche costruttive differenti in quanto le prime presentano volumi di traffico e velocità ridotte rispetto le seconde.

5.3 Motivazione variazioni di costo rispetto alla precedente stima

Nel vigente Contratto di Programma 2017-2021 il costo del programma è stimato pari a 4.848,6 milioni di euro.

La variazione di costo di 3.107 milioni di euro rispetto alla precedente stima, è dovuta sostanzialmente all'inserimento, oltre agli interventi previsti dal programma Piano Legno, anche degli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell'armamento che potrebbero presentare rischi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario sull'intera rete di RFI.

Di seguito viene rappresentato la tabella riepilogativa, con il relativo incremento, del costo del programma:

Intervento	Q (Km o N°)	P (Costo parametrico in €)	PxQ (€)	Totale (Mln)
Binari (Piano Legno)	1.432	600.000,0	859.200.000,00	1.741,00
deviatoi (Piano Legno)	12.000	73.533,3	882.400.000,00	
Binari	4.500	690.444,4	3.107.000.000,00	3.107,00
				4.848,60

6 Impatto sulla gestione

Le attività pianificate vengono eseguite riducendo al minimo l'impatto sulla circolazione e sulla disponibilità della linea attraverso l'esecuzione delle lavorazioni durante le IPO (Interruzione Programmate di Orario) principalmente nelle fasce notturne o prevedendo l'interruzione totale della linea per contenere al massimo i tempi di intervento.

Nel dimensionamento del programma si è tenuto conto della capacità produttiva interna, in termini di disponibilità del personale per la gestione delle interruzioni e per la scorta cantieri, nonché degli impatti sulla disponibilità dell'infrastruttura (scenario tecnico).

A seguito della realizzazione degli interventi non sono attesi significative variazioni dei costi di gestione per i processi di circolazione e manutenzione.

7 Benefici associati all'intervento

Gli interventi permetteranno di aumentare la capacità di tali linee incrementando inoltre il livello di sicurezza della circolazione.

Una linea attrezzata con traverse in cap incrementa la sicurezza in quanto garantisce una maggiore stabilità del binario/deviatoio con possibilità di realizzare la lunga rotaia saldata anche per curve di raggio di 150 metri.

L'eliminazione delle giunzioni di rotaia permette di avere un'infrastruttura con una maggiore performance in termini di sicurezza, disponibilità e affidabilità.

8 Quadro finanziario

Il costo aggiornato del programma ammonta a 4.848,60 milioni di euro.

Nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti il programma è riportato nella Tabella A – "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici" Programmi pluriennali di interventi - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge alla riga A1004E Sicurezza armamento con costo pari a 1.741,56 milioni di euro e risorse 1.175,00 milioni di euro.

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato incrementato con ulteriori risorse finanziarie destinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – "Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge", secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I, per complessivi 165,08 milioni di euro.

Le fonti di finanziamento del Contratto di Programma 2017-2021 disponibili per la realizzazione del programma ammontano pertanto a 1.340,08 milioni di euro.

Nell'ambito del programma sono state inoltre riclassificate le opere propedeutiche all'ammodernamento della linea Salerno-Avellino-Benevento/Mercato S. Severino di cui alla convenzione con la Regione Campania sottoscritta in data 21/12/2018 per 5,00 milioni di euro.

Con l'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I per il programma Sicurezza armamento saranno inoltre contrattualizzate nuove risorse per 703,50 milioni di euro provenienti dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019.

Nella tabella che segue è riportato un dettaglio delle risorse finanziarie previste per il programma:

FINANZIAMENTI DISPONIBILI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INVESTIMENTO (MILIONI DI EURO)

Descrizione	Importo [milioni euro]
Fonti CdP-I 2017-2021	1.340,08
Legge di Bilancio 2018 e 2019	703,50
Altro	5,00
Totale Fonti di finanziamento	2.048,58

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Tecnica

Oggetto: Programma Consolidamento opere d'arte
All. 2

La nota RFI-AD\PEC\P\2018\1293 del 29/08/2018 "Monitoraggio dello stato di conservazione delle opere" (qui allegata al n. 1) individuava un elenco di 409 opere tra ponti sottovia e viadotti per i quali, sulla base delle visite di controllo effettuate ai sensi della procedura DTC PSE 44 1 0 "*Visite di controllo ai ponti, alle gallerie e alle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria*", sono programmati in via prioritaria gli interventi di manutenzione straordinaria il cui onere è stimato pari a 500 mln€.
Per accelerare l'attuazione di tali interventi - in linea con gli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di dare maggiore impulso all'azione di mantenimento e potenziamento delle infrastrutture - si intende avviare un programma denominato "**consolidamento opere d'arte**" all'interno del Piano della Sicurezza che prevede un fabbisogno finanziario annuo di 100 mln€ in 5 anni, da attuarsi in coerenza con gli altri due programmi già avviati per la stessa tipologia di opere finalizzati, uno, al miglioramento sismico secondo l'OPCM 3274/2003 (Programma A1013B), l'altro, al conseguimento dell'interoperabilità ai sensi del Regolamento UEN1315/2013 (Programma A1004F).
In particolare, nella programmazione degli interventi saranno tenuti in considerazioni oltre allo stato di conservazione descritto dal codice giudizio previsto nel quadro procedurale aziendale registrato tramite avviso V1, l'indice di difettosità Domus, il numero dei treni e la cantierabilità degli interventi.
Le risorse pari a 100 mln€, previste nell'aggiornamento 2019 del Contratto di Programma vigente, consentiranno l'avvio di un primo stralcio di interventi, per un totale complessivo di circa 80 opere, elencate nella tabella allegata al n. 2. In tali interventi rientrano i ponti di cui al *Rapporto Tecnico Informativo – Opere d'arte con codice "Giudizio di Dettaglio" maggiore di 0060,* trasmesso al MIT in allegato alla nota RFI-DTC\A0011\P\2019\0000792 del 2/4/2019, che hanno mantenuto il codice giudizio >60 a seguito dell'esecuzione delle visite generali, ai sensi della succitata Procedura DTC PSE 44 1 0 e della Metodologia Operativa MO SE 03 1 0 "*Compilazione dei verbali di visita alle opere d'arte".*
L'elenco di tali opere potrà subire delle modifiche in quanto la pianificazione degli interventi per il 2020 non è ancora conclusa in quanto sarà consolidata in autunno con la conferma dello scenario tecnico.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 29/8/2018
RFI-AD\PEC\P\2018\0001293

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Egregio Signore,
Dott. Dimitri Dello Buono
Capo Segreteria Tecnica
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1
00100 Roma

Gent.ma Signora,
Avv. Luisa Perrotti
Capo Dipartimento
Infrastrutture, Sistemi Informativi e Statistici
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Nomentana, 2
00100 Roma

p.c. Egregio Signore,
Prof. Gino Scaccia
Capo di Gabinetto
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1
00100 Roma

Oggetto: Monitoraggio dello stato di conservazione delle opere
Allegati: 1

Sono pervenute a questo Gestore alcune richieste da parte di Amministrazioni comunali inerenti informazioni in merito al monitoraggio dello stato di conservazione delle opere di competenza di questa Società e alla pianificazione degli interventi finalizzati alla risoluzione di eventuali criticità in relazione alle stesse.

In merito a tali richieste, scaturite secondo quanto dichiarato dagli stessi Enti da specifici indirizzi del Governo, si ritiene utile fornire un riscontro organico direttamente a codesto Ministero.

Occorre innanzi a tutto evidenziare che il monitoraggio sullo stato di conservazione delle opere d'arte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è disciplinato da apposite procedure raccolte nel Sistema di Gestione della Sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana sulla base del quale l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha rilasciato l'Autorizzazione di Sicurezza prevista nel D.Lgs. 162/2007.

Le informazioni relative all'anagrafica delle opere e al loro stato di conservazione sono registrate sui sistemi informativi aziendali e sono di libera consultazione da parte della stessa ANSF e possono ovviamente essere messe a disposizione anche di codesto Ministero.

Al fine di fornire un sintetico quadro riepilogativo sulla gestione delle opere è stato predisposto l'allegato documento "*Modalità di gestione delle opere d'arte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e interventi prioritari da attuare nei ponti/viadotti*" in cui in particolare sono riportati:

- il quadro normativo di riferimento,
- alcuni cenni sul sistema informativo di supporto In.Rete2000,
- la consistenza dei ponti/viadotti e delle altre opere di scavalco e le principali tipologie costruttive adottate,
- le differenti tipologie di verifica alle opere d'arte e le relative periodicità,
- le modalità di classificazione delle opere in base al giudizio di dettaglio sul loro stato di conservazione e brevi cenni sul *Bridge Management System* in uso,
- i processi formativi e abilitativi per il personale addetto al controllo delle opere e l'allocazione di detto personale nella organizzazione aziendale,
- brevi cenni sugli strumenti e mezzi per l'esecuzione dei controlli,
- i criteri per la programmazione degli interventi di manutenzione.

In merito a quest'ultimo punto, in allegato alla stessa relazione è contenuto l'elenco dei 409 ponti/viadotti per i quali, sulla base degli esiti delle verifiche effettuate, sono programmati in via prioritaria interventi di manutenzione straordinaria il cui onere complessivo è stimato pari a 500 mln€.

Per accelerare l'attuazione di tali interventi, in linea con gli indirizzi di codesto Ministero di dare maggiore impulso all'azione di mantenimento e potenziamento delle infrastrutture convenzionali, nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma, parte Investimenti, sarà inserita una specifica riga nell'ambito del Piano della Sicurezza che prevedrà un fabbisogno finanziario annuo di 100 mln€ per 5 anni e che si attuerà in coerenza con gli altri due programmi già avviati per la stessa tipologia di opere finalizzati al miglioramento sismico secondo l'OPCM 3274/2003 (Programma A1013B) e al conseguimento dell'interoperabilità ai sensi del Regolamento UE N. 1315/2013 (Programma A1004F).

Si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione e, salvo diverso avviso, si darà comunicazione della presente informativa ai Provveditorati Interregionali per le Opere Pubbliche e alle Amministrazioni comunali che hanno formulato o formuleranno specifiche richieste.

Cordiali saluti

Maurizio Gentile

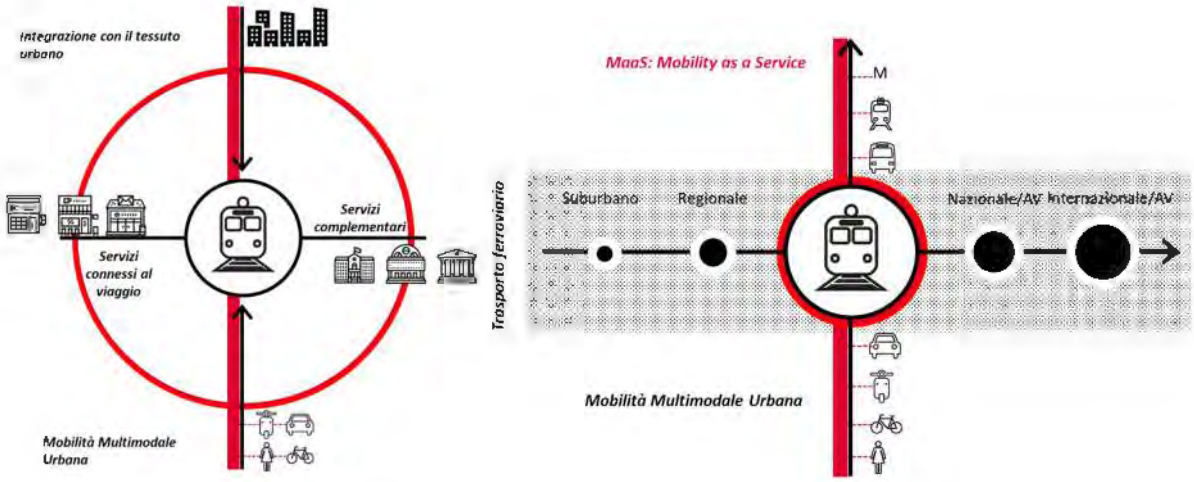
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ELENCO OPERE: 1° STRALCIO

UT	LINEA	SEDE TECNICA	DEFINIZIONE
ANM1	ANCONA - BRINDISI	TR4898-SD-OA00-PT0-P04	Ponte - Km. 273,859 binario pari
BAM1	ANCONA - BRINDISI	TR6358-SD-OA00-PT0-B05	Sottovia - Km. 594+648
BAM1	TARANTO - BRINDISI	TR6529-SD-OA00-PT0-P04	Ponte ad impalcato Km 17+090 (demolito)
BOM2	MILANO - BOLOGNA	TR3886-SD-OA00-PT0-P06	Ponte ad Arco sul PARMA - Km 90,019
BOM1	BOLOGNA - PISTOIA	TR3937-SD-OA00-PT0-P05	Ponte ad arco - Km 82,560
CAM1	DECIMOMANNU - CARBONIA	TR6766-SD-OA00-PT0-P02	Ponte Km. 35+582
CAM1	CAGLIARI - G.ARANCI MAR.	TR6705-SD-OA00-PT0-P03	Ponte km. 58+435
CAM1	CHILIVANI - P. TORRES	TR0429-SD-OA00-PT0-P03	Ponte ad arco km 40+328
CAM1	CAGLIARI - G.ARANCI MAR.	TR0548-SD-OA00-PT0-P02	Ponte km 10+000
CAM1	CAGLIARI - G.ARANCI MAR.	TR6739-SD-OA00-PT0-P03	Ponte km. 25+954 ®
FIM1	FIRENZE - PISA	TR4622-SD-OA00-PT0-P04	KM 32+431 PONTI METALL VIA DELLA PIOVOLA
FIM3	VIAREGGIO - PRATO	TR4417-SD-OA00-PT0-P01	Ponte ad Arco (f. Ozzeri) - Km. 40+567
FIM3	PARMA - VEZZANO/SARZANA	TR4796-SD-OA00-PT0-P01	Ponte ad Arco - (R.Manubiola) Km 45+471
FIM3	GENOVA - PISA	TR0260-SD-OA00-PT0-B03	Sottovia Imp Az.Agr.Pruniccio Km 107+519
FIM3	PARMA - VEZZANO/SARZANA	TR4798-SD-OA00-PT0-P05	Ponte ad arco - Km. 54+797
FIM3	GENOVA - PISA	TR7266-SD-OA00-PT0-B05	Sottovia Impal v.Rep. Km 139+798
FIM2	ROMA - FIRENZE (DD.)	TR0600-SD-OA00-PT0-B07	Sottovia Km 134+407 linea DD
FIM3	LUCCA - AULLA	TR4477-SD-OA00-PT0-P01	Ponte ad Arco r.Cavo - Km. 54+802
FIM1	VIAREGGIO - PRATO	TR3418-SD-OA00-PT0-P03	KM 22+751 PONTE MET.TORRENTE BAGNOLO
GEM1	MILANO - GENOVA	TR8426-SD-OA00-PT0-P04	Ponte - km. 136,911
GEM1	ASTI - ACQUI - GENOVA	TR3797-SD-OA00-PT0-P02	Ponte ad arco m 10 - Km. 53,330
MIM3	ALESSANDRIA - PIACENZA	TR2489-SD-OA00-PT0-P01	Ponte km 20+460 Torrente Scrivia
MIM2	LECCO - TIRANO	TR2085-SD-OA00-PT0-B05	Sottovia - km.14+698
MIM2	SEREGNO - ROVATO	TR2249-SD-OA00-PT0-B02	Sottovia km 51+667
MIM2	SEREGNO - ROVATO	TR2248-SD-OA00-PT0-B06	Sottovia Arco Ribassato Mattoni km51+132
MIM2	LECCO - TIRANO	TR2088-SD-OA00-PT0-B12	Sottovia - km.05+869
MIM2	LECCO - TIRANO	TR2078-SD-OA00-PT0-P03	Ponte km 36+247
MIM2	LECCO - TIRANO	TR2087-SD-OA00-PT0-B07	Sottovia - km.09+312
MIM2	LECCO - TIRANO	TR2088-SD-OA00-PT0-B07	Sottovia - km.03+123
MIM2	SEREGNO - ROVATO	TR2246-SD-OA00-PT0-B03	Sottovia Arco Ribass. Mattoni km 43+300
MIM2	SEREGNO - ROVATO	TR2247-SD-OA00-PT0-P02	Ponte - Km. 47+753
MIM2	SEREGNO - ROVATO	TR2278-SD-OA00-PT0-P01	Ponte in ferro km 10+672
MIM3	BRESSANA - BRONI	TR2517-SD-OA00-PT0-P01	Ponte km 10+500 travata scuropasso
MIM3	BRESSANA - BRONI	TR2514-SD-OA00-PT0-P01	Ponte km 2+111
MIM1	NODO DI MILANO	TR7186-SD-OA00-PT0-P03	Ponte binari Sella di Lancio cab.I
NAM1	ROMA - CASSINO - NAPOLI	TR5871-SD-OA00-PT0-B03	Sottovia Km.247+978 (ponte Bettina)
NAM2	AVELLINO - ROCCHETTA	TR6246-SD-OA00-PT0-P02	Ponte km.98+301 a 3 luci da ml.37.90
NAM2	BENEVENTO - CODOLA	TR6198-SD-OA00-PT0-P01	Ponte - Km. 13+029
NAM2	BATTIPAGLIA - METAPONTO	TR7399-SD-OA00-PT0-P07	Ponte Km. 155+753,63
NAM1	ROMA - CASSINO - NAPOLI	TR5989-SD-OA00-PT0-P01	Ponte obliquo Km.229+540
NAM1	AVERSA - FOGGIA	TR6021-SD-OA00-PT0-P05	Ponte Regi Lagni- Km. 172+389
PAM1	PALERMO - TRAPANI (gruppo D)	TR0691-SD-OA00-PT0-P15	Ponte Km.54+684
PAM1	PALERMO - MESSINA	TR0614-SD-OA00-PT0-P02	PONTE BURRONE FINALE KM. 80+123
RCM2	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0742-SD-OA00-PT0-P01	Ponte - TM CATONA Km 363+343 b/d
RCM2	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0742-SD-OA00-PT0-P02	Ponte - TM CATONA Km 363+343 b/p
RCM1	TARANTO - SIBARI	TR0180-SD-OA00-PT0-P01	TM Ferro Km 94+169 (B/U)
RCM1	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0043-SD-OA00-PT0-P06	Ponte - km 110+396 (ml 4,50)
RCM1	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0723-SD-OA00-PT0-P07	TM S. Antonio Km 163+866 (B/P)
RMM1	PISA - ROMA	TR5243-SD-OA00-PT0-B07	Sottovia Via Prenestina km 1+420
RMM2	ROMA-FIRENZE (LL.)+INTERCON.	TR0853-SD-OA00-PT0-P04	Ponte in acciaio - Km. 92+370
RMM1	OSTIENSE - FIUMICINO	TR5302-SD-OA00-PT0-P02	Ponte - Km. 27+780
RMM3	ROMA - NAPOLI GIANTURCO	TR5782-SD-OA00-PT0-B11	Sottovia - Km. 73,900
RMM3	ROMA - NAPOLI GIANTURCO	TR5786-SD-OA00-PT0-B09	Ponte ad arco - Km. 125,299

UT	LINEA	SEDE TECNICA	DEFINIZIONE
RMM3	ROMA - PESCARA	TR5532-SD-OA00-PT0-B05	Sottovia Km 48+093
RMM2	ROMA - FIRENZE (DD.)	TR5463-SD-OA00-PT0-B03	Sottovia scat.Nuova Salaria km16,974
RMM3	ROMA - PESCARA	TR5532-SD-OA00-PT0-P03	Ponte a 3 archi Km 49+440
RMM1	PISA - ROMA	TR5234-SD-OA00-PT0-P04	Ponte - Km. 51,550
RMM1	PISA - ROMA	TR0229-SD-OA00-PT0-P05	Ponte - km 55+140
RMM3	ROMA - PESCARA	TR5514-SD-OA00-PT0-B01	Sottovia Km. 123+911
RMM1	OSTIENSE - FIUMICINO	TR5252-SD-OA00-PT0-B03	Sottovia Km. 10+568(trastev-v.bonelli)
RMM1	PISA - ROMA	TR0229-SD-OA00-PT0-P01	Ponte - Km. 56,932
RMM1	PISA - ROMA	TR5236-SD-OA00-PT0-P02	Ponte - km 42+216
RMM1	PISA - ROMA	TR5227-SD-OA00-PT0-P05	Ponte - km 118+246
RMM3	ROMA - NAPOLI GIANTURCO	TR5777-SD-OA00-PT0-B01	Sottovia obliquo - Km. 17,491
RMM3	ROMA - CASSINO - NAPOLI	TR5659-SD-OA00-PT0-B01	Sottovia - Km. 121,400
RMM3	ROMA - NAPOLI GIANTURCO	TR5783-SD-OA00-PT0-P02	Ponte in ferro (portella) Km 102+094
TOM3	TORINO - GENOVA	TR0307-SD-OA00-PT0-P04	Ponte Km. 75+280 SCARICATORE MATTONI
TSM1	UDINE - B S.POLO	TR6853-SD-OA00-PT0-P01	Ponte sul NATISONE Km. 14+720,64
TSM1	UDINE - VENEZIA MESTRE	TR8457-SD-OA00-PT0-P01	Ponte ad arco CORMOR Km.123+547
TSM1	TRIESTE C.M. - NOVA GORICA	TR8711-SD-OA00-PT0-B04	Sottovia ferro Ferrovia FS. km. 16+610
TSM1	UDINE - VENEZIA MESTRE	TR3257-SD-OA00-PT0-P03	Ponte - Km. 81,844
TSM1	VENEZIA MESTRE - TRIESTE	TR3390-SD-OA00-PT0-P01	Ponte Km. 6+550,25
TSM1	UDINE - VENEZIA MESTRE	TR3257-SD-OA00-PT0-P04	Ponte - Km. 78+432 (Fiume Noncello)
TSM1	VENEZIA MESTRE - TRIESTE	TR3390-SD-OA00-PT0-B09	Sottopasso ad Arco Km. 3+963,40
TSM1	UDINE - B S.POLO	TR0226-SD-OA00-PT0-P14	Ponte km 39+972,58
VEM1	PADOVA - BOLOGNA	TR4083-SD-OA00-PT0-B06	Ponte su Strada delle Valli - km 99+696
VEM2	VICENZA - TREVISO	TR7239-SD-OA00-PT0-P03	PONTE-Km 15+473
VEM2	CALALZO - CASTELFRANCO	TR3125-SD-OA00-PT0-P01	Ponte - km 73+789
VRM1	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0-P03	Ponte Km 47+478
VRM1	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0-P02	Ponte Km 47+411
VRM1	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0-P04	Ponte Km 47+513
VRM1	MILANO LAMBRATE - VENEZIA	TR2845-SD-OA00-PT0-B04	Sottovia Km 135+168
VRM1	BRENNERO - VERONA	TR2722-SD-OA00-PT0-B02	Sottovia Km 9+591 strada del Chievo
VRM2	BRENNERO - VERONA	TR2699-SD-OA00-PT0-P01	Ponte torr. Bronzolo km 139+648

Dossier ex ante



Piano Stazioni

Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale

Nuovo progetto di riqualificazione delle aree esterne in asset

28 giugno 2019

Indice

1. PREMESSA 3

1.1. Stazione come NODO intermodale e POLO di servizi 3

2. ESIGENZE ALLA BASE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 4

2.1. Overview 4

2.2. Verso la stazione del futuro 4

2.3. Mobilità: la stazione come nodo intermodale 4

2.4. Territorio: la stazione come polo di servizi 5

3. OBIETTIVI DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 6

3.1. Il perimetro d'intervento 6

3.2. Obiettivi del programma 6

4. DESCRIZIONE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO: INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELL'INTEGRAZIONE MODALE 12

4.1. Il progetto di investimento 12

4.2. La relazione con gli altri programmi di investimento 12

4.3. Il processo di progettazione e realizzazione partecipata RFI / Comuni 12

4.4. Ambito di intervento 13

4.5. Articolazione del programma e principali scelte individuate 13

5. IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 17

5.1. La metodologia alla base della stima degli investimenti 17

5.2. La stima degli investimenti 17

5.3. Variazione del costo a vita intera 19

6. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO 20

7. QUADRO FINANZIARIO 21

1. Premessa

1.1. Stazione come NODO intermodale e POLO di servizi

RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria, è la società del Gruppo FS Italiane cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in tutte le sue componenti: linee ferroviarie, stazioni, centri intermodali ed interporti. È interesse di RFI, quindi, attivare investimenti finalizzati al **potenziamento dell'accessibilità e dell'attrattività dell'area di stazione** per l'incremento del numero di utenti del sistema ferroviario.

In tale ottica, RFI ha avviato il piano di **riqualificazione di un network composto da circa 620 stazioni**, che da sole veicolano oltre il 90% dei viaggiatori, destinate ad essere ripensate nel duplice ruolo **di centralità delle funzioni urbane** e **nodo primario di accesso al sistema di mobilità collettiva**.

La stazione viene ricondotta al **centro** di un sistema di **MaaS (Mobility as a Service) sostenibile**, con **spazi** e i **servizi** in grado di garantire un'**intermodalità** rapida e intuitiva ma anche ripensata come **parte integrante della città, polo vitale della "smart city"**, capace di influire positivamente sulla **riqualificazione dell'ambiente urbano**, attraendo giovani e innovazione.

Con riferimento a tale network sono già stati finanziati ed in parte realizzati interventi per la riqualificazione e l'adeguamento agli standard di interoperabilità delle **aree interne del fabbricato viaggiatori** e di banchine, pensiline e sottopassi (Programma **Easy & Smart Station**).

Per assicurare il pieno raggiungimento degli obiettivi di **accessibilità al sistema ferroviario**, **qualità dei servizi alle persone**, **sviluppo del trasporto pubblico** attraverso il **miglioramento dell'integrazione modale** è però necessario che gli interventi si estendano oltre il perimetro del fabbricato viaggiatori, comprendendo i **piazzali antistanti la stazione ed altre aree limitrofe**, sulla base di una pianificazione progettuale che consideri in maniera integrata ambiti ed interventi di competenza tanto di RFI quanto degli Enti Locali di riferimento, secondo quanto articolato nel seguito del presente documento.

La stazione come Nodo intermodale

La stazione come Polo di servizi

2. Esigenze alla base del programma di investimento

2.1. Overview

Ambizione del Piano Stazioni è soddisfare le **esigenze di mobilità** delle persone negli spostamenti quotidiani, contribuire allo **sviluppo sostenibile** e all'**attrattività del territorio** ed aumentare la **connettività** e l'**integrazione** della rete di spostamenti con **mezzi pubblici**.

Gli ambiti di azione del Piano interessano essenzialmente:

Le Stazioni

- Potenziamento della funzione di **nodo** per l'integrazione modale
- Valorizzazione della funzione di **polo** di servizi
- Riqualificazione dei **piazzali** antistanti e delle **aree limitrofe** strettamente correlate alla stazione

Il Trasporto ferroviario

- Ridisegno degli spazi per la massima linearità dei percorsi
- Integrazione dell'offerta per collegamenti diretti con porti e aeroporti

Il TPL: Trasporto Pubblico Locale

- Coordinamento dell'offerta di TPL da/per la stazione per l'integrazione con il sistema ferroviario
- Ridisegno di spazi improntato all'agevolazione dello scambio modale

La Sostenibilità

- Promozione delle modalità di trasporto pubblico e mobilità dolce
- Miglioramento dell'efficienza dei consumi idrici ed energetici
- Scelta di materiali in funzione del LCA
- Uso sociale di asset non strumentali
- Coinvolgimento degli Stakeholders.

2.2. Verso la stazione del futuro

Come accennato in premessa, la strategia di RFI prevede che le stazioni sviluppino il duplice ruolo di **nodo intermodale** e di **polo di servizi**, siano integrate nell'ecosistema urbano e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori.

Tale idea di stazione persegue un nuovo orizzonte di crescita, in osmosi con il territorio con cui si connette: è intelligente, inclusiva, accessibile, integratore di cultura, comunicazione e cooperazione, valorizza reti e connessioni.

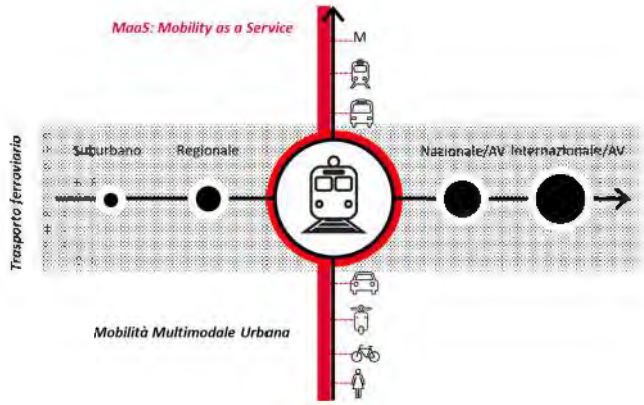
Elemento essenziale per lo sviluppo del nuovo concept è dunque il dialogo con gli stakeholder, a partire dagli Enti Locali che pianificano la mobilità e le trasformazioni urbanistiche del territorio di riferimento.

2.3. Mobilità: la stazione come nodo intermodale

Il nuovo concept di stazione nasce immaginando la stazione come **nodo di interconnessione** tra una dimensione orizzontale, costituita dal trasporto ferroviario e una dimensione verticale, costituita dalla mobilità urbana.

Gli obiettivi di questo approccio strategico sono volti a:

- aumentare il livello di connettività delle stazioni (TPL, sharing mobility, ciclabilità), per attrarre nuovi clienti ed aumentare la soddisfazione degli attuali,
- migliorare l'accessibilità delle stazioni, attraverso percorsi e spazi sicuri ed un design inclusivo,
- potenziare l'infomobilità e il wayfinding, fuori e dentro la stazione,
- integrare la stazione all'interno della pianificazione urbana della mobilità (es. PUMS).

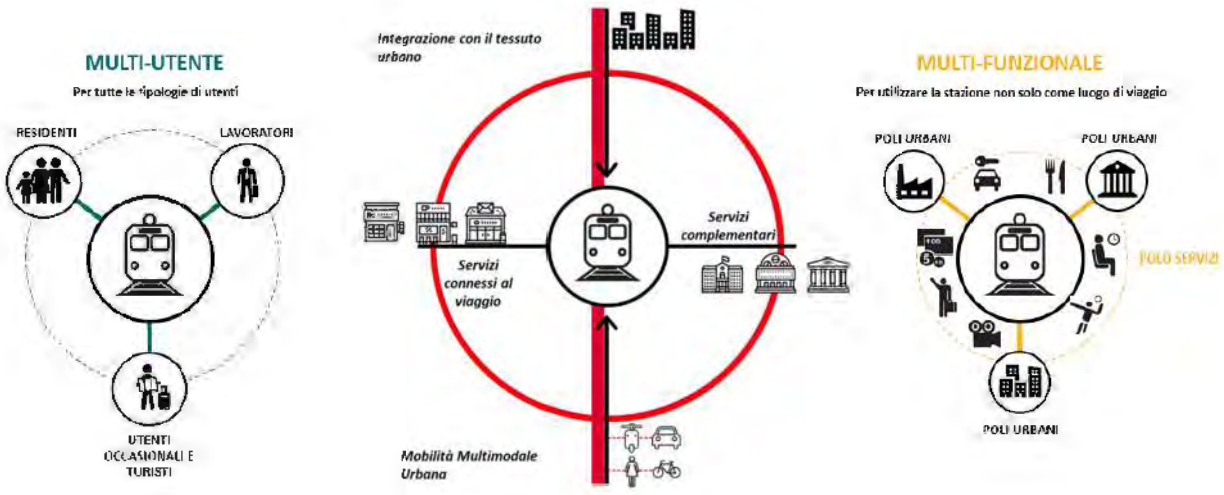


2.4. Territorio: la stazione come polo di servizi

La nuova stazione dovrà essere ripensata per garantire la diversificazione dell'offerta di stazione in funzione dell'utenza, attuale e futura, costituita da viaggiatori ma anche da semplici cittadini attratti dai servizi disponibili e dagli spazi sicuri e gradevoli, unita alla valorizzazione del contesto di riferimento.

I servizi e gli spazi saranno ripensati oltre la semplice idea del luogo di transito, per soddisfare le esigenze di:

- **pendolari:** servizi time saving per le attività quotidiane (ufficio postale, punti di prelievo e-commerce, farmacia, laboratorio analisi, minimarket, etc.)
- **turisti:** info point su hotel, collegamenti, depositi bagagli, promozioni delle realtà locali e del turismo sostenibile, ostelli e servizi di trasporto da/per località turistiche
- **lavoratori**: spazi per le nuove forme di co-working, Fab Lab, incubatori di impresa, servizi per attrarre i giovani e l'innovazione.



3. Obiettivi del programma di investimento

3.1. Il perimetro d'intervento

Come anticipato in premessa, sono state identificate 620 stazioni prioritarie da potenziare in termini di accessibilità, attrattività ed adeguamento agli standard di interoperabilità; tali stazioni sono diffuse capillarmente sull'intero territorio nazionale ed in grado di veicolare la quasi totalità dei passeggeri in transito sulla rete.

620 **Stazioni prioritarie su tutto il territorio nazionale**

30% **Del totale stazioni gestite da RFI**

90% **Del totale del totale passeggeri in transito presso le stazioni nel 2017**

fonte dati: Osservatorio di Mercato RFI

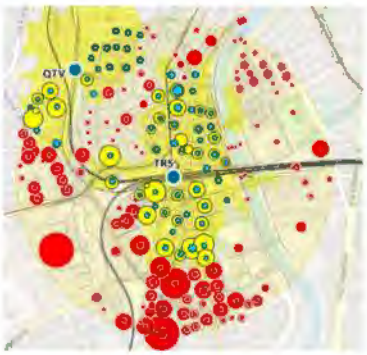
3.2. Obiettivi del programma

Il programma nasce con la finalità di attivare un articolato insieme di investimenti, finalizzati al miglioramento dell'**accessibilità** e dell'**attrattività** delle stazioni - con riferimento sia alle aree interne che esterne ai fabbricati viaggiatori - con conseguente beneficio sia in termini di incremento del numero complessivo di utenti del sistema ferroviario che di valorizzazione del contesto in cui la singola stazione è inserita.

Seguendo tale scopo, sono stati individuati quattro macro obiettivi: Efficienza, Sicurezza, Servizi, Sostenibilità.

Efficienza

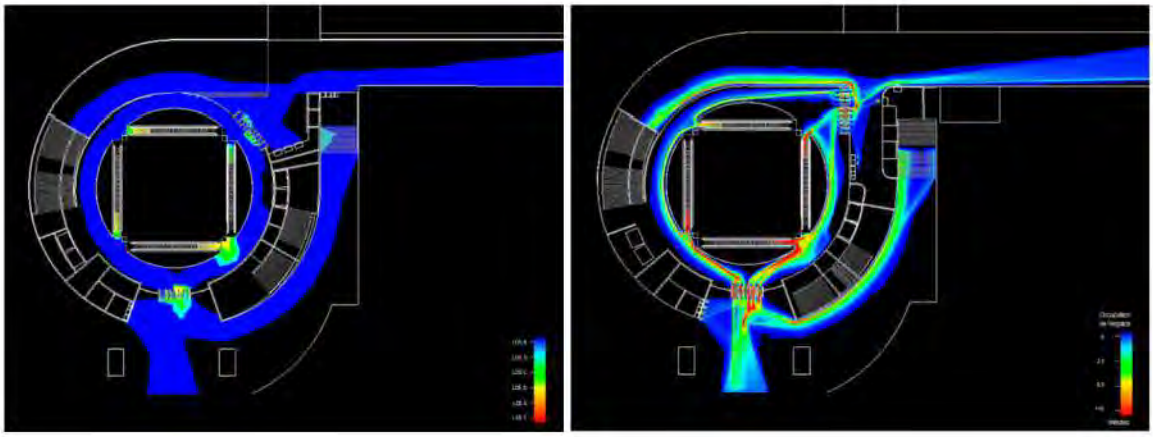
- Potenziare la funzione di **nodo dell'intermodalità a scala urbana** (TPL, sharing mobility, ciclabilità e mobilità elettrica): attraverso l'analisi della copertura del TPL sui bacini di influenza è possibile individuare gli ambiti critici privi di un collegamento efficace con le stazioni. Il dialogo con gli Enti Locali, diventa, pertanto, un elemento indispensabile per avviare iniziative specifiche finalizzate alla riconnessione delle stazioni con gli ambiti attualmente non adeguatamente serviti dal TPL, il cui effetto sarà quello di incrementare il bacino di utenza.
  Per massimizzare l'efficacia di questa operazione è necessario ridisegnare gli spazi esterni alle stazioni, in particolare i piazzali, agevolando l'attestamento dei bus, le manovre e lo scambio intermodale.



Analisi captazione pedonale Roma Trastevere

Flussi pedonali- Stazione di Varese

- **Migliorare l'accesso e le connessioni alla stazione** e **gli spostamenti nelle aree interne:**, attraverso l'analisi delle connessioni ciclabili e pedonali è possibile individuare gli interventi strategici per la città, capaci di migliorare la connettività «dolce» con le stazioni. L'ottimizzazione degli spazi antistanti la stazione permette di avere una maggiore efficienza nell'accesso pedonale e permette di ottimizzare la gestione dei servizi di stazione, posizionandoli dove più richiesto. Per quanto riguarda **l'accessibilità interna**, i flussi possono essere ottimizzati in modo tale da garantire un elevato Livello di Servizio (LoS) degli spazi e in questo modo evitare momenti di sovraffollamento e mantenere una circolazione fluida.



Livello di servizio (sx) e occupazione temporale (dx) – Pont de Bondy, Parigi

Immagine 3D della microsimulazione – Pont de Bondy, Parigi

- Potenziare l'infomobilità e il wayfinding, fuori e dentro la stazione: gli interventi possono riguardare la riconnessione dei piazzali delle stazioni alla rete ciclabile esistente, la realizzazione di parcheggi per bici in ambito stazione e il miglioramento dell'accessibilità pedonale, in particolare dal lato retrostante di stazione, attraverso sovra/sottopassi e sistemi di Wayfinding.

Sicurezza

La sicurezza, reale ma anche solo percepita, è un'esigenza basilare degli utenti delle stazioni. E' intesa come valore sociale, prerequisito fondamentale per la scelta di un modo di trasporto.

La prevenzione ambientale, ottenuta eliminando tutti quei fattori che fanno percepire l'ambiente urbano come insicuro, è mirata ad "evitare che un evento criminale si realizzi", partendo da due principi fondamentali: le persone proteggono il territorio al quale sentono di appartenere e la pianificazione e la progettazione degli spazi urbani possono "sottrarre spazio al crimine".

La progettazione dei percorsi deve tenere conto di sicurezza e accessibilità per tutte le tipologie di utenze: è necessario aver presente quali sono le caratteristiche fisiche (aperto o chiuso, visibile o nascosto, luminoso o buio, accessibile o inaccessibile, pubblico o privato) che favoriscono od ostacolano la possibilità che un evento criminale si realizzi e se un percorso non può garantire sufficiente sicurezza - o sensazione di sicurezza - è necessario studiare un percorso alternativo.

Un buon mix funzionale (commerciale, residenziale, ricreativo, ecc.) ed attività diversificate producono una sorveglianza spontanea continua perché implicano un flusso continuo di utenti.

Pe innescare rispetto e cura degli spazi di stazione è necessario garantire l'identificazione dell'utenza con lo spazio pubblico, che deve per questo essere sempre ben curato: è infatti dimostrato che armonia e decoro ispirano fiducia e senso di appartenenza.

Pertanto gli interventi dovranno:

- prevedere una riqualificazione architettonica mirata a creare spazi pubblici aperti, visibili, luminosi, accessibili e ben curati, così da aumentare la percezione di sicurezza da parte degli utenti di stazione;
- prevedere nuove funzioni negli spazi di stazione attualmente sotto utilizzati, così da promuovere una frequentazione quanto più possibile continua degli ambienti.
- garantire adeguate misure di manutenzione e controllo, da parte dell'ente proprietario/gestore dell'area, per prevenire il degrado, monitorare attentamente i luoghi più critici ed intraprendere rapide azioni di ripristino del decoro a seguito di atti vandalici.

Servizi

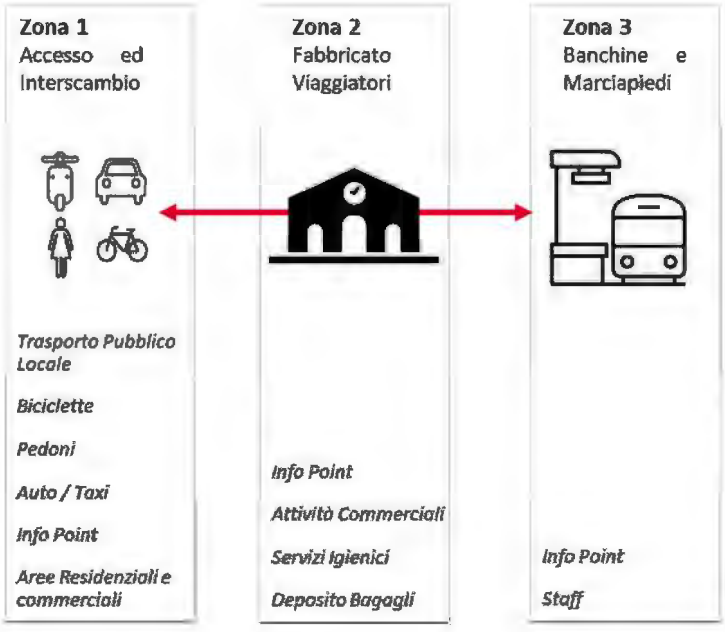
La stazione come luogo ibrido diventa un luogo utilizzato continuativamente dalla città e fortemente connesso con il tessuto urbano. L'hub è sia parte dei servizi della città che parte dell'itinerario di viaggio. Ogni viaggiatore determina il ruolo che gli spazi di stazione occupano nella sua user experience, contribuendo così a creare nuovi spazi vitali, volti a:

- aumentare l'attrattività degli spazi interni ed esterni alle stazioni;
- introdurre servizi e spazi di aggregazione per un maggiore mix funzionale;
- migliorare e standardizzare l'ergonomia delle aree e dei percorsi di stazione, interni ed esterni, per agevolare lo scambio modale e l'integrazione con il contesto;
- potenziare i servizi connessi al viaggio e non.

All'interno della stazione, le esigenze dell'utente possono essere rappresentate in tre zone chiave:

- **Zona 1:** Accesso ed interscambio
- **Zona 2:** Fabbricato Viaggiatori
- **Zona 3:** Banchine e marciapiedi

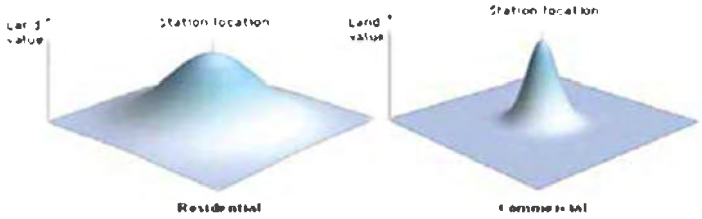
Una gestione dello spazio efficace ed equilibrata, leggibile in tutte e tre le zone, svolge un ruolo significativo nella logica e nella qualità del movimento dei passeggeri, supportata da sistemi sussidiari quali la segnaletica a messaggio fisso e variabile.



Numerosi studi sul tema dimostrano che gli interventi di miglioramento degli spazi esterni di una stazione producono benefici su tutto il tessuto urbano circostante.

Si segnala tra le altre una ricerca di Network Rail (UK), che evidenzia come vicino stazioni riqualificate aumentino i valori immobiliari e cresca l'occupazione per effetti diretti e indiretti. La rigenerazione della stazione porta di riflesso un maggiore investimento nell'area e la creazione di nuovi spazi profittevoli.

Valori immobiliare se la stazione è degradato

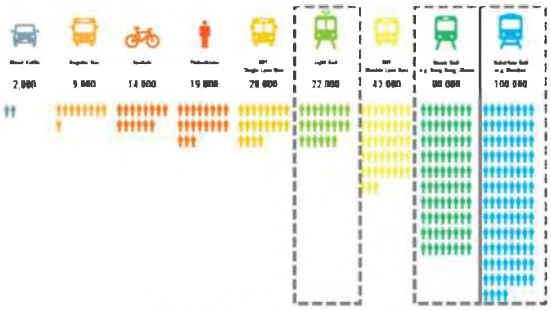


Valori immobiliare se la stazione è una centralità attiva nel tessuto urbano

Sostenibilità

Prevedere interventi sostenibili dal punto di vista ambientale per una migliore integrazione della stazione con il contesto di riferimento, in particolare rivolti a:

- favorire il riequilibrio modale grazie all'incremento dell'utenza ferroviaria;
- favorire l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili per l'accesso in stazione, quali ad esempio, Trasporto Pubblico Locale o veicoli ecologici.



Efficienza del trasporto condiviso:
Capacità passeggeri/ora a confronto

Sostenibilità del trasporto condiviso
Numero passeggeri per tonnellata di CO2 emessa
(il treno trasporta 2,6 volte più passeggeri del veicolo privato a parità di emissioni)

- progettare spazi e offerta di servizi per una maggiore inclusione sociale;
- migliorare l'efficientamento idrico ed energetico degli edifici, con un approccio volto al contenimento dell'energia impiegata anche attraverso l'uso di materiali riciclati e riciclabili, controllo delle fonti inquinanti (sia in fase di costruzione, sia in quella di utilizzo dell'immobile e dei locali in esso presenti), impegno di mantenere un ambiente confortevole per chi vi dovrà risiedere;
- utilizzare ove possibile materiali riciclabili o comunque sostenibili in funzione del LCA;
- garantire un adeguato livello della qualità dello spazio attraverso miglioramenti continui ed una progettazione sostenibile che tenga conto di: aria, acqua, alimentazione, luce, fitness, comfort e mente.

I progetti saranno sviluppati secondo protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche ed ambientali degli edifici e più in generale dei territori:

- Leed, per la progettazione, costruzione e gestione di edifici energeticamente sostenibili ed aree territoriali ad alte prestazioni;
- Well, per la progettazione attenta alla salute e al benessere delle persone che si trovano all'interno degli edifici;
- Envision, per la valutazione della sostenibilità ambientale delle opere progettate.

Protocollo LEED e Risparmio Energetico

Protocollo WELL e Confort Ambientale

Protocollo ENVISION e Sostenibilità Ambientale

4. Descrizione del programma di investimento: interventi per il miglioramento dell'integrazione modale.

4.1. Il progetto di investimento

Nello scenario descritto rientra il nuovo progetto **"Riqualificazione aree esterne in asset"**, per il potenziamento dell'accessibilità e dell'attrattività dell'area di stazione nel suo contesto, oggetto del presente Dossier.

In ambito Contratto di Programma 2017-2021– parte Investimenti, il progetto rientra tra gli "Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale", riga CdP-I P218.

4.2. La relazione con gli altri programmi di investimento

Il progetto è da considerarsi parte di un complessivo **Piano Integrato delle Stazioni**, in piena continuità con il progetto **Easy & Smart Station** per la riqualificazione delle aree interne del fabbricato viaggiatori e di banchine pensiline e sottopassi (Rif riga CdP-I P055_A: innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro; riga CdP-I A1004C: miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori).

4.3. Il processo di progettazione e realizzazione partecipata RFI / Comuni

Il piano si basa sul coinvolgimento degli attori istituzionali che gravitano intorno alla stazione secondo un processo di cd. "*Stakeholders Engagement*" e sul dialogo finalizzato alla co-pianificazione con i Comuni coinvolti.

E' necessario che la riqualificazione delle aree di stazione venga affrontata in un ambito di ampio respiro e costituisca un'opportunità per ingaggiare i differenti *stakeholders* in un processo di progettazione condivisa, volta a favorire processi di recupero e trasformazione urbana.

Sono quindi definite le strategie di pianificazione e progettazione condivisa, individuando gli strumenti di pianificazione (es. PUMS, PGT, PRG, …) e coinvolgendo tutti i soggetti interessati nel processo di trasformazione urbana, siano essi attori (Enti, Istituzioni, associazioni di categoria) che utilizzatori, attuali e potenziali.

Seguendo tale processo, i progetti delle aree esterne - piazzali antistanti la stazione ed eventuali altre aree limitrofe che costituiscono accesso, attuale o potenziale, al fabbricato viaggiatori - saranno dunque sviluppati secondo un approccio progettuale che consideri in maniera **integrata** ambiti ed interventi di competenza tanto di RFI quanto di enti locali e stakeholders coinvolti nella gestione del territorio.

Nel seguito sono dettagliati gli interventi che potranno ricadere nell'ambito di competenza RFI e quelli che attiveranno finanziamenti degli Enti Locali di riferimento (principalmente Comuni).

4.4. Ambito di intervento

Ambito RFI

Gli investimenti a cura e carico di RFI interesseranno i piazzali di stazione ed eventuali aree limitrofe, costituenti accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza, di proprietà RFI anche eventualmente concesse in comodato d'uso ai Comuni e saranno circoscritti a quelli volti a migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria, con conseguente beneficio per gli utenti.

Si tratta in sintesi di interventi finalizzati a:

- riqualificare le aree esterne di stazione, compresi i piazzali antistanti ed altre aree limitrofe che costituiscono accessi stradali, ciclabili e pedonali, per i passeggeri in arrivo e in partenza;
- restituire unità e vivibilità al piazzale antistante la stazione, tramite una ridistribuzione logica degli spazi, un uso mirato di materiali, illuminazione e arredi, la riqualificazione delle aree verdi e l'estensione delle aree pedonali;
- ricucire le aree retrostanti il fascio binari, mediante la realizzazione/riqualificazione di sottopassi o sovrappassi ciclopedonali, per garantire a tutti i potenziali utenti un più rapido e sicuro accesso alla stazione.

Ambito Comuni

Gli investimenti a cura e carico dei Comuni interesseranno le aree di rispettiva proprietà, da ricomprendere per consentire il pieno sviluppo degli obiettivi progettuali, nonché quelli necessari all'attivazione di servizi mirati ad ottimizzare l'accessibilità alla stazione ed a rifunzionalizzare le aree, anche in concessione:

- ottimizzazione dell'offerta intermodale da/per la stazione, anche mediante riprogrammazione dei percorsi TPL per l'integrazione con il sistema ferroviario, implementazione di sistemi di infomobilità, definizione di accordi con servizi di sharing mobility e/o ricarica di mezzi elettrici;
- attuazione degli interventi di valorizzazione e trasformazione urbana, promuovendo spazi e servizi di interesse collettivo e mettendo in atto tutte le azioni necessarie a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi per ottimizzare le modalità di realizzazione degli interventi.

Ambito congiunto RFI e Comuni

Dovrà essere attivata una **regia comune** per la rifunzionalizzazione dell'intera area, comprendente proprietà sia di competenza RFI che del Comune, volta a valorizzare il potenziale strategico della stazione e integrarla con i rinnovati spazi e tessuti urbani circostanti.

Con riferimento agli spazi e agli ambiti di rispettiva proprietà, si svilupperà una strategia per l'incentivazione di un sistema di mobilità integrata al trasporto ferroviario, anche mediante rilocalizzazione delle fermate TPL, realizzazione di idonee aree di interscambio modale, percorsi e aree dedicate alla mobilità lenta.

4.5. Articolazione del programma e principali scelte individuate

Gli interventi previsti nel perimetro del "Progetto Riqualificazione aree esterne in asset" riguardano le aree esterne in asset RFI e sono sintetizzabili nei seguenti ambiti:

- **riconnessione della città alla stazione**, migliorando livello di connettività dell'offerta multimodale e del sistema complessivo di accessibilità alla stazione (revisione dei flussi di ingresso e di collegamento alla stazione con percorsi chiari, leggibili e liberi da ostacoli, stalli e percorsi di accessibilità per PRM, VVF e mezzi di soccorso, stalli per bici e raccordi con piste ciclabili esistenti, aree kiss&ride, aree taxi, inserimento di elementi di segnaletica e sistemi di wayfinding chiari ed efficaci);
- **apertura di un secondo fronte di accesso della stazione,** anche mediante realizzazione di **sottopassi o sovrappassi** ciclopedonali e delle relative vie di accesso**,** con l'obiettivo di **ricucire le aree retrostanti il fascio binari** - spesso da questi separate rispetto i piazzali antistanti che costituiscono il principale ingresso alla stazione - e **garantire un rapido e sicuro accesso** ad un più ampio bacino di potenziali utenti;
- **restituzione di coerenza distributiva** al piazzale antistante la stazione, nel rispetto di una manutenzione semplice ed efficace (ridistribuzione logica degli spazi, riqualificazione delle aree verd**i, estensione delle aree pedonali**, etc);
- **eliminazione delle condizioni di degrado ed insicurezza** percepita dagli utenti in transito nelle aree esterne di stazione (miglioramento delle condizioni di illuminazione e visibilità di spazi e percorsi, ridisegno di spazi e funzioni, nuove pavimentazioni e arredi, etc.);
- **rifunzionalizzazione dell'area** con l'individuazione di attività connesse al viaggio, volte a valorizzare il potenziale strategico dell'accessibilità in stazione e arricchirla di funzioni che la integrino con i rinnovati spazi e tessuti urbani circostanti.

Le **attività necessarie alla progettazione e realizzazione** degli interventi descritti sono individuabili in:

- **studi trasportistici di area vasta ed analisi del contesto**, in funzione degli strumenti di pianificazione e finanziamento in essere, per la definizione degli indirizzi strategici per l'ottimizzazione dei servizi intermodali e dei servizi/funzioni attrattivi l'utenza;
- **studi di accessibilità trasportistica a scala di stazione** (sistemi infrastrutturali di accessibilità e sosta, servizi TPL, servizi di sharing mobility,..) **ed analisi dei servizi e delle funzioni** , per l'individuazione di gap e opportunità per la stazione come nodo intermodale, efficacemente integrata con le reti di mobilità sul territorio, e polo di servizi ad alta attrattività, atti a rigenerare gli ambienti di stazione e le aree limitrofe, anche dal punto di vista sociale;
- **analisi della circolazione pedonale interna** di stazione e misura dei livelli di accessibilità, connettività, integrazione visiva dei **percorsi interni** e degli **elementi di risalita,** ai fini di un corretto **dimensionamento** e di una coerente **distribuzione degli spazi** di stazione;
- **elaborazione di masterplan**, preliminari alle fasi di progettazione, che delineino in **una visione unitaria e integrata**, comprendente i **contributi di tutti i soggetti coinvolti**, gli interventi necessari a migliorare l'accessibilità alla stazione e la riqualificazione del contesto;
- **studi costi-opportunità** per valutare l'efficacia degli interventi proposti;
- **rilievi e indagini** idrogeologiche, geotecniche, ambientali, strutturali e impiantistiche funzionali allo sviluppo delle **successive attività di progettazione;**
- **progettazione BIM** degli interventi, anche per ottimizzare la gestione dell'intero ciclo di vita delle opere;
- **progettazione - fattibilità tecnico economica/definitiva/esecutiva -** degli interventi di competenza RFI;
- **Direzione Lavori e Direzione Artistica** durante le fasi di realizzazione degli interventi.

Segue una sintesi dei principali interventi proposti, suddivisi secondo gli ambiti (RFI, Ente locale) ed un esempio di protocollo di intesa, come tipologico di accordi già conclusi o in via di definizione con numerosi Comuni sul territorio nazionale (Cagliari, Perugia, Barletta, Frosinone, Sulmona, Rovereto, Foggia, …), finalizzati ad individuare il programma complessivo degli interventi da attuare per riqualificare il Fabbricato Viaggiatori, il piazzale antistante e le aree limitrofe, così da garantire il pieno raggiungimento degli **obiettivi di sviluppo del nodo trasportistico** della stazione nell'ambito del sistema di mobilità sul territorio **e polo di attrazione dei servizi**, connessi e non al viaggio.

Ambito di competenza RFI nelle aree esterne in asset

	Investimenti necessari ridotti/medi/evelati	**Tempi di attuazione** breve/medio/lungo	**Efficienza** Potenziare la stazione come Nodo Intermodale Risultato limitato/medio/alto	**Sicurezza** Spazi interni ed esterni Risultato limitato/medio/alto	**Market Needs** Aumentare l'appetibilità degli spazi Risultato limitato/medio/alto	**Sostenibilità** Ambientale, sociale ed economica Risultato limitato/medio/alto
1. Ridefinizione degli spazi per migliorare la fruizione delle aree esterne di stazione	●●	●●●	●●	●●●	●●●	●●
2. Revisione dei flussi di ingresso e di collegamento alla stazione con percorsi chiari e liberi da ostacoli, anche mediate una mirata ricollocazione dei servizi ai viaggiatori	●●●	●●●	●●●	●●●	●●	●
3. Miglioramento della leggibilità e visibilità dei percorsi e dei connettivi verticali	●●	●●	●●	●●●	●●●	●
4. Riqualificazione aree esterne (pavimentazione e illuminazione)	●●●	●●	●●	●●●	●●●	●●
5. Riqualificazione aree esterne (nuovi materiali e arredi)	●●	●	●	●●●	●●●	●
6. Realizzazione e riqualificazione di aree a verde	●●	●●	●	●	●●●	●●●
7. Ripristino e revisione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali di collegamento alla stazione	●	●●	●	●●●	●●●	●
8. Riorganizzazione di stalli e percorsi di accessibilità per PRM, VVF e mezzi di soccorso, stalli TPL, aree taxi e K+R	●	●●	●●	●	●	●●
9. Realizzazione di velostazioni, stalli bici e raccordi con i percorsi ciclabili in ingresso e uscita dalla stazione	●●	●●	●●●	●●●	●●●	●●●
10. Implementazione dei sistemi di segnaletica, informazione e wayfinding	●●	●●	●●	●●●	●●●	●
11. Inserimento di sovrappassi e sottopassi e delle relative vie di accesso per ricucitura delle aree retrostanti il fascio binari	●●●	●●●	●●●	●●●	●●	●

Ambito di competenza del Comune di riferimento

	Investimenti necessari ridotti/medi/evelati	**Tempi di attuazione** breve/medio/lungo	**Efficienza** Potenziare la stazione come Nodo Intermodale Risultato limitato/medio/alto	**Sicurezza** Spazi interni ed esterni Risultato limitato/medio/alto	**Market Needs** Aumentare l'appetibilità degli spazi Risultato limitato/medio/alto	**Sostenibilità** Ambientale, sociale ed economica Risultato limitato/medio/alto
A. Ottimizzazione sistema viabilistico di accesso alla stazione	●	●●	●●	●●	●●	●●
B. Riorganizzazione delle aree di sosta e per mezzi privati e condivisi	●●	●	●●	●	●	●●
C. Coordinazione dell'offerta modale	●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●●
D. Sviluppo di un sistema di informazione integrato fra le diverse modalità di trasporto	●	●	●●●	●●●	●	●
E. Implementazione di strategie di integrazione sociale nell'area di stazione	●●	●●●	●●	●●●	●●●	●●●
F. Ri-funzionalizzazione degli spazi urbani circostanti la stazione mediante individuazione ed inserimento dei servizi atti a migliorare l'attrattività e la fruibilità delle aree esterne	●●	●●●	●●	●●●	●●	●

Un esempio: l'accordo con Comune di Cagliari

PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

COMUNE DI CAGLIARI

E

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.

E

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

E

[redacted]

per la riqualificazione e riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria di Cagliari e delle aree del "Parco ferroviario" ad esse adiacenti

OBIETTIVI PROGRAMMATICI

- Miglioramento del livello di connettività dell'offerta multimodale e del **sistema complessivo di accessibilità** alla stazione.
- Miglioramento delle **condizioni di sicurezza** e di vivibilità delle aree di stazione e più in generale del contesto di inserimento, nonché miglioramento del decoro urbano.
- Miglioramento dell'**attrattività** della stazione ferroviaria, creando spazi di alta qualità con l'inserimento di nuovi servizi e funzioni di interesse collettivo.
- Promozione della **valorizzazione** e del **riuso di aree e fabbricati esistenti**, coniugando finalità di interesse pubblico e privato, anche di carattere turistico, culturale, educativo e sociale

FASI ATTUATIVE

- Costituzione di un **Gruppo di Lavoro** composto da rappresentanti di RFI, FSSU e Comune, con il compito di:
  - ✓ eseguire: analisi, studi ed indagini sulle aree e sulle volumetrie, studi dell'accessibilità trasportistica, studi del contesto di riferimento;
  - ✓ redigere Linee Guida contenenti le indicazioni e le strategie progettuali.
- Sulla base delle Linee Guida, redazione da parte di RFI ed FSSU di un ***"Progetto Guida per la rigenerazione e la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria di Cagliari e delle aree del Parco Ferroviario ad essa adiacenti"*** che tenga conto, in una visione unitaria e integrata, degli indirizzi programmatici e strategici delle Parti

5. Il Piano degli Investimenti

5.1. La metodologia alla base della stima degli investimenti

Preliminarmente, sono state individuate tre macro tipologie di intervento - **Esteso, Medio e Standard** - riconducibili alla strategia di inserimento della stazione nell'ambito del contesto territoriale, basata sul nuovo paradigma che vede la stazione al **centro** di un sistema di **MaaS** - **Mobility as a Service** - **sostenibile**, con spazi **sicuri** e **servizi** in grado di garantire un'**intermodalità** rapida e intuitiva.

Parallelamente, è emersa l'opportunità di aprire un **secondo fronte della stazione**, anche mediante realizzazione di nuovi **sovrappassi e/o sottopassi** ciclopedonali; tale scelta non è necessariamente connessa alla macro tipologia di intervento, ma è piuttosto legata alla necessità di una **riconnessione** della stazione con le aree presenti oltre il fascio binari che garantisca, da un lato, la **ricucitura di spazi urbani** attualmente segregati e, dall'altro, **l'accrescimento del bacino di utenza dell'infrastruttura ferroviaria**; la valutazione e la quantificazione di tali interventi è stata quindi oggetto di una specifica analisi.

Ciascuna tipologia di intervento è stata poi valorizzata con un importo medio (costo opera + costi di progettazione, sicurezza, direzione lavori,..) ricavato da stime parametriche, derivanti da esperienze assimilabili.

5.2. La stima degli investimenti

Il costo complessivo aggiornato degli investimenti ammonta a circa € 1.000 Mln secondo quanto nel seguito dettagliato.

Stima a vita intera degli investimenti

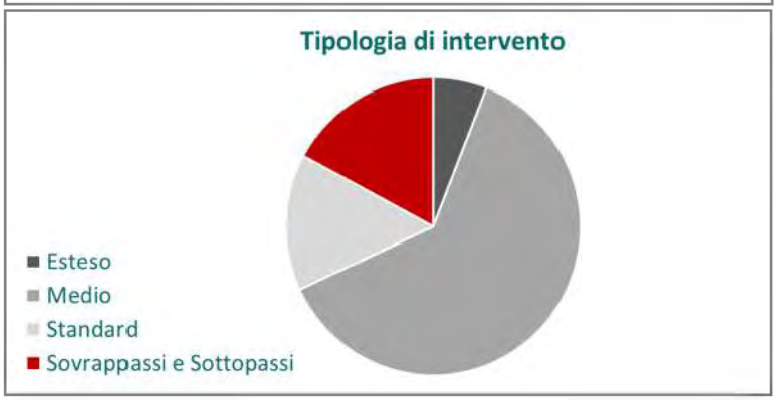
Importi in Euro/1000

Interventi su aree RFI	Tipologia int	n. int. medi/anno	Opera	Progett.	DL-CSE	TOT/ int.	TOTALE/10 anni
Piazzale di Stazione e aree limitrofe	Esteso	2	2.500 €	*250 €*	*200 €*	2.950 €	59.000 €
	Medio	35	1.500 €	*150 €*	*120 €*	1.770 €	619.500 €
	Standard	25	500 €	*62 €*	*40 €*	602 €	150.400 €
Nuovi interventi di riconnessione urbana	Sovrappasso	5	1.500 €	*150 €*	*120 €*	1.770 €	88.500 €
	Sottopasso	2	3.500 €	*350 €*	*280 €*	4.130 €	82.600 €
					Totale complessivo a vita intera		1.000.000 €

Sintesi del piano degli investimenti Pluriennale

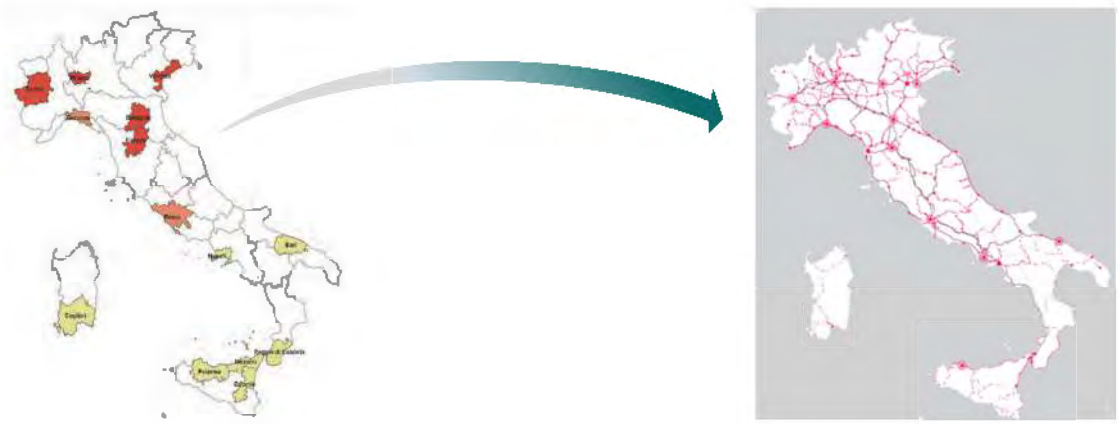
Importi in Euro/1000

Investimento	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totale
Esteso											
prog	292	2.000	1.000	700	700	308	-	-	-	-	5.000
dl	-	1.600	800	560	560	320	160	-	-	-	4.000
lavori	-	20.000	10.000	7.000	7.000	4.000	2.000	-	-	-	50.000
Totale intervento Esteso	**292**	**23.600**	**11.800**	**8.260**	**8.260**	**4.628**	**2.160**	**-**	**-**	**-**	**59.000**
Medio											
prog	1.473	750	6.215	7.000	7.000	7.000	7.818	7.050	7.360	835	52.500
dl		600	4.908	4.618	4.632	5.542	4.584	5.266	5.659	6.192	42.000
lavori		7.500	61.350	60.000	60.000	60.000	62.190	65.820	70.740	77.400	525.000
Totale intervento Medio	**1.473**	**8.850**	**72.473**	**71.618**	**71.632**	**72.542**	**74.592**	**78.136**	**83.759**	**84.427**	**619.500**
Standard											
prog	1.042	270	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	1.488		15.400
dl		360	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	540	10.000
lavori		4.500	15.250	15.250	15.250	15.250	15.250	15.250	15.250	13.750	125.000
Totale intervento Standard	**1.042**	**5.130**	**18.650**	**18.650**	**18.650**	**18.650**	**18.650**	**18.650**	**18.038**	**14.290**	**150.400**
Sovrappassi e Sottopassi											
prog	2.900	1.900	1.450	1.400	1.400	1.400	1.300	1.300	1.450	-	14.500
dl	1.033	1.520	1.160	1.160	1.160	1.160	1.160	1.110	1.160	977	11.600
lavori	12.917	19.000	12.100	13.983	14.500	14.500	14.500	13.875	14.500	15.125	145.000
Tot Sovrappassi e Sottopassi	**16.850**	**22.420**	**14.710**	**16.543**	**17.060**	**17.060**	**16.960**	**16.285**	**17.110**	**16.102**	**171.100**
Totale investimenti	**19.656**	**60.000**	**117.633**	**115.071**	**115.602**	**112.880**	**112.362**	**113.071**	**118.907**	**114.819**	**1.000.000**



5.3. Variazione del costo a vita intera

Il costo a vita intera del **Programma «Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale»** (riga P218 CdP-I**)** si modifica da 200 mln€ del CdP-I 2017-2021 agli attuali 1.000 mln€ previsti nell'Aggiornamento CdP-I 2018/2019. Il suddetto incremento è riconducibile all'estensione del perimetro dell'intervento, passato dalle sole città metropolitane inizialmente previste alle **620 stazioni,** frequentate da oltre il **90% dei viaggiatori** e **diffuse capillarmente** su tutto il territorio nazionale, in coerenza con il Piano Easy e Smart Station al fine di sfruttare al massimo le sinergie derivanti da interventi coordinati ed integrati tra loro finalizzati allo sviluppo del Progetto Integrato Stazioni.



14 città metropolitane *620 stazioni*

6. Benefici associati all'investimento

In sintesi, in relazione a quanto sopra estesamente espresso, RFI riconosce all'attuazione del programma in oggetto la realizzazione di **alti benefici per la collettività** e una **ricaduta positiva sull'intero sistema ferroviario**.

Il programma, infatti, è volto a incrementare il numero di utenti complessivo del sistema ferroviario, migliorando l'accessibilità alla stazione e la percezione di sicurezza dei cittadini in transito, ed in generale orienta le scelte di mobilità verso modalità di spostamento sostenibili, mediante interventi:

- rivolti a un ampio numero di cittadini, perché diffusi capillarmente su tutto il territorio nazionale;
- efficaci e di rapido effetto, perché realizzabili in tempi ridotti;
- efficienti in termini costi-benefici poiché di limitato impatto economico-finanziario.

7. Quadro finanziario

Nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti il programma è riportato nella Tabella A05 "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici - Programmi città metropolitane", riga P218 "Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale" con un costo aggiornato pari a 1.000 milioni di euro e coperture finanziarie per 20 mln di euro.

Con l'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I per il programma suddetto saranno contrattualizzate ulteriori risorse per **60 milioni di euro** provenienti dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019 che saranno impiegate per l'avvio di attività come di seguito riportato.

Si tratta degli investimenti da avviare in via prioritaria, in coerenza con le stazioni oggetto di prossima riqualificazione nell'ambito del piano Easy & Smart (quali ad esempio Monza, Treviso, Pescara), nonché di stazioni (ad esempio Frosinone, Perugia, Campobasso, quelle afferenti al Comune di Roma) per le quali siano state avviate interlocuzioni significative con i relativi Comuni per il raggiungimento di obiettivi condivisi

Dettaglio degli investimenti: la programmazione degli interventi in coerenza con il Piano Easy Station

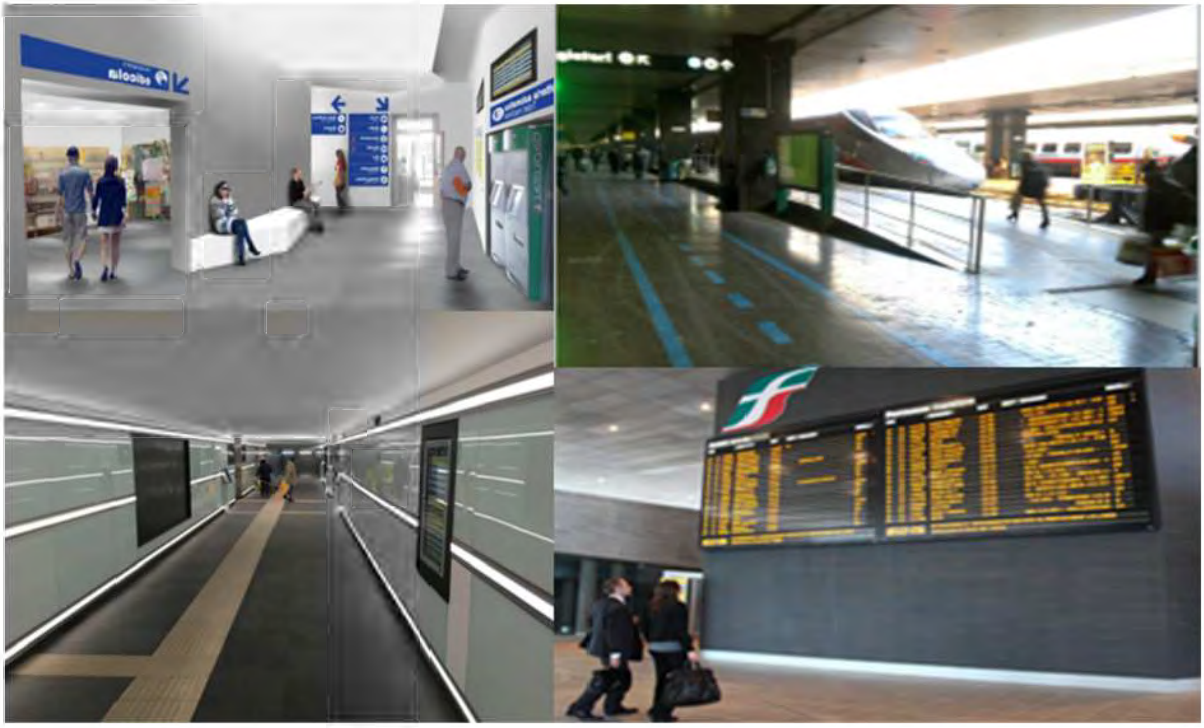
Importi in Euro/1000

		Investimento	sovr/sott	tot
Intervento Esteso				
	Treviso	2.950	-	2.950
	Pescara	2.950	-	2.950
	Milano Rogoredo	2.950	-	2.950
	Roma Ostiense	2.950	4.130	7.080
	Roma Trastevere	2.950	4.130	7.080
	Frosinone	2.950	4.130	7.080
	Brescia	2.950	1.770	4.720
	Monza	2.950	4.130	7.080
	tot intervento esteso	**23.600**	**18.290**	**41.890**
Intervento Medio				
	Roma Tuscolana	1.770	-	1.770
	Venezia Mestre	1.770	-	1.770
	Perugia	1.770	4.130	5.900
	Domodossola	1.770	-	1.770
	Novara	1.770	-	1.770
	tot intervento medio	**8.850**	**4.130**	**12.980**
Intervento Standard				
	Campobasso	590	-	590
	Milano Lambrate	590	-	590
	linea FL3 (5 stazioni)	3.360	-	3.360
	Pesaro	590	-	590
	tot intervento standard	**5.130**	**-**	**5.130**
Totale complessivo		**37.580**	**22.420**	**60.000**

LE FONTI DI FINANZIAMENTO

Descrizione	Importo (mln €)
CdP-I 2017-2021	20,00
Legge di Bilancio 2018 (DPCM 2018) e Legge di Bilancio 2019	60,00
Totale Fonti di finanziamento	**80,00**

Dossier ex ante



PIANO STAZIONI - Easy e Smart Station:

innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro;

miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori

28 giugno 2019

Indice

1. PREMESSA 3
2. ESIGENZE ALLA BASE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 3
3. OBIETTIVI DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 4
4. DESCRIZIONE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO 4
4.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 4
- MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AI TRENI ANCHE PER LE PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ (INNALZAMENTO MARCIAPIEDI, ASCENSORI E SCALE MOBILI); 4
- UPGRADING DEI SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO E DI ASSISTENZA AI PASSEGGERI 4
- MIGLIORAMENTO DEL COMFORT E DEL DECORO NEI TERMINALI VIAGGIATORI (SALE D'ATTESA, SERVIZI IGIENICI ECC.); 4
- MIGLIORAMENTO DELLA FUNZIONALITÀ DELLE STAZIONI, REALIZZANDO GLI INTERVENTI SECONDO STANDARD RICONOSCIBILI. 4
- INTERVENTI ORIENTATI AL GRADUALE ADEGUAMENTO ALLA "SPECIFICA TECNICA DI INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA PER LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA" (REGOLAMENTO 2014/1300), COMPATIBILMENTE CON I VINCOLI PRESENTI (STRUTTURALI, ARCHITETTONICI, LOGISTICI, INTERRUZIONI CIRCOLAZIONE). L'INTERVENTO CONSISTE NELL'ADEGUAMENTO DELLE STAZIONI, MEDIANTE REALIZZAZIONE DI SOTTOPASSI VIAGGIATORI, ED ELIMINAZIONE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE MEDIANTE L'INSTALLAZIONE DI ASCENSORI, INSTALLAZIONE DI PERCORSI TATTILI, MIGLIORAMENTO DEI LIVELLI DI ILLUMINAZIONE; 4
- REALIZZAZIONE DI INTERVENTI PER L'EFFICIENTAMENTO DELLE GESTIONE DEGLI IMPIANTI DI STAZIONE (REALIZZAZIONE DEL SISTEMA SMART EVENT MANAGEMENT-SEM). 4
- MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SECURITY DELLE STAZIONI, REALIZZANDO LA RECINZIONE DELLE AREE DI STAZIONE E L'INSTALLAZIONE DI TORNELLI A PROTEZIONE DELLE AREE DI ACCESSO AI TRENI (MARCIAPIEDI E SOTTOPASSI) 5
4.2 AMBITO DI INTERVENTO 5
4.3 ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA 5
4.4 PRINCIPALI SCELTE TECNICO INDIVIDUATE 5
4.5 RELAZIONE CON ALTRI PROGRAMMI DI INVESTIMENTO 6
4.6 VINCOLI TERRITORIALI E ALTRI RISCHI DELL'INVESTIMENTO 6
5. PIANO DEGLI INVESTIMENTI 7
5.1 IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 7
5.2 METODOLOGIA ALLA BASE DELLA STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE 7
5.3 METODOLOGIA ALLA BASE DELLA STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE 8
6. IMPATTI SULLA GESTIONE 9
6.1 ORGANIZZAZIONE E ALTRI IMPATTI SULLA GESTIONE 9
7. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO 9
7.1 EFFETTI SULLA MOBILITÀ (INCREMENTO OFFERTA COMMERCIALE, RIDUZIONE TEMPI DI VIAGGIO, MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ/REGOLARITÀ) SAVINGS E SOSTENIBILITÀ 9
8. QUADRO FINANZIARIO 10
9. ALLEGATO 1: 12

1. Premessa

Il presente documento è redatto al fine di integrare la documentazione istruttoria a supporto della proposta di finanziamento del programma "Piano Stazioni".

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera d punto 3 del Contratto di Programma parte Investimenti 2017-2021, il Dossier ex ante è richiesto per i nuovi investimenti che necessitano del finanziamento per l'avvio di fasi progettuali e/o realizzative nonché per investimenti già avviati che, a seguito dell'esito di approfondimenti progettuali o variazioni di perimetro, manifestano significativi incrementi di costo e correlate ulteriori necessità finanziarie.

Il documento è finalizzato a supportare la valutazione per il finanziamento della realizzazione/prosecuzione del programma o progetto di investimento ed è strutturato nei contenuti in coerenza con le "Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" ai sensi dell'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, su cui il CIPE si è espresso con delibera n.68 del 1 dicembre 2016.

Il documento è strutturato nei contenuti, in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento, per illustrare i contenuti del programma/progetto di investimento, inquadrare gli interventi nell'ambito della strategia nazionale, quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza degli impatti organizzativi e gestionali derivanti dalla messa in esercizio delle opere realizzate.

Pertanto nel presente dossier ex ante si darà evidenza dell'aggiornamento dei contenuti del programma "Piano Stazioni" e delle variazioni di costo rispetto alle precedenti stime recepite nel CdP-I 2017-2021.

2. Esigenze alla base del programma di investimento

RFI gestisce sull'intero territorio nazionale oltre duemila stazioni, nodi fondamentali della rete in cui le sue attività entrano in contatto diretto con i clienti delle Imprese Ferroviarie, i viaggiatori, e in cui l'infrastruttura entra in contatto diretto con le realtà urbane e i loro abitanti. Luoghi di arrivi e partenze, di servizi, accoglienza e incontro, la cui qualità segna tanto l'esperienza del viaggiatore quanto il valore del territorio in cui sono inseriti.

Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di "Smart and Easy Station", stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili. Il programma interessa le 620 stazioni più frequentate della rete.

Il programma è finalizzato all'adeguamento e la riqualificazione dell'insieme delle stazioni che nel complesso accolgono quasi il 90%[1] dei viaggiatori totali, con priorità per quelle di area metropolitana interessate da servizi del trasporto pubblico locale. Molte le misure in realizzazione: interventi e presidi per l'accessibilità tra cui marciapiedi di binario innalzati ai 55 cm di altezza prescritti dalle specifiche tecniche CE; linee di design e di arredo uniformi; sistemi di illuminazione potenziati con tecnologia led, con benefici in termini di risparmio energetico, comfort degli ambienti e sicurezza dei viaggiatori; rafforzamento dei sistemi di security; rinnovamento della segnaletica fissa per l'indicazione di percorsi, informazioni

[1] *Dati Osservatorio di Mercato RFI 2017*

sull'orario dei treni, ecc; nuove tecnologie per l'informazione sugli arrivi e le partenze in tempo reale; facilitazioni per lo scambio intermodale.

3. Obiettivi del programma di investimento

Gli interventi sono stati articolati su un orizzonte di dieci anni. Nel primo biennio sono stati realizzati interventi nella loro completezza in circa 100 stazioni.

Innalzando la funzionalità, il valore dei terminali viaggiatori, gli interventi del progetto denominato "Easy Station RFI" consentiranno di promuovere l'offerta di servizi innovativi ancillari che contribuiranno sempre più a rendere le stazioni luoghi, non solo di passaggio, ma anche di incontro, socialità, consumo e utilità destinandole ad assumere un ruolo sempre più centrale nello sviluppo della "Smart City" anche grazie all'integrazione con le nuove soluzioni digitali del progetto Smart Station RFI (Tornelli 2.0 , Wi-LIFE station e SEM).

La priorità di intervento è stata determinata tenendo conto dello stato dell'impianto, dei volumi di traffico delle linee tenendo conto della disponibilità dell'infrastruttura in termini di materiali, personale di scorta ed interruzioni necessarie per le lavorazioni (inserimento su Scenario Tecnico).

4. Descrizione del programma di investimento

4.1 Descrizione dell'intervento

Il piano prevede i seguenti tipi di intervento nell'ambito dei programmi del CdP-I di seguito indicati:

- programma **"piano stazioni-innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro"** (Rif riga CDP-I P055_A):
  - miglioramento dell'accessibilità ai treni anche per le persone a ridotta mobilità (innalzamento marciapiedi, ascensori e scale mobili);
  - upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri
  - miglioramento del comfort e del decoro nei terminali viaggiatori (sale d'attesa, servizi igienici ecc.);
  - miglioramento della funzionalità delle stazioni, realizzando gli interventi secondo standard riconoscibili.
- programma **"miglioramento accessibilità adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori"** (Rif riga CDP-I A1004C):
  - interventi orientati al graduale adeguamento alla "Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta" (regolamento 2014/1300), compatibilmente con i vincoli presenti (strutturali, architettonici, logistici, interruzioni circolazione). L'intervento consiste nell'adeguamento delle stazioni, mediante realizzazione di sottopassi viaggiatori, ed eliminazione di barriere architettoniche mediante l'installazione di ascensori, installazione di percorsi tattili, miglioramento dei livelli di illuminazione;
  - realizzazione di interventi per l'efficientamento delle gestione degli impianti di stazione (realizzazione del sistema Smart Event Management-SEM).

- miglioramento delle condizioni di security delle stazioni, realizzando la recinzione delle aree di stazione e l'installazione di tornelli a protezione delle aree di accesso ai treni (marciapiedi e sottopassi).

Di seguito i due programmi verranno identificati in maniera univoca con il termine "Programma".

4.2 Ambito di intervento

Il perimetro dell'intervento riguarda le 620 stazioni più frequentate della rete, con priorità per quelle delle aree metropolitane con servizi di trasporto pubblico locale.

4.3 Articolazione del programma

Il Programma è stato avviato ed è così articolato:

TABELLA 1 – COSTO COMPLESSIVO DI INVESTIMENTO

Descrizione	Costi (Mln)	Ultimazione lavori
Fase 1) Riqualifica di 50 stazioni	1132,32	31/12/2018
Fase 2) Riqualifica di 50 Stazioni		
Fase 3) Riqualifica di 50 Stazioni	447,35	31/12/2019
Fase 4) Riqualifica di 50 stazioni	448,62	31/12/2020
Fase 5) Riqualifica di 50 Stazioni	476,62	31/12/2021
Fase 6) Riqualifica di 60 stazioni	563,16	31/12/2022
Fase 7) Riqualifica di 70 Stazioni	649,71	31/12/2023
Fase 8) Riqualifica di 80 stazioni	698,35	31/12/2024
Fase 9) Riqualifica di 80 Stazioni	697,35	31/12/2025
Fase 10) Riqualifica di 80 Stazioni	697,24	31/12/2026
	5.810,73	

4.4 Principali scelte tecnico individuate

Definito il perimetro dell'intervento riguardante le 620 stazioni più frequentate della rete, gli interventi di riqualificazione si intendono complessivi sull'intero impianto di stazione ed hanno lo scopo di apportare miglioramenti dal punto di vista funzionale, estetico nonché per la security ed il confort.

Per avviare alle principali scelte tecniche è stato predisposto un documento "il Disciplinare" con lo scopo di fornire sul territorio indicazioni mirate a garantire omogeneità di cromatura, di materiali e di riconoscibilità.

All'interno del disciplinare vi sono le parti d'opera che compongono un impianto di stazione tipo e nell'ambito di ogni parte sono state illustrate le principali finiture e caratteristiche tecnico prestazionali utili alla progettazione.

Di seguito si riporta gli elementi principali presenti nella Disciplinare di RFI:

- innalzamento marciapiedi;
- nuovi marciapiedi;
- scale;
- rampe;
- sottopasso;
- servizi igienici;
- fabbricato viaggiatori;
- pensiline;
- sistemazione esterni;

Per le stazioni ferroviarie soggetti a vincoli di "culturalità", saranno avviati i tavoli con gli Enti competenti per la definizione delle tecniche e dei materiali da utilizzare, che potranno essere differenti da quanto riportato nel Disciplinare.

4.5 Relazione con altri programmi di investimento

Il progetto è in completamento con il progetto di "Intervento per il miglioramento dell'integrazione modale" (rif. CdP-I riga P218).

4.6 Vincoli territoriali e altri rischi dell'investimento

Trattandosi di interventi ricadenti all'interno di aree ferroviarie già in esercizio, non sono necessarie autorizzazioni da parte di enti terzi, e/o per attività espropriative per richiesta di pubblica utilità, ecc. Tuttavia, la tutela dei Beni Culturali regolata dalla Parte II del Codice dei Beni Culturali, D.lgs. 42/2004, per gli immobili pubblici la cui esecuzione risalga ad oltre 70 anni, prescrive l'acquisizione dei benestare dagli Enti competenti. Lo stesso vale per le stazioni di pregio soggette a vincoli architettonici o paesaggistici.

4.7 Classificazioni degli interventi nell'ambito del CdP-I

Gli interventi previsti sono riconducibili alla tipologia "interventi di upgrading" che permetteranno di migliorare la fruibilità degli spazi di stazione, adeguandoli agli standard conformi alle norme di RFI.

La sostituzione o l'inserimento di nuove tecnologie e materiali, non consente di classificare tali interventi ad attività riconducibili alla manutenzione ordinaria e/o straordinaria, nonché la presenza di attività sempre più fedeli al Core Business aziendale di definire maggiori spazi alla sicurezza dei viaggiatori e del personale a servizio ne scaturisce la necessità di inserire il Piano nell'ambito CdP-I.

Di seguito si riportano alcuni interventi di maggior rilievo che definiscono gli aspetti della sicurezza:

- realizzazione di sottopassi viaggiatori;
- eliminazione di barriere architettoniche mediante l'installazione di ascensori;
- installazione di percorsi tattili;
- miglioramento dei livelli di illuminazione;
- realizzazione del sistema Smart Event Management-SEM;
- realizzazione di recinzioni delle aree di stazione;
- l'installazione di tornelli a protezione delle aree di accesso ai treni;

5. Piano degli investimenti

5.1 Il Piano degli investimenti

Nella tabella che segue vengono riportati i costi di investimento previsti per anno.

TABELLA 2 – PIANIFICAZIONE ANNUALE DEL PROGRAMMA (MLN. EURO)

	2017-2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2026	TOT
P055_A	684,02	239,26	241,75	269,75	315,00	360,25	1100,64	**3210,66**
A1004C	448,31	208,09	206,87	206,87	248,16	289,46	992,30	**2600,06**
Tot.	1132,33	447,35	448,62	476,62	563,16	649,71	2.092,88	**5810,73**

5.2 Metodologia alla base della stima dei costi di realizzazione

La stima dei costi di realizzazione è stata ottenuta considerando il prodotto tra:

- i costi parametrici (P) per parte d'opera (marciapiede, pensilina, sottopasso, ascensori, ecc.);
- la quantità delle opere (Q);
- i coefficienti che tengano conto dell'incidenza delle singole opere (C);
- Il numero di stazioni previste per anno (S).

In particolare sono stati utilizzati dei costi parametrici per parte d'opera, aggiornati sulla base delle risultanze degli affidamenti per le prime realizzazioni, mentre per la quantità delle opere si è basati sull'ipotesi di una stazione tipo che contenga:

- 4 marciapiedi;
- 4 pensiline;
- 1 sottopasso;
- 4 ascensori;

- 10 tornelli.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa:

PARTI D'OPERA	INTERVENTO	Q	P (costo unit. €)	Tot. (€)	COEFFIC. STAZ.
MARCIAPIEDI	Innalzamento H55	4	875.000	3.500.000	45%
MARCIAPIEDI	Prolungamento	4	350.000	1.400.000	10%
MARCIAPIEDI	Pavimentazione	4	500.000	2.000.000	45%
PENSILINE	Realizzazione	4	420.000	1.680.000	34%
PENSILINE	Riqualifica	4	130.000	520.000	66%
SOTTOPASSI	Realizzazione	1	1.000.000	1.000.000	34%
SOTTOPASSI	Riqualifica	1	250.000	250.000	66%
ASCENSORI	Realizzazione	4	230.000	920.000	50%
PARTI D'OPERA	**INTERVENTO**	**Q**	**P (costo unit. €)**	**Tot. (€)**	**COEFFIC. STAZ.**
ASCENSORI	Adeguamento	4	100.000	400.000	50%
ILLUMINAZIONE	Accessibilità	1	350.000	350.000	100%
TORNELLI	TORNELLI	10	40.000	400.000	100%
RECINZIONI	Realizzazione		400.000	400.000	100%
IaP	Informazione al Pubblico		350.000	350.000	100%
FV	Riqualifica		2.000.000	2.000.000	100%
SEM	Realizzazione		350.000	350.000	100%
WiLife	Realizzazione		250.000	250.000	100%

Numero di stazioni previste per anno (S):

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
S (stazioni)	50	50	50	50	50	60	70	80	80	80

Inoltre nel programma sono state ricomprese ulteriori opere relative alla digitalizzazione dei software necessari per le tecnologie (SEM, Wi-life, tornelli).

5.3 Metodologia alla base della stima dei costi di realizzazione

Nel vigente Contratto di Programma 2017-2021 il costo del programma è stimato pari a 5.810,73 milioni di euro.

La variazione di costo di 3174,13 milioni di euro rispetto alla precedente stima, è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale.

In particolare sono stati eseguiti interventi su un numero maggiore di parti d'opera inizialmente non previsti, sia al fine di "brandizzare" l'intero complesso di stazione, sia al

fine di consentire la remotizzazione degli impianti. Oltre ciò, lo stato effettivo degli immobili è risultato più degradato, di quanto precedentemente valutato, in considerazione del fatto che negli anni non sono stati mai avviati programmi di tale portata dedicati per il recupero delle stazioni nella loro totalità.

Inoltre, la continua ricerca di materiali, per ogni singola parte d'opera, sempre più innovativi e con caratteristiche tecnico/funzionali di elevate efficienza e durabilità ha generato un aumento dei costi medi.

Ad incrementare tale valore sono stati anche l'inserimento, ai fini della digitalizzazione delle stazioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la sicurezza, dei sistemi di IAP, WI-LIFE e SEM.

6. Impatti sulla gestione

6.1 Organizzazione e altri impatti sulla gestione

In ambito gestionale, a seguito della realizzazione dei nuovi interventi, è stato stimato a regime un maggiore onere economico dell'ordine dei 20-25 mln/anno. La stima tiene conto dell'attivazione di impianti tecnologici oggi non presenti in stazione. In particolare la realizzazione di impianti elevatori, di tornelli, di telecamere comporterà un incremento dei costi manutentivi e di esercizio per la gestione corrente.

L'allestimento di postazioni di control room per il controllo e la gestione remotizzata degli impianti di stazione in 14 siti del territorio nazionale, genererà l'esigenza di implementare l'organizzazione attuale. E' infatti prevista l'implementazione dell'organico garantendo il servizio in turni nelle ore di apertura delle stazioni.

7. Benefici associati all'investimento

7.1 Effetti sulla mobilità (incremento offerta commerciale, riduzione tempi di viaggio, miglioramento della qualità/regolarità) Savings e Sostenibilità

Gli interventi relativi al miglioramento dell'accessibilità e sicurezza (marciapiedi, sottopassi, pensiline, ascensori, IaP, illuminazione, tornelli, recinzioni, …) rientrano nei necessari adeguamenti previsti dal ruolo di station manager in ottemperanza alle norme di riferimento.

Gli interventi consentiranno una maggiore facilità della clientela ad accedere al treno.

Il miglioramento dell'informazione al pubblico, la riduzione dei tempi di incarrozzamento grazie ai marciapiedi alti, i livelli maggiori di sicurezza grazie all'implementazione di sistemi di illuminazione e di un maggior controllo dell'area di accesso ai binari, e in generale un maggiore confort ai viaggiatori, sono alcuni degli interventi che incentiveranno l'accesso in stazione, nonché l'utilizzo del treno.

Inoltre la rivisitazione degli spazi presenti in stazione genererà un maggiore utilizzo di locali da adibire ai servizi per il viaggiatore.

Tali interventi saranno realizzati con una attenzione all'ambiente, nella scelta di materiali eco-sostenibili. Inoltre l'utilizzo della tecnologia sviluppata nell'ambito del progetto SEM per la gestione in remoto degli impianti di stazione consentirà anche il monitoraggio dei consumi elettrici ed idrici con conseguente efficientamento dei costi di gestione. Si

evidenzia che la sostituzione dei corpi illuminanti di stazione con lampade a LED consentirà un risparmio energetico.

Le azioni previste, sinergiche al programma per la promozione dell'intermodalità che interviene sui piazzali antistanti la stazione ed su altre aree limitrofe, potranno pertanto generare i seguenti benefici:

- incremento del n° di viaggiatori e di clienti in stazione;
- incremento dei valori immobiliari nelle aree limitrofe alla stazione
- crescita dell'occupazione per effetti diretti (manutenzione nuovi impianti, sale controllo,…) e indiretti (spazi commerciali,…).

8. Quadro finanziario

Il costo aggiornato del programma Piano Stazioni ammonta a 5.810,73 milioni di euro.

Nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti il programma è riportato nella Tabella A – "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici" Classe a - Programmi pluriennali di interventi - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge alla riga A1004C "Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" e nei Programmi città metropolitane alla riga P055_A "Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)". Nella sottostante tabella si riporta il dettaglio delle variazioni di costo:

Codice Intervento	Descrizione	Costo CdP-I 2017-2021	Costo aggiornato	Incremento
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	960,0	2600,06	1640,06
P055_A	Piano stazioni (innalzamento marciapidi,upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	1676,6	3210,66	1534,06
		2636,6	**5810,73**	**3174,13**

Le risorse finanziarie iscritte nel CdP-I 2017-2021 ammontano a 1.021,52 milioni di euro.

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata é stato incrementato con ulteriori risorse finanziarie destinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – "Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge", secondo quanto previsto all'art. 1 comma 4 del CdP-I, per complessivi 118,64 milioni di euro.

Il perimetro della fase finanziata del programma si è inoltre ridotto di 9,00 milioni di euro a seguito del trasferimento in tabella C "Opere Ultimate" del CUP J54B13001230001 relativo all'upgrade dei sistemi di Informazione al Pubblico della stazione di Milano c.le.

Le fonti di finanziamento del Contratto di Programma 2017-2021 disponibili per la realizzazione dei programmi connessi al Piano stazioni ammontano pertanto a 1.131,16 milioni di euro.

Nell'ambito del programma con convenzioni del 18/04/2018 e del 18/12/2018 sono state inoltre finanziate dal POR-FESR Campania opere di riqualificazione e miglioramento della fruibilità delle stazioni ricadenti nel territorio regionale per 45,98 milioni di euro.

Con l'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I per il programma Piano Stazioni saranno inoltre contrattualizzate nuove risorse per 918,00 milioni di euro provenienti dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019.

Nella tabella che segue è riportato un dettaglio delle risorse finanziarie previste per il programma:

TABELLA 3 – LE FONTI DI FINANZIAMENTO

Descrizione	**Importo (Mln)**		**Totale**
	A1004C	**P055_A**	
Fonti CdP-I 2017-2021	443,76	687,39	**1.131,16**
Legge di Bilancio 2018 "(DPCM 2018) e Legge di Bilancio 2019	417,00	501,00	**918,00**
Altro	17,24	28,74	**45,98**
Tot.	**878,01**	**1217,13**	**2.095,14**

9. ALLEGATO 1:

Stazioni di RFI interessate dal progetto

DTP	STAZIONE
ANCONA	ANCONA
ANCONA	ASCOLI PICENO
ANCONA	ASSISI
ANCONA	CHIETI
ANCONA	FOLIGNO
ANCONA	L'AQUILA
ANCONA	MACERATA
ANCONA	PERUGIA
ANCONA	PESARO
ANCONA	PESCARA CENTRALE
ANCONA	TERNI
ANCONA	CATTOLICA-S.GIOVANNI GABICCE
ANCONA	CIVITANOVA MARCHE-MONTEGRANARO
ANCONA	FABRIANO
ANCONA	FALCONARA MARITTIMA
ANCONA	FANO
ANCONA	GIULIANOVA
ANCONA	JESI
ANCONA	LORETO
ANCONA	MAROTTA-MONDOLFO
ANCONA	NARNI-AMELIA
ANCONA	PERUGIA PONTE S.GIOVANNI
ANCONA	PESCARA PORTA NUOVA
ANCONA	PORTO D'ASCOLI
ANCONA	PORTO RECANATI
ANCONA	PORTO S.GIORGIO-FERMO
ANCONA	RICCIONE
ANCONA	RIETI
ANCONA	S.BENEDETTO DEL TRONTO
ANCONA	SENIGALLIA
ANCONA	SPOLETO
ANCONA	SULMONA
ANCONA	TERAMO
ANCONA	VASTO S.SALVO
BARI	Bari Centrale
BARI	BARLETTA
BARI	BRINDISI
BARI	CAMPOBASSO
BARI	FOGGIA
BARI	LECCE
BARI	POTENZA INFERIORE
BARI	TARANTO

BARI	TERMOLI
BARI	ACQUAVIVA DELLE FONTI
BARI	BARI PALESE MACCHIE
BARI	BARI S.SPIRITO
BARI	BISCEGLIE
BARI	FASANO
BARI	GIOIA DEL COLLE
BARI	GIOVINAZZO
BARI	MELFI
BARI	MOLA DI BARI
BARI	MOLFETTA
BARI	MONOPOLI
BARI	OSTUNI
BARI	POLIGNANO A MARE
BARI	POTENZA SUPERIORE
BARI	RIONERO-ATELLA-RIPACANDIDA
BARI	S.SEVERO
BARI	TRANI
BARI	TRINITAPOLI-S.FERDINANDO DI PUGLIA
BOLOGNA	Bologna Centrale
BOLOGNA	Bologna AV
BOLOGNA	CESENA
BOLOGNA	FAENZA
BOLOGNA	FERRARA
BOLOGNA	FORLI'
BOLOGNA	MODENA
BOLOGNA	PARMA
BOLOGNA	RAVENNA
BOLOGNA	REGGIO EMILIA
BOLOGNA	RIMINI
BOLOGNA	BAGNACAVALLO
BOLOGNA	BELLARIA
BOLOGNA	BOLOGNA BORGO PANIGALE
BOLOGNA	BOLOGNA S.RUFFILLO
BOLOGNA	CARPI
BOLOGNA	CASALECCHIO DI RENO
BOLOGNA	CASALECCHIO GARIBALDI
BOLOGNA	CASTEL S.PIETRO TERME
BOLOGNA	CASTELBOLOGNESE-RIOLO TERME
BOLOGNA	CASTELFRANCO EMILIA
BOLOGNA	CERVIA-MILANO MARITTMA
BOLOGNA	CESENATICO
BOLOGNA	CREVALCORE
BOLOGNA	FIDENZA
BOLOGNA	FIORENZUOLA
BOLOGNA	GAMBETTOLA

BOLOGNA	IMOLA
BOLOGNA	LUGO
BOLOGNA	MARZABOTTO
BOLOGNA	MONZUNO-VADO
BOLOGNA	PIOPPE DI SALVARO
BOLOGNA	POGGIO RUSCO
BOLOGNA	PORRETTA TERME
BOLOGNA	REGGIO EMILIA AV MEDIO PADANA
BOLOGNA	RIOLA
BOLOGNA	RUBIERA
BOLOGNA	S.ARCANGELO DI ROMAGNA
BOLOGNA	S.BENEDETTO SAMBRO-CASTIGLIONE P.
BOLOGNA	S.FELICE SUL PANARO
BOLOGNA	S.GIOVANNI IN PERSICETO
BOLOGNA	S.ILARIO D'ENZA
BOLOGNA	S.PIETRO IN CASALE
BOLOGNA	SALSOMAGGIORE
BOLOGNA	SASSO MARCONI
BOLOGNA	SAVIGNANO SUL RUBICONE
BOLOGNA	SUZZARA
BOLOGNA	VERGATO
CAGLIARI	CAGLIARI
CAGLIARI	CARBONIA SERBARIU
CAGLIARI	DECIMOMANNU
CAGLIARI	IGLESIAS
CAGLIARI	MACOMER
CAGLIARI	ORISTANO
CAGLIARI	S.GAVINO
CAGLIARI	SASSARI
CAGLIARI	VILLAMASSARGIA-DOMUSNOVAS
FIRENZE	Firenze Santa Maria Novella
FIRENZE	AREZZO
FIRENZE	GROSSETO
FIRENZE	LA SPEZIA CENTRALE
FIRENZE	LIVORNO CENTRALE
FIRENZE	LUCCA
FIRENZE	MASSA CENTRO
FIRENZE	PISA CENTRALE
FIRENZE	PISTOIA
FIRENZE	PRATO
FIRENZE	SIENA
FIRENZE	ALTOPASCIO
FIRENZE	BORGO S.LORENZO
FIRENZE	BORGO VAL DI TARO
FIRENZE	CAMPIGLIA MARITTIMA
FIRENZE	CAMUCIA CORTONA

FIRENZE	CARRARA-AVENZA
FIRENZE	CASTELFIORENTINO
FIRENZE	CASTELNUOVO DI GARFAGNANA
FIRENZE	CASTIGLION FIORENTINO
FIRENZE	CECINA
FIRENZE	CERTALDO
FIRENZE	CHIUSI-CHIANCIANO TERME
FIRENZE	COLLECCHIO
FIRENZE	EMPOLI
FIRENZE	FABRO-FICULLE
FIRENZE	FIGLINE VALDARNO
FIRENZE	FIRENZE CAMPO DI MARTE
FIRENZE	FIRENZE RIFREDI
FIRENZE	FOLLONICA
FIRENZE	FORNOVO
FIRENZE	FORTE DEI MARMI
FIRENZE	INCISA
FIRENZE	LASTRA A SIGNA
FIRENZE	MONTALE-AGLIANA
FIRENZE	MONTECATINI CENTRO
FIRENZE	MONTECATINI TERME-MONSUMMANO
FIRENZE	MONTELUPO-CAPRAIA
FIRENZE	MONTEVARCHI-TERRANUOVA
FIRENZE	ORBETELLO-MONTE ARGENTARIO
FIRENZE	ORVIETO
FIRENZE	PESCIA
FIRENZE	PIAZZA AL SERCHIO
FIRENZE	PIETRASANTA
FIRENZE	PIOMBINO
FIRENZE	PISA S.ROSSORE
FIRENZE	POGGIBONSI-S.GIMIGNANO
FIRENZE	PONTASSIEVE
FIRENZE	PONTEDERA-CASCIANA TERME
FIRENZE	PONTREMOLI
FIRENZE	PRATO PORTA AL SERRAGLIO
FIRENZE	RIGNANO SULL'ARNO-REGGELLO
FIRENZE	ROSIGNANO
FIRENZE	RUFINA
FIRENZE	S.GIOVANNI VALDARNO
FIRENZE	S.MINIATO-FUCECCHIO
FIRENZE	S.ROMANO-MONTOPOLI-S.CROCE
FIRENZE	S.VINCENZO
FIRENZE	SARZANA
FIRENZE	SESTO FIORENTINO
FIRENZE	SIECI
FIRENZE	SIGNA

FIRENZE	TERONTOLA-CORTONA
FIRENZE	VIAREGGIO
GENOVA	Genova Piazza Principe
GENOVA	Genova Piazza Principe sotterranea
GENOVA	CHIAVARI
GENOVA	GENOVA SAMP.NA
GENOVA	IMPERIA
GENOVA	RAPALLO
GENOVA	SANREMO
GENOVA	SAVONA
GENOVA	VENTIMIGLIA
GENOVA	Genova Brignole
GENOVA	ALASSIO
GENOVA	ALBENGA
GENOVA	ALBISOLA
GENOVA	ARENZANO
GENOVA	ARQUATA SCRIVIA
GENOVA	BORDIGHERA
GENOVA	BUSALLA
GENOVA	CAMOGLI-S.FRUTTUOSO
GENOVA	CELLE
GENOVA	COGOLETO
GENOVA	CORNIGLIA
GENOVA	DEIVA MARINA
GENOVA	DIANO MARINA
GENOVA	FINALE LIGURE MARINA
GENOVA	GENOVA BOLZANETO
GENOVA	GENOVA CORNIGLIANO
GENOVA	GENOVA NERVI
GENOVA	GENOVA PEGLI
GENOVA	GENOVA PONTEDECIMO
GENOVA	GENOVA PRA
GENOVA	GENOVA QUARTO DEI MILLE
GENOVA	GENOVA QUINTO AL MARE
GENOVA	GENOVA RIVAROLO
GENOVA	GENOVA SESTRI PONENTE AEROPORTO
GENOVA	GENOVA STURLA
GENOVA	GENOVA VOLTRI
GENOVA	LAVAGNA
GENOVA	LEVANTO
GENOVA	LOANO
GENOVA	MANAROLA
GENOVA	MONEGLIA
GENOVA	MONTEROSSO
GENOVA	NOVI LIGURE
GENOVA	OVADA

GENOVA	PIETRA LIGURE
GENOVA	RECCO
GENOVA	RIOMAGGIORE
GENOVA	RONCO SCRIVIA
GENOVA	S.MARGHERITA LIGURE-PORTOFINO
GENOVA	SESTRI LEVANTE
GENOVA	TAGGIA - ARMA
GENOVA	VARAZZE
GENOVA	VERNAZZA
MILANO	Milano Centrale
MILANO	BERGAMO
MILANO	BRESCIA
MILANO	COMO S. GIOVANNI
MILANO	CREMONA
MILANO	DOMODOSSOLA
MILANO	GALLARATE
MILANO	LECCO
MILANO	LODI
MILANO	MILANO LAMBRATE
MILANO	MILANO PORTA GAR.DI
MILANO	MILANO ROGOREDO
MILANO	MONZA
MILANO	PAVIA
MILANO	PIACENZA
MILANO	SONDRIO
MILANO	TREVIGLIO
MILANO	VARESE
MILANO	VERBANIA - PALLANZA
MILANO	VOGHERA
MILANO	ABBIATEGRASSO
MILANO	ARCORE
MILANO	ARONA
MILANO	BELLANO-TARTAVALLE TERME
MILANO	BESANA
MILANO	BUSTO ARSIZIO
MILANO	CALUSCO
MILANO	CAMNAGO-LENTATE
MILANO	CANEGRATE
MILANO	CANTU'-CERMENATE
MILANO	CARNATE-USMATE
MILANO	CASALPUSTERLENGO
MILANO	CASSANO D'ADDA
MILANO	CERNUSCO-MERATE
MILANO	CERTOSA DI PAVIA
MILANO	CHIARI
MILANO	CODOGNO

MILANO	COLICO
MILANO	CORBETTA-S.STEFANO TICINO
MILANO	CREMA
MILANO	DESIO
MILANO	LEGNANO
MILANO	LISSONE-MUGGIO'
MILANO	LOCATE TRIULZI
MILANO	MAGENTA
MILANO	MELEGNANO
MILANO	MELZO
MILANO	MILANO CERTOSA
MILANO	MILANO DATEO
MILANO	MILANO GRECO PIRELLI
MILANO	MILANO LANCETTI
MILANO	MILANO PORTA GARIBALDI SOTTERRANEA
MILANO	MILANO PORTA GENOVA
MILANO	MILANO PORTA ROMANA
MILANO	MILANO PORTA VENEZIA
MILANO	MILANO PORTA VITTORIA
MILANO	MILANO REPUBBLICA
MILANO	MILANO ROMOLO
MILANO	MILANO S.CRISTOFORO
MILANO	MILANO VILLAPIZZONE
MILANO	MORBEGNO
MILANO	OLGIATE-CALCO-BRIVIO
MILANO	PARABIAGO
MILANO	PIADENA
MILANO	PIOLTELLO-LIMITO
MILANO	PONTE S.PIETRO
MILANO	RHO
MILANO	RHO FIERA MILANO
MILANO	ROMANO
MILANO	ROVATO
MILANO	SEREGNO
MILANO	SESTO CALENDE
MILANO	SESTO S.GIOVANNI
MILANO	STRESA
MILANO	TAVAZZANO
MILANO	TIRANO
MILANO	TORTONA
MILANO	TREVIGLIO OVEST
MILANO	VANZAGO-POGLIANO
MILANO	VERDELLO-DALMINE
MILANO	VIGEVANO
MILANO	VIGNATE
MILANO	VITTUONE-ARLUNO

NAPOLI	Napoli Centrale
NAPOLI	Napoli Piazza Garibaldi
NAPOLI	BENEVENTO
NAPOLI	CASERTA
NAPOLI	NAPOLI CAMPI FLEGREI
NAPOLI	NAPOLI MERGELLINA
NAPOLI	SALERNO
NAPOLI	ACERRA
NAPOLI	AVERSA
NAPOLI	BAGNOLI-AGNANO TERME
NAPOLI	BATTIPAGLIA
NAPOLI	CANCELLO
NAPOLI	CAPUA
NAPOLI	CASALNUOVO
NAPOLI	CASORIA
NAPOLI	CAVA DEI TIRRENI
NAPOLI	CAVALLEGGERI AOSTA
NAPOLI	DUOMO-VIA VERNIERI
NAPOLI	FALCIANO-MONDRAGONE-CARINOLA
NAPOLI	FRATTAMAGGIORE-GRUMO
NAPOLI	ISERNIA
NAPOLI	MADDALONI INFERIORE
NAPOLI	MARCIANISE
NAPOLI	MINTURNO-SCAURI
NAPOLI	NAPOLI GIANTURCO
NAPOLI	NAPOLI MONTESANTO
NAPOLI	NAPOLI PIAZZA AMEDEO
NAPOLI	NAPOLI PIAZZA CAVOUR
NAPOLI	NAPOLI PIAZZA LEOPARDI
NAPOLI	NOCERA INFERIORE
NAPOLI	NOCERA SUPERIORE
NAPOLI	POMPEI
NAPOLI	PONTECAGNANO
NAPOLI	PORTICI-ERCOLANO
NAPOLI	POZZUOLI SOLFATARA
NAPOLI	S.ANTIMO-S.ARPINO
NAPOLI	S.MARIA CAPUA VETERE
NAPOLI	SARNO
NAPOLI	SCAFATI
NAPOLI	SESSA AURUNCA-ROCCAMONFINA
NAPOLI	TORRE ANNUNZIATA CENTRALE
NAPOLI	TORRE DEL GRECO
NAPOLI	VAIRANO-CAIANELLO
NAPOLI	VILLA LITERNO
PALERMO	Palermo Centrale
PALERMO	CATANIA CENTRALE

PALERMO	MESSINA CENTRALE E M.
PALERMO	ACIREALE
PALERMO	AGRIGENTO CENTRALE
PALERMO	BAGHERIA
PALERMO	CALTANISSETTA CENTRALE
PALERMO	CANICATTI'
PALERMO	CEFALU'
PALERMO	ENNA
PALERMO	GIARRE RIPOSTO
PALERMO	MARSALA
PALERMO	MAZARA DEL VALLO
PALERMO	MILAZZO
PALERMO	PALAZZO REALE-ORLEANS
PALERMO	PALERMO NOTARBARTOLO
PALERMO	PIRAINETO
PALERMO	PUNTA RAISI
PALERMO	S.AGATA DI MILITELLO
PALERMO	S.LORENZO COLLI
PALERMO	SIRACUSA
PALERMO	TAORMINA
PALERMO	TERMINI IMERESE
PALERMO	TRAPANI
REGGIO CALABRIA	CATANZARO LIDO
REGGIO CALABRIA	REGGIO CALABRIA C.LE
REGGIO CALABRIA	VILLA S. GIOVANNI
REGGIO CALABRIA	AGROPOLI-CASTELLABATE
REGGIO CALABRIA	CASTIGLIONE COSENTINO
REGGIO CALABRIA	COSENZA
REGGIO CALABRIA	CROTONE
REGGIO CALABRIA	GIOIA TAURO
REGGIO CALABRIA	LAMEZIA TERME CENTRALE
REGGIO CALABRIA	MELITO DI PORTO SALVO
REGGIO CALABRIA	PAESTUM
REGGIO CALABRIA	PAOLA
REGGIO CALABRIA	PRAJA-AJETA-TORTORA
REGGIO CALABRIA	REGGIO CALABRIA LIDO
REGGIO CALABRIA	ROSARNO
REGGIO CALABRIA	SAPRI
REGGIO CALABRIA	SCALEA-S.DOMENICO TALAO
REGGIO CALABRIA	SIBARI
REGGIO CALABRIA	SOVERATO
REGGIO CALABRIA	TROPEA
REGGIO CALABRIA	VALLO DELLA LUCANIA-CASTELNUOVO
REGGIO CALABRIA	VIBO VALENTIA-PIZZO
ROMA	Roma Termini
ROMA	Roma Tiburtina

ROMA	CIVITAVECCHIA
ROMA	FORMIA
ROMA	ORTE
ROMA	ROMA OSTIENSE
ROMA	ROMA TRASTEVERE
ROMA	ALBANO LAZIALE
ROMA	ANAGNI-FIUGGI
ROMA	ANGUILLARA
ROMA	ANZIO
ROMA	ANZIO COLONIA
ROMA	APPIANO
ROMA	APRILIA
ROMA	ATTIGLIANO
ROMA	AVEZZANO
ROMA	BAGNI DI TIVOLI
ROMA	BRACCIANO
ROMA	CAMPO DI CARNE
ROMA	CAMPOLEONE
ROMA	CASSINO
ROMA	CECCANO
ROMA	CECCHINA
ROMA	CESANO DI ROMA
ROMA	CIAMPINO
ROMA	CISTERNA DI LATINA
ROMA	COLLE MATTIA
ROMA	COLLEFERRO-SEGNI-PALIANO
ROMA	FARA SABINA
ROMA	FERENTINO-SUPINO
ROMA	FIDENE
ROMA	FIUMICINO AEROPORTO
ROMA	FONDI-SPERLONGA
ROMA	FRASCATI
ROMA	FROSINONE
ROMA	GEMELLI
ROMA	GUIDONIA-MONTECELIO-S.ANGELO
ROMA	IPOGEO DEGLI OTTAVI
ROMA	LA GIUSTINIANA
ROMA	LA STORTA
ROMA	LADISPOLI-CERVETERI
ROMA	LANUVIO
ROMA	LATINA
ROMA	LIDO DI LAVINIO
ROMA	LUNGHEZZA
ROMA	MACCARESE-FREGENE
ROMA	MAGLIANA
ROMA	MANZIANA-CANALE MONTERANO

ROMA	MARINA DI CERVETERI
ROMA	MARINO LAZIALE
ROMA	MONTE MARIO
ROMA	MONTE S.BIAGIO
ROMA	MONTEROTONDO
ROMA	NETTUNO
ROMA	NUOVO SALARIO
ROMA	OLGIATA
ROMA	ORIOLO
ROMA	OTTAVIA
ROMA	PADIGLIONE
ROMA	PAVONA
ROMA	PIANABELLA DI MONTELIBRETTI
ROMA	POGGIO MIRTETO
ROMA	POMEZIA-S.PALOMBA
ROMA	PONTE GALERIA
ROMA	PRIVERNO-FOSSANOVA
ROMA	QUATTRO VENTI
ROMA	ROCCASECCA
ROMA	ROMA AURELIA
ROMA	ROMA BALDUINA
ROMA	ROMA S.PIETRO
ROMA	ROMA TUSCOLANA
ROMA	S.FILIPPO NERI
ROMA	S.MARIA DELLE MOLE
ROMA	S.MARINELLA
ROMA	SETTEBAGNI
ROMA	SEZZE ROMANO
ROMA	STIMIGLIANO
ROMA	TARQUINIA
ROMA	TIVOLI
ROMA	TOR VERGATA
ROMA	TORRE IN PIETRA-PALIDORO
ROMA	VALLE AURELIA
ROMA	VALMONTONE
ROMA	VELLETRI
ROMA	VILLA CLAUDIA
ROMA	VITERBO PORTA FIORENTINA
ROMA	VITERBO PORTA ROMANA
ROMA	ZAGAROLO
TORINO	Torino Porta Nuova
TORINO	ALESSANDRIA
TORINO	AOSTA
TORINO	ASTI
TORINO	BIELLA S. PAOLO
TORINO	CUNEO

TORINO	NOVARA
TORINO	VERCELLI
TORINO	ACQUI TERME
TORINO	ALBA
TORINO	ALPIGNANO
TORINO	AVIGLIANA
TORINO	BARDONECCHIA
TORINO	BORGOMANERO
TORINO	BRA
TORINO	BRANDIZZO
TORINO	BUSSOLENO
TORINO	CANDIOLO
TORINO	CARMAGNOLA
TORINO	CASALE MONFERRATO
TORINO	CAVALLERMAGGIORE
TORINO	CENTALLO
TORINO	CEVA
TORINO	CHATILLON-SAINT VINCENT
TORINO	CHIERI
TORINO	CHIVASSO
TORINO	COLLEGNO
TORINO	CONDOVE-CHIUSA S.MICHELE
TORINO	FOSSANO
TORINO	IVREA
TORINO	MONCALIERI
TORINO	MONDOVI'
TORINO	MORTARA
TORINO	NIZZA MONFERRATO
TORINO	NONE
TORINO	OMEGNA
TORINO	OULX-CLAVIERE-SESTRIERE
TORINO	PINEROLO
TORINO	RACCONIGI
TORINO	ROSTA
TORINO	S.ANTONINO-VAIE
TORINO	SANTHIA'
TORINO	SAVIGLIANO
TORINO	SETTIMO
TORINO	SOMMARIVA BOSCO
TORINO	SUSA
TORINO	TORINO LINGOTTO
TORINO	TORINO PORTA SUSA
TORINO	TORINO REBAUDENGO FOSSATA
TORINO	TORINO STURA
TORINO	TRECATE
TORINO	TROFARELLO

TORINO	VALENZA
TORINO	VERRES
TORINO	VILLAFRANCA-CANTARANA
TORINO	VILLANOVA D'ASTI
TORINO	VILLASTELLONE
TRIESTE	GORIZIA CENTRALE
TRIESTE	MONFALCONE
TRIESTE	PORDENONE
TRIESTE	TRIESTE CENTRALE
TRIESTE	UDINE
TRIESTE	CASARSA
TRIESTE	CERVIGNANO-AQUILEIA-GRADO
TRIESTE	CODROIPO
TRIESTE	CORMONS
TRIESTE	GEMONA DEL FRIULI
TRIESTE	LATISANA-LIGNANO-BIBIONE
TRIESTE	S.GIORGIO DI NOGARO
TRIESTE	SACILE
TRIESTE	SAGRADO
VENEZIA	Venezia Mestre
VENEZIA	Venezia S.Lucia
VENEZIA	BELLUNO
VENEZIA	CASTELFRANCO VENETO
VENEZIA	PADOVA
VENEZIA	ROVIGO
VENEZIA	TREVISO CENTRALE
VENEZIA	BASSANO DEL GRAPPA
VENEZIA	CALALZO-PIEVE DI CADORE-CORTINA
VENEZIA	CAMPOSAMPIERO
VENEZIA	CITTADELLA
VENEZIA	CONEGLIANO
VENEZIA	DOLO
VENEZIA	FELTRE
VENEZIA	GRISIGNANO DI ZOCCO
VENEZIA	MIRA-MIRANO
VENEZIA	MOGLIANO VENETO
VENEZIA	MONSELICE
VENEZIA	MONTEBELLUNA
VENEZIA	NOALE-SCORZE'
VENEZIA	PONTE NELLE ALPI-POLPET
VENEZIA	PORTOGRUARO-CAORLE
VENEZIA	PREGANZIOL
VENEZIA	QUARTO D'ALTINO
VENEZIA	S.DONA' DI PIAVE-JESOLO
VENEZIA	S.STINO DI LIVENZA
VENEZIA	TERME EUGANEE-ABANO-MONTEGROTTO

VERONA	Verona Porta Nuova
VERONA	BOLZANO
VERONA	DESENZANO
VERONA	MANTOVA
VERONA	ROVERETO
VERONA	TRENTO
VERONA	VICENZA
VERONA	ALA
VERONA	ALTAVILLA-TAVERNELLE
VERONA	BRENNERO
VERONA	BRESSANONE
VERONA	BRUNICO
VERONA	DOMEGLIARA-S.AMBROGIO
VERONA	FORTEZZA
VERONA	ISOLA DELLA SCALA
VERONA	LEGNAGO
VERONA	MERANO
VERONA	MEZZOCORONA
VERONA	NOGARA
VERONA	PESCHIERA DEL GARDA
VERONA	S.BONIFACIO
VERONA	S.CANDIDO
VERONA	SCHIO
VERONA	THIENE
VERONA	VERONA PORTA VESCOVO

Dossier ex ante

“Programmi prioritari ferrovie- Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

28 giugno 2019

Indice

1 PREMESSA **3**
2 ESIGENZE ALLA BASE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO **3**
3 OBIETTIVI DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO **4**
4 DESCRIZIONE DEL PROGRAMMA DI INVESTIMENTO **4**
4.1 DESCRIZIONE DELL'INVESTIMENTO 4
4.2 AMBITO DI INTERVENTO 5
4.3 ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA 5
4.4 RELAZIONE CON ALTRI PROGRAMMI DI INVESTIMENTO 7
4.5 VINCOLI TERRITORIALI E ALTRI RISCHI DELL'INVESTIMENTO 7
5 PIANO DEGLI INVESTIMENTI **7**
5.1 IL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 7
5.2 METODOLOGIA ALLA BASE DELLA STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE 8
5.3 MOTIVAZIONE VARIAZIONI DI COSTO RISPETTO ALLA PRECEDENTE STIMA 8
6 IMPATTI SULLA GESTIONE **8**
6.1 ORGANIZZAZIONE 9
6.2 MANUTENZIONE 9
6.3 CIRCOLAZIONE 9
6.4 ALTRI IMPATTI SULLA GESTIONE 9
7 BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **9**
7.1 EFFETTI SULLA MOBILITÀ 9
7.2 SOSTENIBILITÀ 9
8 QUADRO FINANZIARIO **10**
ALLEGATO 1: **11**

1 Premessa

A partire dal 2014 RFI, d'intesa con la Fondazione FS – istituzione che cura i rapporti con le Amministrazioni locali per la valorizzazione e la promozione ad uso turistico di linee non più utilizzate per i servizi commerciali - ha avviato il progetto "Binari senza tempo" per la riscoperta in chiave turistica di linee ferroviarie in disuso.

Ad oggi sono circa 600 i chilometri di binari recuperati all'esercizio turistico con l'obiettivo di sviluppare un nuovo turismo lento e pienamente sostenibile, dal nord al sud del paese.

	NOME	LINEA	RIATTIVAZIONE	LUNGHEZZA
1	Ferrovia del Lago	Palazzolo S.O. - Paratico Sarnico	2014	10 km
2	Ferrovia della Val d'Orcia	Asciano - Monte Antico	2014	51 km
3	Ferrovia "Transiberiana d'Italia"	Sulmona - Carpinone	2014	118 km
4	Ferrovia dei Templi	Agrigento Bassa - Porto Empedocle Succursale	2014	12 km
5	Ferrovia della Valsesia	Vignale - Varallo Sesia	2015	51 km
6	Ferrovia del Tanaro	Ceva - Ormea	2016	35 km
7	Ferrovia dell'Irpinia	Avellino - Rocchetta S. Antonio Lacedonia	2016	119 km
8	Ferrovia del Sannio	Benevento - Bosco Redole	2017	66 km
9	Ferrovia Pedemontana	Sacile - Gemona del Friuli	2018	75 km
10	Ferrovie del Monferrato	Asti - Castagnole delle Lanze - Nizza Monferrato	2018	45 km

A seguito dell'emanazione della Legge 9 agosto 2017, n.128 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico" gli interventi, originariamente previsti nell'ambito degli interventi di ammodernamento infrastrutturale gestiti a livello delle singole Direzioni Territoriali, sono stati razionalizzati e riorganizzati nel programma nazionale di "Valorizzazione turistica delle ferrovie minori".

La norma disciplina le modalità di individuazione delle tratte ferroviarie da classificare "ad uso turistico" e le procedure di finanziamento degli interventi necessari per il ripristino dell'infrastruttura e per consentire la circolazione di rotabili storici e turistici (art.2 commi 1-6).

2 Esigenze alla base del programma di investimento

Il programma comprende interventi per la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

Gli interventi consistono sostanzialmente in attività di adeguamento delle dotazioni di sicurezza e nel ripristino dei tracciati ferroviari, delle stazioni e delle relative opere d'arte e pertinenze per consentire la

circolazione di mezzi rotabili storici e turistici, nonché interventi di restauro e adeguamento di fabbricati e stazioni per migliorarne la ricettività a fini turistici.

3 Obiettivi del programma di investimento

Il tema delle ferrovie dismesse convertite in turistiche è affrontato nel Piano strategico del Turismo di tutte le Regioni Italiane, riconoscendo in esso una grande possibilità di incremento delle modalità del cosiddetto turismo esperienziale.

Viaggiando lungo tratti ferroviari dismessi a bordo di treni storici, attraversando paesaggi unici, incontrando persone, conoscendo le tradizioni del territorio, il turista sperimenta, impara, allarga i propri orizzonti, torna a casa non soltanto con le foto ma con il ricordo e le emozioni di un'esperienza unica ed un bagaglio culturale arricchito.

In particolare, nei Piani Strategici del Turismo redatti dalle Regioni, vi è una sezione dedicata alla promozione dell'intermodalità e della mobilità interna in ottica di valorizzazione, informazione e potenziamento dell'offerta per le ferrovie turistiche.

Tale sezione si pone l'obiettivo di far diventare il treno da semplice mezzo di trasporto a luogo di informazione e accoglienza turistica oltre che contenitore culturale.

Nel breve termine, si intende favorire il miglioramento dell'offerta di trasporto esistente, e nel lungo termine favorire azioni di riqualificazione e valorizzazione dei luoghi di interscambio per renderli attrattori culturali e turistici.

4 Descrizione del programma di investimento

4.1 Descrizione dell'investimento

In attuazione di quanto previsto dalla Legge n. 128/2017, il Piano recepisce l'esito della ricognizione delle esigenze di investimento, operata di concerto con la Fondazione FS Italiane, per il ripristino ad uso turistico delle 12 tratte ferroviarie già individuate dall'ex art.2 comma 2 di competenza RFI, oltre a 7 tratte da individuare ex art.2 comma 1 di interesse per le regioni Campania, Molise, Puglia, Basilicata e Piemonte.

Ai fini dell'emanazione del Decreto interministeriale MIT/MIBACT/MEF di individuazione delle tratte ferroviarie da classificare ad uso turistico, con note del 23/3/2018 e del 15/5/2018 sono state trasmesse le schede di rilevazione dati riportanti le informazioni relative allo stato manutentivo, gli aspetti tecnici e le potenzialità turistiche delle linee.

La proposta è stata elaborata prevedendo interventi di ripristino infrastrutturale delle linee, degli impianti e restauro dei principali fabbricati storici e pertinenze con il Testo Unico in materia di Beni Culturali e Ambientali (D.Lgs.490/1999), con il codice dei Beni Culturali (D.Lgs. 42/2004) e con il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022 (con specifico riferimento al par. 3 Obiettivi e Interventi, Obiettivi Specifici B2). Quest'ultimo piano, redatto dal Ministero dei Beni, Attività Culturali e Turismo, Socio aderente della Fondazione FS, indica il turismo ferroviario sulle ferrovie storiche come uno dei settori di sviluppo per le "aree interne" del Paese.

In particolare per le linee di competenza di RFI, si sono adottati i seguenti criteri per individuare priorità e costi:

- Interventi mirati all'immediata salvaguardia e tutela della proprietà, preservando il sedime da occupazione abusive o parziali alienazioni;
- Interventi mirati al restauro e adeguamento di fabbricati e stazioni per ricettività di tipo turistico;
- Interventi mirati alla riattivazione, per fasi successive, della tratta ferroviaria. In particolare per le linee dismesse è previsto un primo stadio di lavori finalizzato a collegare i principali centri di attrazione turistica della tratta, per completare successivamente la riattivazione dell'intera linea.

Per effetto della ricognizione delle esigenze anzidette i costi complessivi del piano di riattivazione ad uso turistico di tutte le tratte ferroviarie di competenza RFI nell'ottica dell'art.2 L.128/2017 sono stati aggiornati in circa 323,7 milioni di euro, con finanziamenti già disponibili per circa 69 milioni di euro (di cui 55 mln disponibili nel CdP-I 2017-2021 e 14 milioni di euro a carico delle risorse FSC 2014-2020, Patti Sud oggetto di apposita convenzione RFI-Regione Campania). Sono in corso di valutazione gli interventi sulle tratte: Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola, Taranto Nasisi – Taranto Arsenale, Sicignano – Lagonegro e Alessandria – Castagnole delle Lanze.

Il Piano non comprende eventuali ulteriori fabbisogni necessari alla risoluzione di problematiche tecniche dell'infrastruttura da riattivare, ad esempio su ponti o gallerie che potranno essere rilevati in modo puntuale solo in fase di progettazione esecutiva.

Tutti gli interventi programmati sono conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali per le linee regionali a scarso traffico, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria delle Infrastrutture Stradali e Autostrade e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ANSFISA) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea, visto che ad oggi non è ancora stata emanata la specifica classificazione per le linee utilizzate esclusivamente a fini turistici. Al riguardo è stato avviato un tavolo tecnico con l'ANSFIS, finalizzato alla definizione di standard tecnici e di circolazione differenziati caso per caso per ogni tratta individuata dalla Legge. Tali norme particolari potrebbero generare ulteriori positive economie sui lavori che, nel caso, saranno reinvestite all'interno degli stessi perimetri di intervento.

4.2 Ambito di intervento

Le linee inserite nel decreto, e dunque di particolare interesse turistico sono sospese dall'esercizio da diversi anni e su alcune la vegetazione ha ripreso totale possesso del territorio.

Nella generalità dei casi gli interventi prevedono la bonifica delle aree, intesa come eliminazione degli arbusti, risanamento della massicciata, sostituzione saltuaria delle traverse, nella maggior parte in legno, e sostituzione del ferro nei casi più critici.

Sono altresì previsti interventi sugli impianti di segnalamento e sicurezza, nel rispetto degli standard tecnici di riferimento nazionali per le linee regionali a scarso traffico e tenendo conto della natura storica dei rotabili che dovranno circolare sulla linea.

Nel perimetro di intervento rientrano anche gli interventi restauro e adeguamento dei fabbricati per ricettività turistica.

4.3 Articolazione del programma

Il Programma è articolato nelle seguenti opere funzionali:

TABELLA 1 – COSTO COMPLESSIVO DI INVESTIMENTO

Linea	Costo	Risorse CdP-I 2017-2021	Ulteriori risorse FSC 2014-2020	Legge di Bilancio 2018	Legge di Bilancio 2019	Fabbisogni a finire
Sulmona-Carpinone	11,01	2,01		9,00		0,00
Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio	25,00	1,00	14,00		10,00	0,00
Sacile-Gemona	15,40	15,40				0,00
Palazzolo-Paratico	3,80	0,20		2,00	1,60	0,00
Ceva-Ormea	6,00	4,50			1,50	0,00
Agrigento Bassa-Porto Empedocle	12,45	3,30		9,15		0,00
Asciano-Monte Antico	10,65	6,65		4,00		0,00
Alcantara-Randazzo	37,90			34,85	2,00	1,05
Castelvetrano-Porto Palo di Menfi	25,50					25,50
Noto-Pachino	31,00				24,90	6,10
Civitavecchia-Capranica-Orte	91,00					91,00
Fano-Urbino	45,50			1,00		44,50
a) Linee ex art. 2 comma 2 Legge 128/2017	**315,21**	**33,06**	**14,00**	**60,00**	**40,00**	**168,15**
Termoli-Campobasso	1,05	1,05				0,00
Benevento-Pietralcina-Boscoredole	20,00	20,00				0,00
Romagnano Sesia-Varallo Sesia	0,60	0,60				0,00
Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola	tbd					0,00
Taranto Nasisi – Taranto Arsenale	tbd					0,00
Sicignano – Lagonegro	tbd					0,00
Alessandria – Castagnole delle Lanze	tbd					0,00
b) Linee ex art. 2 comma 1 Legge 128/2017	**21,7**	**21,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Totale (a+b)	**336,9**	**54,7**	**14,0**	**60,0**	**40,0**	**168,1**

La variazione di costo in aumento sulle linee Sulmona-Carpinone, Agrigento Bassa-Porto Empedocle e Asciano-Monte Antico è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale.

Descrizione: Linee	Costi intervento [mln €]	Finanziamento [mln €]	Attivazione / Ultimazione lavori
Sulmona - Carpinone	11,01	9,0	31/12/2021
Sacile - Gemona	15,40	-	-
Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio	25,00	-	-
Palazzolo-Paratico	3,8	2,0	31/12/2021
Ceva-Ormea	6,00	-	-
Alcantara-Randazzo	37,90	34,85	31/12/2021

Descrizione: Linee	Costi intervento [mln €]	Finanziamento [mln €]	Attivazione / Ultimazione lavori
Castelvetrano-Porto Palo di Menfi	25,5	-	-
Agrigento Bassa-Porto Empedocle	12,45	9,15	31/12/2021
Noto-Pachino	31	-	-
Asciano-Monte Antico	10,65	4,0	31/12/2021
Civitavecchia-Capranica-Orte	91	-	-
Fano-Urbino	45,5	1,0	-
Totale	**315,21**	**60**	

4.4 Relazione con altri programmi di investimento

Nessuna relazione con altri programmi di investimento.

4.5 Vincoli territoriali e altri rischi dell'investimento

Trattandosi di interventi di recupero e adeguamento di linee ferroviarie già esistenti i vincoli territoriali e i rischi dell'investimento si possono considerare nulli.

5 Piano degli investimenti

5.1 Il Piano degli investimenti

Il costo dell'investimento è stimato, sulla base dell'attuale avanzamento delle progettazioni, in circa **336,9** milioni di euro.

Nella tabella che segue vengono riportati i fabbisogni finanziari di competenza e cassa per anno.

TABELLA 2 – PIANIFICAZIONE ANNUALE DEL PROGRAMMA

importi in Mln

Linea	Costo	Al 2018	2019	2020	2021	Oltre 2021
Carry-over	68,7	-	-	-	-	-
Interventi annualità 2018	60,0	-	13,0	27,0	20,0	0,0
Interventi annualità 2019	40,0	-	5	20,0	15,0	0,0
Interventi annualità 2020	60,0	-	-	-	5,0	55,0
Interventi annualità 2021	60,0	-	-	-	-	60,0
Interventi annualità 2022-2026	48,2	-	-	-	-	48,2
Totale	**336,9**	**0,0**	**18,0**	**47,0**	**40,0**	**163,2**

Ai sensi dell'art.4 della citata Legge n.128/2017 le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture, che sono classificate, ai fini della manutenzione e dell'esercizio, con apposita categoria turistica.

Gli interventi di ripristino della tratta ferroviaria nonché quelli relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma.

5.2 Metodologia alla base della stima dei costi di realizzazione

La stima dei costi di realizzazione è stata ottenuta considerando il prodotto tra:

- i costi parametrici (P);
- il numero delle opere (Q);

In particolare, gli interventi sono stati suddivisi in 2 macro tipologie:

- Interventi per il ripristino della linea ai fini turistici (Km);
- Interventi per il ripristino dei fabbricati non funzionali all'esercizio ferroviario (n°);

Alla base della determinazione dei costi parametrici (P) è stato considerati lo stato di conservazione, espresse in %, degli elementi che costituiscono la linea:

- Corpo stradale;
- Opere D'Arte;
- Armamento;
- Alimentazione;
- Stazioni;
- Impianti di Segnalamento;
- Altro;

Tale parametrizzazione non tiene conto di interventi particolarmente onerosi in corrispondenza di opere civili quali ponti e gallerie, ma unicamente la necessita di spesa finalizzata alla riqualifica dell'armamento attualmente esistente e la predisposizione di un attrezzaggio minimo.

Per attrezzaggio minimo si intendono, per esempio, passaggi a livello caratterizzati da segnaletica propria, ossia PL attivati direttamente dal passaggio del treno tramite apposito pedale.

Di seguito la tabella riepilogativa delle 2 macro tipologie ed il relativo costo come range tra minimo e massimo in funzione dello stato effettivo di conservazione delle opere oggetto dell'intervento:

TABELLA 3 – COSTI PARAMETRICI (P)

Interventi	Costo (Mln/Km o Mln/N°)
Interventi per il ripristino della linea ai fini turistici	0,97 - 1,79
Interventi per il ripristino dei fabbricati non funzionali all'esercizio ferroviario	0,5 - 1

5.3 Motivazione variazioni di costo rispetto alla precedente stima

Nel vigente Contratto di Programma 2017-2021 il costo del programma è stimato pari a 336,9 milioni di euro.

La variazione di costo di 102,2 milioni di euro rispetto alla precedente stima, è dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime di costo ad esito dell'affinamento progettuale e, soprattutto, all'inserimento nel perimetro di ulteriori linee e degli interventi necessari al ripristino funzionale di oggetti infrastrutturali nonché tecnologici presenti su dette linee.

6 Impatti sulla gestione

6.1 Organizzazione

L'impatto che la riattivazione delle linee oggetto di tale documento può apportare all'organizzazione delle restanti linee commerciali è considerato nullo, dal momento che la maggior parte delle linee classificate come turistiche risultano a sé stanti, dal punto di vista della circolazione ferroviaria.

Per quanto riguarda invece la gestione della circolazione sulle tratte aperte all'esercizio commerciale si sta provvedendo laddove possibile alla chiusura dei PL per evitarne il presidio e la gestione, diminuendo così l'impatto organizzativo.

6.2 Manutenzione

Le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie individuate ai sensi dell'articolo 2 della legge 9 agosto 2017 n.128, restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture, che sono classificate, ai fini della manutenzione e dell'esercizio, con apposita categoria turistica.

6.3 Circolazione

La gestione della circolazione delle linee oggetto di tale documento è stata ipotizzata in base alle caratteristiche delle linee stesse suddividendole in 3 macro tipologie di gestione, citate di seguito:

- Dirigenza unica: in questa tipologia di gestione della circolazione gli orari di transito ferroviario sono inseriti all'interno del Fascicolo di Linea;
- Dirigente Centrale Operativo, Spola: gestione della circolazione basata sul conteggio degli assi del materiale rotabile circolante all'interno della linea in oggetto, tramite dispositivi atti ad impedire l'ingresso di ulteriori convogli quando la linea risulta occupata, ossia fintanto che il conteggio degli assi non viene riportato allo zero, una volta che il convoglio in transito rientra in corrispondenza del punto di partenza; tale tipologia di gestione della circolazione risulta caratteristica di linee aventi lunghezza esigua;
- Dirigente Centrale Operativo: in questo caso, la circolazione risulta agevolata rispetto ai due precedenti punti, in quanto è possibile gestire il transito di più convogli, senza la presenza del vincolo del Fascicolo di Linea.

6.4 Altri impatti sulla gestione

Non sono evidenziati ulteriori impatti sulla gestione delle linee oggetto del presente documento.

7 Benefici associati all'investimento

7.1 Effetti sulla mobilità

Gli effetti che si possono notare sulla mobilità, a seguito degli interventi oggetto di tale documento, possono unicamente essere categorizzabili all'interno dei flussi di tipologia turistica.

Oltre 200mila viaggiatori nell'ultimo triennio con un trend di crescita del 45%: sono questi, oggi, i numeri del turismo ferroviario in Italia, indice di una elevata richiesta di proposte legate alla mobilità dolce da parte di turisti che scelgono di viaggiare a bordo di un treno d'epoca attraverso luoghi ricchi di storia e cultura.

7.2 Sostenibilità

Le linee che si intendono ripristinare attraverso questi interventi possono essere considerate prive di impatto ambientale nei confronti dei luoghi attraverso i quali esse si snodano.

La loro storicità, precisamente, ha reso le stesse connaturate all'interno del territorio che le circonda, dando al visitatore l'impressione che tali infrastrutture siano sempre esistite; tutto ciò rende le stesse tutt'altro che pesanti agli occhi del turista, anzi, le rende parte del territorio stesso.

L'antichità di tali linee, inoltre, è caratterizzata da modalità di costruzione differenti rispetto alle attuali:

le loro componenti sottolineano in maniera diretta la loro posizione geografica; ad esempio: la pietra lavica caratteristica delle zone vesuviane (che può caratterizzare opere civili di linea quali un ponte/viadotto) di primo impatto conferisce agli occhi del turista percezioni notevolmente differenti da materiali caratterizzanti territori situati in zone differenti d'Italia. Tutto ciò, oltre ad aver reso più sostenibile al tempo la realizzazione di tali opere, rende le stesse ancor più parte dell'ambiente circostante.

8 Quadro finanziario

Il costo aggiornato del programma ammonta a 336,9 milioni di euro.

Nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti il programma è riportato nella Tabella A – "Portafoglio Investimenti in corso e programmatici" Classe a - Classe a - Programmi pluriennali di interventi - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori alla riga P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori con costo pari a 234,71 milioni di euro e risorse pari a 54,71 milioni di euro.

Con l'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I per il programma Valorizzazione turistica delle ferrovie minori saranno inoltre contrattualizzate nuove risorse per 100,00 milioni di euro provenienti dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019.

Nella tabella che segue è riportato un dettaglio delle risorse finanziarie previste per il programma:

TABELLA 4 – FINANZIAMENTI DISPONIBILI PER LA REALIZZAZIONE DELL'INVESTIMENTO

Descrizione	Importo [milioni euro]
CdP-I 2017-2021	54,71
Legge di Bilancio 2018" (DPCM 2018) e Legge di Bilancio 2019	100,00
Altro	14,00
Totale Fonti di finanziamento	**168,71**

ALLEGATO 1:

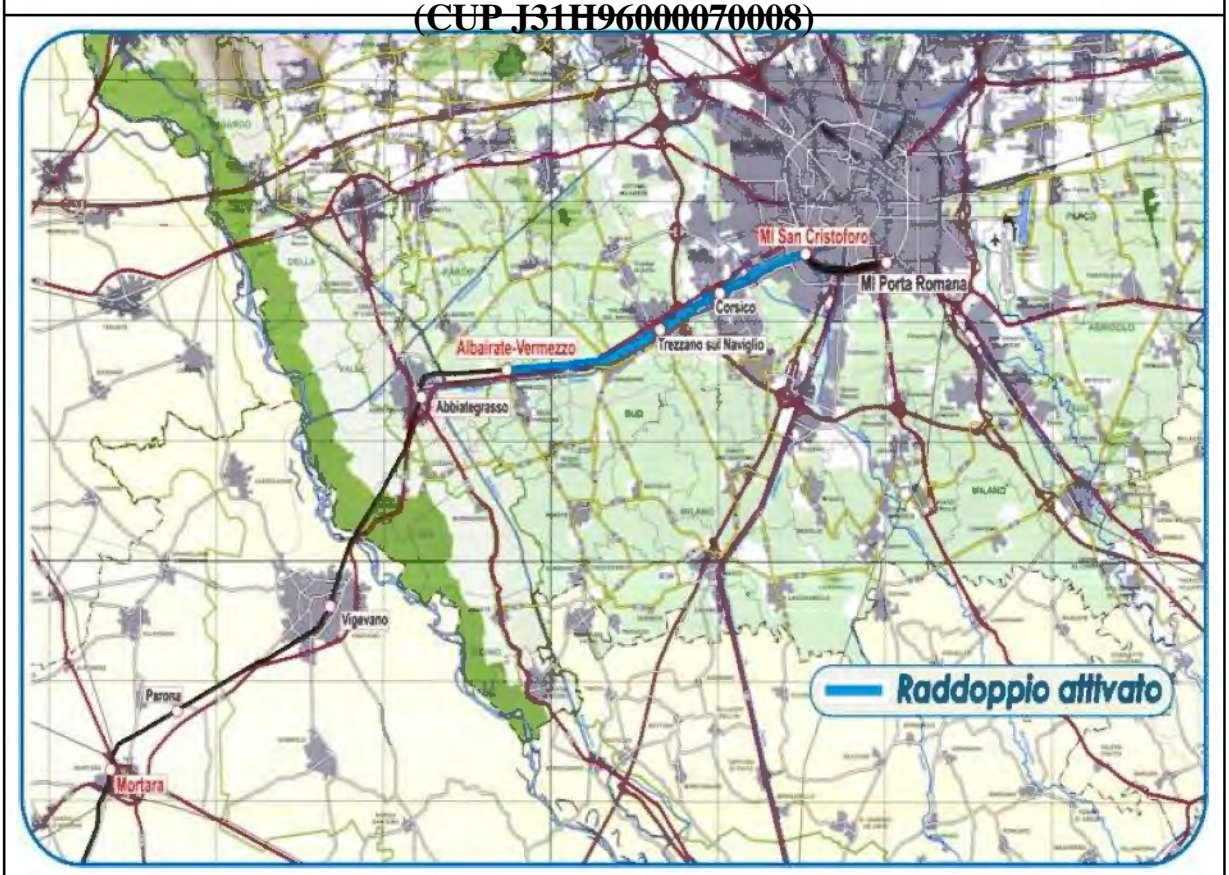
TABELLA 4 – DETTAGLIO INTERVENTI

Linee	Descrizione	Note
Sulmona-Castel di Sangro	Restauro e adeguamento n.4 fabbricati per ricettività turistica	Fabbricati interessati: Palena, Roccaraso (fase 1), Rivisondoli, S.Ilario Sangro (fase 2)
Castel di Sangro-Carpinone	Restauro e adeguamento n.3 fabbricati per ricettività turistica	Fabbricati interessati: Carovilli, S.Pietro Avellana, Pescolamciano
Palazzolo-Paratico	Modifica piano ferro Paratico, adeguamenti e opere civili	
Alcantara-Randazzo	Salvaguardia proprietà + riattivazione + restauro n.3 fabbricati per ricettività turistica	Riattivazione: Alcantara-Motta Camastra (fase 1) + Motta Camastra-Randazzo (fase 2)
Agrigento Bassa-Porto Empedocle	Restauro n.5 fabbricati (Rimessa Loc., Alloggi, Casa cantoniera di staz., Magazzino lavori, Magazzino merci)	
Asciano-Monte Antico	Restauro e adeguamento n.4 fabbricati per ricettività turistica	Fabbricati interessati: Torrenieri, S.Angelo, Monte Amiata
Totale Fonti di Finanziamento		**60,00**

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0049:
Raddoppio Milano-Mortara
(CUP J31H96000070008)



INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 LOCALIZZAZIONE 4

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 4

5 SITUAZIONE ATTUALE 6

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 6

5.2 Aspetti commerciali 7

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 7

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 10

8 L'OFFERTA FUTURA 10

9 COSTO A VITA INTERA 11

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 15

1 Premessa

Il progetto "Raddoppio Milano-Mortara" prevede il raddoppio della linea Milano S. Cristoforo – Mortara, nel CdP 2017-2021 ha un costo pari a 692 M€ ed è articolato come segue:

1^ fase (225 M€ - riga 0049A) che comprende il raddoppio del tratto da Milano S. Cristoforo ad Albairate (ex Cascina Bruciata), le nuove fermata di Milano Romolo a Milano Tibaldi e lo spostamento della fermata di Milano Porta Romana.

2^ fase - Completamento (467 M€ riga 0049B) che comprende la riqualificazione della tratta Milano Porta Romana–Milano San Cristoforo tramite opere di mitigazione acustica, il raddoppio Albairate–Parona e il raddoppio Parona–Mortara.

Nel 2009 è stato attivato il raddoppio del tratto da Milano S. Cristoforo ad Albairate e nel 2006 è stata messa in servizio la fermata Romolo, per un CVI già consuntivato di 196 M€.

Attualmente è stato concluso il Progetto Esecutivo per la realizzazione della fermata di Milano Tibaldi, mentre sono in corso le attività progettuali per la fermata di Milano Porta Romana.

A breve saranno definiti con il Comune di Milano gli input per il tipologico delle barriere antirumore e, di conseguenza, sarà avviata anche la progettazione definitiva della mitigazione acustica della linea di Cintura Sud nella tratta Milano S. Cristoforo - Milano Porta Romana.

Per il progetto si è manifestato un incremento di costo correlato alle fermate di Milano Tibaldi e Milano Porta Romana emerso a seguito della progettazione sviluppata secondo gli input richiesti dal Comune di Milano, che ha portato il costo complessivo delle stesse da circa 23 M€ a circa 43 M€.

Allo stato attuale, il costo a vita intera del Progetto è rideterminato in 712 milioni di euro

2 Obiettivi del progetto

Con la realizzazione degli interventi complessivamente previsti nel Progetto si raggiunge:

- maggiore regolarità della circolazione ferroviaria a seguito eliminazione PL su strade ad alta intensità di traffico;
- incremento della capacità della linea;
- maggiore flessibilità del servizio;
- miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio con altre modalità di trasporto;

- realizzazione di un servizio di trasporto comprensoriale.

3 Localizzazione

La linea Milano-Mortara nella tratta tra Milano Porta Romana e Mortara si sviluppa prevalentemente a piano campagna complessivamente per 51 km, suddivisibili nelle seguenti tratte:

- Milano Porta Romana – Milano S. Cristoforo: 6,7 km;
- Milano P.ta Genova – Milano S. Cristoforo: 3,4 km;
- Milano S. Cristoforo – Corsico: 1,8 km;
- Corsico – Cesano B.: 1,5 km;
- Cesano B. – Trezzano: 2,2 km;
- Trezzano – Gaggiano: 3,1 km;
- Gaggiano – Albairate: 5,8 km;
- Albairate – Abbiategrasso: 3,3 km;
- Abbiategrasso – Vigevano: 10,6 km;
- Vigevano – Parona: 7,4 km;
- Parona– Mortara: 5,3 km;

La linea ferroviaria Milano - Mortara attraversa, in direzione sud ovest, il territorio della Provincia di Milano, interessando i Comuni di Milano, Corsico, Cesano Boscone, Trezzano Sul Naviglio, Gaggiano, Vermezzo, Albairate ed Abbiategrasso, per giungere fino ai Comuni di Vigevano, Parona Lomellina e Mortara, appartenenti alla Provincia di Pavia.

4 Sviluppo e stato di attuazione

Il progetto di raddoppio della linea Milano–Mortara è stato oggetto di approvazione a mezzo Conferenza di Servizi del 28.10.2002, che ha autorizzato l'esecuzione della tratta da Milano ad Albairate (ex Cascina Bruciata) e da Parona a Mortara, non approvando invece la tratta Cascina Bruciata–Parona.

Tratta centrale: Albairate-Parona

La tratta centrale Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata) - Parona, di circa 21 km, è stata inserita tra le opere di interesse strategico di cui alla Delibera CIPE del 21-12-2001 (c.d. Legge Obiettivo). RFI ha sviluppato il progetto preliminare, trasmettendolo nel 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Amministrazioni ed Enti competenti. Il

raddoppio inserito in questa versione di progetto prevedeva un seminterramento della linea in corrispondenza dell'attraversamento dei due centri di Abbiategrasso e Vigevano. Nel 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, secondo le procedure di Legge Obiettivo, con prescrizioni sul PD di un ulteriore abbassamento della linea di circa 1 m nei centri di Abbiategrasso e Vigevano e per un limite di spesa allora indicato pari a circa 392 M€. Ad oggi, tuttavia, il vincolo non è stato reiterato.

Attualmente sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la prosecuzione del raddoppio in superficie nella tratta Albairate-Abbiategrasso-Vigevano per il prolungamento del servizio suburbano.

Tratte esterne: Milano S. Cristoforo-Albairate e Parona-Mortara

Il raddoppio della tratta Milano San Cristoforo-Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata) è stato attivato in data 7 dicembre 2009. I lavori hanno riguardato anche l'eliminazione di tutti i passaggi a livello (sostituiti con sottopassi e cavalcavia) ed il potenziamento degli impianti tecnologici della linea (apparati ACEI, alimentazione elettrica, sistema di distanziamento dei treni).

Per gli interventi di rilocalizzazione dell'attuale fermata di Porta Romana e la realizzazione della nuova fermata di Tibaldi, nel corso del 2009-2010 si è attuato un processo di condivisione con il Comune di Milano del layout delle due fermate, che per entrambe vedeva una configurazione "essenziale" (senza coperture o pensiline) stimate all'epoca 14,8 M€.

Successivamente, nell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma, è intervenuto un definanziamento delle fermate con conseguente sospensione delle correlate attività. Nell'aggiornamento 2016 del CdP 2012-2016 sono state nuovamente previste le risorse finanziarie per la realizzazione delle stesse e sono quindi riprese le interlocuzioni con il Comune di Milano che, in tale sede, ha richiesto dei miglioramenti degli standard e delle funzionalità delle opere (es. inserimento di scale mobili, maggiore estensione delle pensiline, allargamento sottopasso, standard qualitativi elevati ecc.).

A valle di ciò è stata svolta la progettazione esecutiva della fermata Tibaldi, per la quale sono in avvio le attività negoziali, mentre è in via di sviluppo la progettazione esecutiva della fermata Porta Romana, per cui sono in corso le interlocuzioni con il Comune di Milano per consolidare gli input progettuali con approfondimenti connessi all'attuazione del ADP Scali su Milano Porta Genova. Gli esiti della progettazione completata e le risultanze di quella in via di sviluppo hanno portato individuare un costo a vita intera delle fermate pari a complessivamente a circa 43 M€, con un maggior costo delle stesse pari a 20 M€.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

Lungo la linea sono attualmente presenti 7 stazioni (Milano Porta Genova, Milano S. Cristoforo, Albairate, Abbiategrasso, Vigevano, Parona Lomellina e Mortara), un Posto di Comunicazione a Gaggiano e 4 fermate (Corsico, Cesano B., Trezzano Sul Naviglio e Gaggiano).

La linea è a doppio binario tra Milano Porta Romana/Milano Porta Genova e Albairate e a semplice binario tra Albairate e Mortara. Nella tratta oggetto di raddoppio sono stati soppressi

tutti i passaggi a livello, mentre permangono 17 passaggi a livello nella tratta Albairate-Mortara, di cui 5 privati.

La tratta è elettrificata alimentata a 3 kV ed esercita con C.T.C. tramite DCO ubicato a Milano Lambrate.

La velocità massima di linea è pari a 130 km/h in rango A, 140 km/h in rango B, la pendenza varia tra un minimo dell'1‰ a un massimo del 6‰, la categoria di peso assiale è C3 con limitazioni di velocità.

La linea si sviluppa prevalentemente a piano campagna su rilevati di modesta altezza; tra Abbiategrasso e Vigevano il binario esistente attraversa il Fiume Ticino per uno sviluppo di circa 250 m.

5.2 Aspetti commerciali

La linea Milano – Mortara attualmente è utilizzata da servizi esclusivamente regionali, costituiti da relazioni regionali Mortara-Porta Genova con frequenza a 60' con rinforzi a 30' Alessandria-Porta Genova e relazioni suburbane linea 9 Albairate-Saronno con frequenza a 30'.

L'attuale modello di esercizio della linea è quindi caratterizzato dai seguenti volumi di traffico:

- Regionali Alessandria/Mortara – Porta Genova, 46 treni/g;
- Suburbani linea S9, 69 treni/g.

6 Descrizione dell'intervento

Si riporta di seguito la descrizione dell'intero investimento di raddoppio della linea che comprende anche la parte di raddoppio già realizzato.

L'intervento consiste nel raddoppio del binario dal km 9+840 (progressiva da Milano Rogoredo) in corrispondenza della stazione di Milano S. Cristoforo fino alla stazione di Mortara, km 0+000 (progressiva da Mortara), ai fini dello sviluppo di un corridoio ferroviario specializzato principalmente per il traffico metropolitano e regionale. La viabilità trasversale, che oggi interseca la linea ferroviaria con attraversamenti a raso (PL), sarà favorita dalla soppressione dei PL e relativa realizzazione di sottovia e sovrappassi.

Le fermate e le stazioni interessate dal raddoppio sono oggetto di adeguamento, con la realizzazione di nuove pensiline, di marciapiedi, di sottopassi, nonché la ristrutturazione dei fabbricati di stazione, ad eccezione di Abbiategrasso e Vigevano che saranno invece trasformate in fermate e per le quali è previsto l'interramento rispettivamente a quota 3,5 e 4,5 metri.

L'intervento si può suddividere complessivamente in tre parti:

Parte 1: Raddoppio dei tratti da Milano S. Cristoforo alla nuova stazione di Albairate (ex Cascina Bruciata) e da Parona a Mortara.

La prima parte dell'intervento è stata attivata nel 2009 e pertanto si elencano di seguito i principali interventi ancora da realizzare:

- Raddoppio da Parona a Mortara con il secondo binario in affiancamento e ristrutturazione dell'attuale;
- Attrezzaggio del nuovo binario da Parona a Mortara e adeguamento dell'esistente con il nuovo BAB a cc del tipo 3/3 e con nuova linea TE;
- Realizzazione di parcheggi di interscambio al servizio delle nuove stazioni e fermate;
- Eliminazione dei passaggi a livello con la realizzazione di opere sostitutive;
- Realizzazione di idonee pensiline;
- Realizzazione di nuovi sottopassi in tutte le stazioni e fermate;
- Realizzazione di nuovi impianti LFM, telefonici e di informazione al pubblico;
- Realizzazione di barriere antirumore;
- Nuovo PRG della stazione di Parona e adeguamento del PRG di Mortara;

Parte 2: completamento del raddoppio della tratta centrale da Albairate a Parona. Il progetto disponibile è del 2006 e pertanto sarà oggetto di aggiornamento e modifica tenendo conto delle interlocuzioni con Enti Locali e Istituzionali Regionali.

In particolare il dettaglio delle opere da realizzare nelle singole opere funzionali del progetto del 2006 sono:

- Raddoppio della tratta con variazioni altimetriche della sede (semi interramento delle fermate di Abbiategrasso e Vigevano);

- Attrezzaggio dei due binari con BAB a cc del tipo 3/3 e con nuova linea TE;
- Realizzazione di nuovi impianti LFM, telefonici e di informazione al pubblico;
- Miglioramento delle accessibilità alle stazioni e abbattimento delle barriere architettoniche;
- Soppressione di 15 PL con le relative opere sostitutive;
- Realizzazione del P.C. Vigevano;
- Trasformazione delle stazioni di Abbiategrasso e Vigevano in fermate da realizzare in interramento rispettivamente a quota –3,5 e –4,5 metri rispetto all'attuale piano del ferro.

Parte 3, i principali interventi previsti sono:

- Realizzazione della nuova fermata di Milano Tibaldi;
- Opere di mitigazione previste dal protocollo Comune di Milano
- Completamento dell'adeguamento della stazione di S. Cristoforo
- Spostamento della fermata di Milano Porta Romana per favorire l'interscambio con la linea metropolitana M3 le linee di trasporto urbano e comprensoriali (linee bus e tranviarie)

Il progetto esecutivo della nuova fermata di Milano Tibaldi, alla p.k. 5+180 circa della linea Milano-Mortara, si caratterizza con un allargamento simmetrico del rilevato ferroviario esistente, alto circa 6 m, al fine di realizzare le banchine della fermata, nonché l'allargamento del ponte esistente che sovrappassa via Fedro.

Sono in corso le interlocuzioni con il Comune di Milano per definire gli input alla progettazione esecutiva della fermata Porta Romana con approfondimenti connessi all'attuazione del ADP Scali su Milano Porta Genova.

Lo studio acustico della Cintura Sud di Milano, tratta Milano Porta Romana – Milano San Cristoforo, ha portato al dimensionamento di circa 1 km di barriere per la mitigazione acustica, in tratti discontinui ambo i lati, di altezza variabile da 2 a 6 m e completate da interventi diretti su ricettori isolati.

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Tracciato e sede

Il tracciato del raddoppio planimetricamente è previsto per la maggior parte in affiancamento alla linea esistente, con variazioni altimetriche in corrispondenza di Abbiategrasso e di Vigevano.

Le stazioni e fermate saranno dotate di marciapiedi di lunghezza minima di 250 m.

Nel progetto del 2006 erano previsti stazionamenti di lunghezza pari a 650 m e una categoria di peso assiale D4 (22,5 tonn./asse).

Per consentire un eventuale traffico merci, dovrà prevedersi l'aggiornamento dei parametri prestazionali in coerenza alle caratteristiche tecnico-prestazionali di interoperabilità

Armamento

I requisiti di base sono:

- interasse 4,00 m;
- velocità di rango massima 160 km/h;
- velocità in deviata sugli scambi 100/60 km/h;
- criteri di manutenzione della sovrastruttura a scadenza temporale;

L'armamento è di tipo tradizionale su ballast a scartamento 1435 mm, con rotaie di tipo UNI60 e traverse in c.a.p. da 2,40 m.

Impianti IS

Il progetto prevede attualmente la realizzazione di nuovi impianti ACEI, l'attrezzaggio dovrà essere attualizzato in coerenza al piano tecnologico di rete.

Impianti TE e SSE

Inoltre al fine di potenziare le alimentazioni è prevista la realizzazione di due nuove SSE ad Albairate, dotata di n. 2 gruppi da 5,4 MW e a Vigevano, alimentata in MT da Albairate a Mortara.

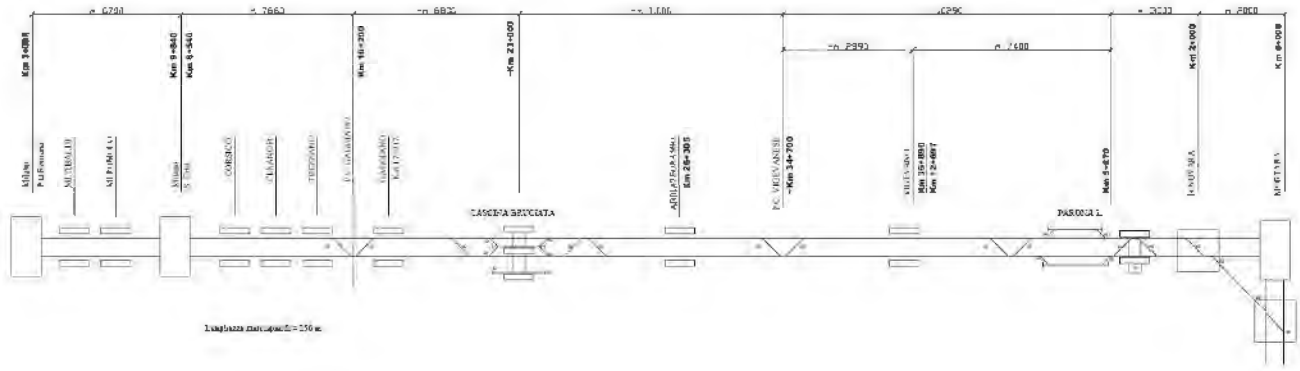
8 L'offerta futura

Gli scenari di domanda futuri, ad oggi, non prevedono sviluppi dei servizi a lunga percorrenza e merci sulla linea, mentre secondo quanto previsto dal quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano è prevista l'introduzione di nuovi servizi suburbani (S16- Albairate – Rho, con frequenza 30') e

l'arretramento dell'attuale servizio S9 a Milano San Cristoforo (in fase di definizione le modifiche di PRG per nuovi attestamenti della stazione di Milano S.Cristoforo, previste in altro progetto). Il prolungamento del nuovo servizio suburbano S16 verso Mortara sarà definito in coerenza con le fasi funzionali di attivazione del raddoppio della linea.

Sono in corso di definizione gli scenari di sviluppo previsti all'interno dell'Accordo degli Scali di Milano, in cui è in fase di studio la possibilità dell'eliminazione della stazione di Milano Porta Genova e della conseguente diversione dell'attuale servizio regionale su Milano Rogoredo.

Si riporta di seguito lo schema funzionale dell'intero progetto del 2006 da riattualizzare:



9 Costo a Vita Intera

Nel **Contratto di Programma 2017-2021**, in base alla progettazione preliminare e agli studi disponibili, il costo a vita intera dell'investimento era stimato complessivamente pari a 692 milioni di euro (stima valore opere con tariffe RFI anteriori al 2006).

Nel CdP 2017-2021 il Costo a Vita Intera del Progetto è suddiviso nelle due righe:

0049A Raddoppio Milano-Mortara: prima fase con costo a vita intera di 225 milioni di euro comprendente il raddoppio della tratta Milano S. Cristoforo-Albairate/Vermezzo e la realizzazione delle fermate di Porta Romana e Tibaldi;

0049B Raddoppio Milano-Mortara: completamento con costo a vita intera di 467 milioni di euro comprendente gli interventi di riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana, il raddoppio delle tratte Albairate/Vermezzo-Parona e Parona-Mortara.

Nell'aggiornamento 2018/2019 del CdP 2017-2021 il nuovo costo è pari a 712 milioni di euro suddiviso nelle due righe:

0049A Raddoppio Milano-Mortara: prima fase con costo a vita intera di 269 milioni di euro comprendente il raddoppio della tratta Milano S. Cristoforo-Albairate/Vermezzo, la realizzazione delle fermate di Porta Romana e Tibaldi e gli interventi di riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana;

0049B Raddoppio Milano-Mortara: completamento con costo a vita intera di 443 milioni di euro comprendente la progettazione e la realizzazione del raddoppio delle tratte Albairate/Vermezzo-Abbiategrasso - Vigevano-Mortara.

La variazione del costo a vita intera dell'intero Progetto, che si riferisce soltanto alle fermate di Tibaldi e Porta Romana, è conseguente alla valorizzazione delle recenti richieste del Comune di Milano in fase di Progetto Esecutivo, nonché dell'adeguamento tariffario intervenuto dal 2013 ad oggi, come meglio dettagliato in seguito.

Si rappresenta che le variazioni dei costi delle righe del Contratto di Programma sono conseguenti anche al trasferimento della riga **0049B** alla riga **0049A** delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) della cintura sud di Milano.

Al riguardo si evidenzia che il costo complessivo del raddoppio fino a Mortara dovrà essere consolidato a valle dell'esito delle progettazioni che saranno sviluppate per fasi come di seguito rappresentato:

Fase 1: Albairate – Abbiategrasso

Fase 2: Abbiategrasso – Vigevano

Fase 3: Vigevano – Mortara

Di seguito una tabella riepilogativa in cui sono riportati i singoli costi delle opere del Progetto secondo la ripartizione prevista sia in CdP 2017-2021 e sia nell'aggiornamento 2018/2019

Intervento	Riga CdP 2017-2021	Costo precedente	Riga agg. 2018/2019	Costo attuale
Fase preliminare	0049A	1	0049B	1
Raddoppio S. Cristoforo-Vermezzo/Albairate e anticipo opere Parona-Mortara	0049A	185	0049A	185
Fermata Romolo e opere infrastrutturali	0049A	15	0049A	15
Fermate Porta Romana e Tibaldi	0049A	23	0049A	43
Mitigazione ambientale Porta Romana-S. Cristoforo	0049B	25	0049A	25
Raddoppio Albairate/Vermezzo-Vigevano-Mortara	0049B	442	0049B	442
Totale riga 0049A		***225***		***269***
Totale riga 0049B		***467***		***443***
Torale CVI		**692**		**712**

Si riporta di seguito il Quadro Economico relativo all'incremento di CVI della 1^ fase pari a 44 M€, relativi alla fermata di Milano Porta Romana per 20 M€ e alle opere di mitigazione delle Cintura Sud (variazione costi compensativa tra riga 0049B alla riga 0049A)**.** La stima delle opere è stata eseguita con riferimento a tariffe RFI 2019.

PIS Tabella A

PROGETTO PRELIMINARE

0049 RADDOPPIO MILANO MORTARA

TRATTA SAN CRISTOFORO - PORTA ROMANA[2]

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (Mln €)
Lavorazioni	**27,2**	**61,82%**	**27**
Opere civili	*24,6*	*55,83%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*0,9*	*2,13%*	
Impianti tecnologici	*1,7*	*3,86%*	
Oneri per la sicurezza	**1,4**	**3,20%**	**29**
Somme a disposizione	**15,4**	**34,98%**	**44**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**44,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

(2) IL QUADRO ECONOMICO DI 44 M€ È RELATIVO AI SOLI LAVORI DELLA FERMATA DI PORTA ROMANA E DELLA MITIGAZIONE ACUSTICA DELLA CINTURA SUD, POICHÉ L'IMPORTO COMPLEMENTARE AL CVI DI 269 M€ È GIÀ STATO CONSUNTIVATO PER I LAVORI DI REDDOPPIO DI I FASE, NONCHÉ IMPEGNATO PER I LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA NUOVA FERMATA DI TIBALDI.

L'aumento di costo delle fermate di Milano Tibaldi e Milano Porta Romana nel rispetto delle dotazioni definite irrinunciabili dal Comune di Milano è dovuto sostanzialmente a:

- fermata Tibaldi: scale mobili in corrispondenza di 2 accessi (da via Fedro a via Bazzi), percorso pedonale in rilevato a servizio urbano (separato dalle banchine ferroviarie) tra i due accessi, sia lato binario pari che binario dispari, copertura delle banchine estesa tra i due accessi, gusci di copertura in corrispondenza degli accessi tramite sistema di rivestimento composto in lamiera di acciaio stirata zincata a caldo e preverniciata, 4 ascensori, fioriere e finiture in materiale pregiato.
- fermata Porta Romana: 4 scale mobili coperte, pensiline 250 m in materiale pregiato, waiting areas, 2 ascensori, allargamento del sottopasso tra 6 e 12 m, realizzazione degli accessi da corso Lodi e via Brembo, sistemazioni a verde e finiture in materiale pregiato.

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

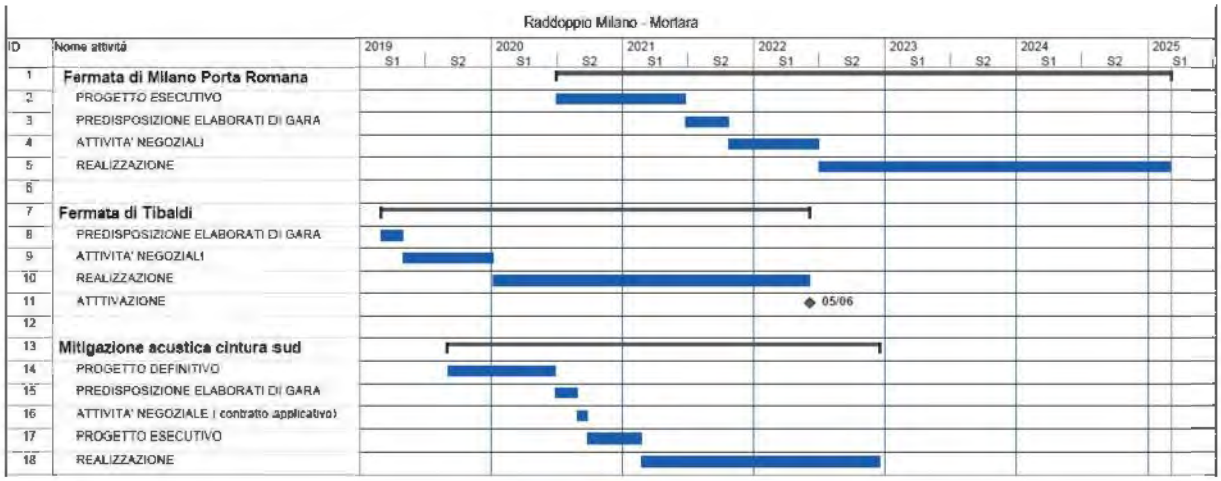
Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie previste per il Progetto ammontano a 225 milioni di euro.

Nell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-21 sono previsti ulteriori 30 milioni di euro, di cui 5 milioni nell'annualità 2018 per la realizzazione di un primo stralcio di interventi di mitigazione acustica della cintura sud di Milano e 25 milioni nell'annualità 2019 necessari per:

- il completamento della copertura della realizzazione delle fermate di Tibaldi e Porta Romana (20 milioni di euro);
- il proseguimento della progettazione definitiva di un primo stralcio funzionale del raddoppio della tratta Albairate/Vermezzo-Abbiategrasso (5 milioni di euro) che servirà per avviare l'iter approvativo di tale tratta entro il 2020.

Le risorse per la realizzazione del raddoppio della tratta Albairate/Vermezzo-Abbiategrasso, unitamente a quelle per lo sviluppo delle progettazioni delle successive fasi di raddoppio, sono state inserite nei fabbisogni 2020.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività relative alle fermate di Tibaldi e Porta Romana ed alle opere di mitigazione acustica



Tali opere sono già state approvate nell'ambito della CdS del 28.10.2002 e quindi non prevedono un ulteriore iter autorizzativo, ad eccezione di verifiche e permessi puntuali (es. conformità urbanistica, concessioni di scarico etc).

Tuttavia la stessa CdS ha prescritto che tali progetti fossero sviluppati in Accordo con il Comune di Milano e pertanto sono in corso interlocuzioni con lo stesso. Una volta definiti compiutamente gli input sono previste le seguenti tempistiche:

- 9 mesi per attività negoziali (ad eccezione delle barriere antirumore che verranno realizzate tramite Accordo Quadro);
- 7 mesi per la progettazione definitiva delle barriere antirumore e 10 mesi per la progettazione esecutiva della fermata di Porta Romana;
- 27 mesi per la realizzazione delle barriere antirumore, 30 mesi per la realizzazione della nuova fermata di Milano Tibaldi e 33 mesi per la realizzazione della fermata di Milano Porta Romana.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto
0119 Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara
CUP: J61H03000030001

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 LOCALIZZAZIONE 4

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 5

5 SITUAZIONE ATTUALE 6

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 6

5.2 Aspetti commerciali 8

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 9

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DEGLI INTERVENTI ANCORA IN CORSO 18

8 L'OFFERTA FUTURA 22

9 COSTO A VITA INTERA 23

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 25

1 Premessa

La linea Orte - Falconara, con una lunghezza totale di 204 km, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano. L'adeguamento infrastrutturale della linea Orte-Falconara ha come obiettivo il miglioramento dei collegamenti tra le principali zone urbane interessate dai nodi ferroviari dell'alta velocità/alta capacità di Firenze e Roma e altre direttrici, nonché dei collegamenti lungo la rete RFI e altri sistemi di trasporto locali.

Il Progetto oggetto della presente relazione si inserisce nel programma generale di potenziamento infrastrutturale della citata linea, nell'ambito dello sviluppo delle trasversali, e contempla il raddoppio delle tratte Spoleto – Campello, Fabriano – PM 228 e Castelplanio – Montecarotto.

Il Progetto è inserito nel Contratto di Programma 2017-2021 con un costo a vita intera pari a 329 milioni di euro completamente finanziato.

Nell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 il Progetto è inserito con un costo stimato di 369 milioni di euro. Il maggior costo di 40 milioni di euro afferisce il raddoppio delle tratte Spoleto-Campello e Castelplanio-Montecarotto ed è conseguente sostanzialmente agli approfondimenti progettuali condotti nello sviluppo degli interventi, che si sono protratti per lungo arco temporale come di seguito descritto, ed all'adeguamento del Progetto ai più aggiornati e performanti standard infrastrutturali e tecnologici.

2 Obiettivi del progetto

Il progetto ha come obiettivo l'incremento della qualità dell'offerta ed è finalizzato a:

- introdurre ed estendere l'automazione delle attività di comando e controllo della circolazione ferroviaria;
- aumentare la potenzialità delle tratte;
- diminuire le percorrenze per la clientela delle Regioni Marche e Umbria interessata sia a relazioni di lunga percorrenza che a spostamenti locali;
- aumentare la qualità del servizio offerto alla clientela, sia attraverso una migliore regolarità della circolazione che attraverso servizi accessori più efficienti.
- soppressione dei PL nelle tratte in cui è previsto il raddoppio del binario.

3 Localizzazione

La linea Orte-Falconara collega la capitale con la costa adriatica e più precisamente con la città di Ancona. Durante il suo percorso, questa attraversa la catena montuosa degli Appennini, in buona parte in territorio umbro, dove tocca anche le città di Terni, Spoleto e Foligno.

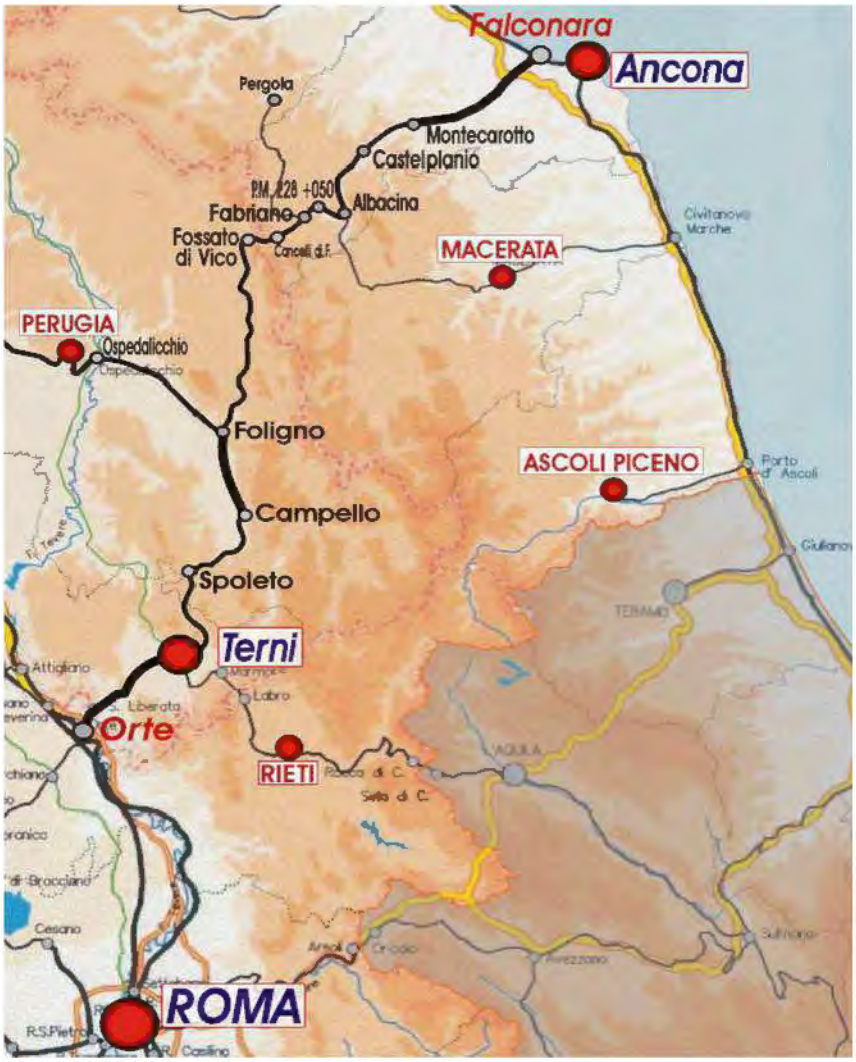
La linea, in partenza da Roma, utilizza il percorso della linea storica per Firenze, dalla quale si distacca all'uscita della stazione di Orte con un tracciato in parte a doppio e in parte a semplice binario; dalla stazione di Falconara Marittima in poi si innesta sulla ferrovia Bologna-Ancona percorrendo la tratta finale in comune con quest'ultima.

Le regioni attraversate dal tracciato ferroviario sono il Lazio, l'Umbria e le Marche e, attraversando un territorio in buona parte interessato dalla catena appenninica, il tracciato è caratterizzato dalla presenza di numerose gallerie.

La linea è completamente elettrificata ma è a binario unico lungo la maggior parte delle tratte.

Ad oggi, sono state attivate tratte a doppio binario, per un totale di 74,4 km, pari circa al 36% dell'intera linea.

Il completamento del raddoppio dell'intera direttrice si articola in diversi interventi e interessa le tratte Spoleto-Terni e Spoleto-Campello, interamente in territorio umbro, le tratte Castelplanio-Montecarotto e PM228-Castelplanio, interamente in territorio marchigiano, e la tratta Foligno-Fabriano, che attraversa in parte l'Umbria e in parte le Marche.



4 Sviluppo e stato di attuazione

Raddoppio tratta Spoleto-Campello

Il primo appalto dei lavori è stato affidato nel 2002 (COOP Costruttori); il secondo appalto lavori è stato affidato nel 2005 (ATI COGEL); entrambi gli appalti sono stati rescissi per inadempienze degli appaltatori (la rescissione riguardante l'ATI COGEL è avvenuta nel 2009). I lavori di completamento sono stati appaltati nuovamente nel 2011 (a seguito di nuova gara) e consegnati nel marzo 2012 (ATI TECNIS S.p.A.).

Successivamente, a novembre 2015, la Prefettura di Catania ha emesso un'interdittiva antimafia nei confronti della TECNIS S.p.A. nominando un Amministratore Straordinario che ha manifestato l'impossibilità per la TECNIS di proseguire le attività per l'appalto della Spoleto-Campello. Lo stesso Amministratore, quindi, ha proceduto ad una risoluzione unilaterale del contratto di cui RFI non ha potuto che prendere atto. In considerazione di ciò,

si è proceduto all'aggiornamento della progettazione esecutiva allo scopo di indire una nuova gara per la realizzazione delle opere civili e, successivamente, di procedere anche all'affidamento degli interventi relativi all'attrezzaggio ferroviario. Nel frattempo, sono stati riavviati a cura di RFI i lavori per la realizzazione una prima fase funzionale che prevede l'attivazione dell'esercizio a singolo binario sulla nuova sede.

Per la Sottostazione Elettrica di Spoleto è stata sviluppata la progettazione definitiva per la quale è da avviare l'iter autorizzativo.

Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto

L'appalto dei lavori è stato affidato nel 2002 all'Impresa Coopcostruttori Scarl, successivamente risolto in danno da RFI nel 2005 per gravi inadempienze dell'appaltatore. A valle di una nuova gara, i lavori sono stati affidati al Consorzio Stabile ITACA nel 2012 (consorziata designata Tuzi Costruzioni Generali S.p.A.).

Il raddoppio ferroviario è stato attivato il 10 giugno 2018 con seguente aumento dell'offerta commerciale.

Sono in fase di completamento i lavori di viabilità connessi all'intervento.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La linea Orte – Falconara si estende per circa 200 km con alternanza di tratte a semplice binario e a doppio binario; in particolare, ad oggi il doppio binario si estende tra Orte e Terni, Campello e Foligno, PM 228 e Albacina e tra Castelplanio e Falconara.

La linea è gestita in Dirigenza Centrale Operativa con sistema CTC dal Centro Coordinamento Circolazione di Roma Termini e presenta un attrezzaggio in linea con blocco conta assi, banalizzato nelle tratte a doppio binario.

In particolare, la linea Orte – Falconara è attualmente così costituita:

- tratta Orte – Terni di 28 km a doppio binario
- tratta Terni – Spoleto di 29,2 km a semplice binario

- tratta Spoleto – Campello di 9,8 km a semplice binario, oggetto del presente investimento
- tratta Campello – Foligno di 15 km a doppio binario
- tratta Foligno – Fabriano di 56,4 km a semplice binario
- tratta Fabriano – P.M. 228 di 4,2 km, a doppio binario, oggetto del presente investimento
- tratta P.M. 228 – Castelplanio di 28,6 km a semplice binario
- tratta Castelplanio – Montecarotto di 5,9 km, a doppio binario, oggetto del presente investimento
- tratta Montecarotto – Falconara di 27,0 km a doppio binario.

La circolazione sulla linea è gestita da:

- ✓ Dirigente Centrale per il tratto Orte - Terni con sede presso il Posto Centrale di Roma Termini;
- ✓ Dirigente Centrale Operativo, con sede presso il Posto Centrale di Roma Termini, per il tratto Terni – Foligno.
- ✓ Dirigente Centrale Operativo (CTC), con sede presso il Posto Centrale di Roma Termini, per il tratto Foligno – Falconara M.

I regimi di circolazione presenti sulla linea sono i seguenti:

- ❖ Falconara M. – Jesi: Blocco automatico banalizzato a correnti codificate;
- ❖ Jesi – Castelplanio: Blocco Conta Assi banalizzato;
- ❖ Castelplanio – Albacina: Blocco Conta Assi;
- ❖ Albacina – P.M km 228: Blocco Conta Assi;
- ❖ P.M. km 228 – Fabriano: Blocco Conta Assi banalizzato;
- ❖ Fabriano – P.M. Galleria Fossato: Blocco Conta Assi;
- ❖ P.M. Galleria Fossato – Foligno: Blocco Conta Assi;
- ❖ Foligno – Campello sul Clitunno: Blocco automatico banalizzato
- ❖ Campello sul Clitunno – Giuncano: Blocco Conta Assi;
- ❖ Giuncano – Terni: Blocco Conta Assi;
- ❖ Terni – Orte: Blocco Conta Assi banalizzato.

5.2 Aspetti commerciali

La linea è interessata da servizi regionali (Umbria e Marche) servizi lunga percorrenza e merci, con volumi che si diversificano in relazione alle singole tratte.

Si riportano nel seguito i volumi di traffico suddivisi per tratta e per tipologia di servizio:

Tratta	Servizi Regionali (tr/g)	Servizi Lunga Percorrenza (tr/g)	Servizi Merci (tr/g)	Totale (tr/g)
Orte - Terni	34	8	3	45
Terni - Foligno	33	10	1	44
Foligno - Fabriano	16	6	1	23
Fabriano - Albacina	58	6	1	65

Albacina - Castelplanio	36	6	1	42
Castelplanio - Falconara	42	6	3	51

6 Descrizione dell'intervento

Il Progetto di potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara prevede:

- la realizzazione di tratti di raddoppio, parte in affiancamento alla linea esistente e parte in variante;
- l'estensione del sistema CTC che, prima dell'investimento in questione, era in esercizio solo sulla tratta Foligno–Montecarotto;
- la realizzazione di nuovi apparati di sicurezza negli impianti attualmente gestiti con ACE o ACEI non adeguati alla nuova configurazione.

Gli interventi, articolati in fasi funzionali, consistono in:

a) Completamento delle tratte già attivate, intervento attivato a maggio 2006
b) Raddoppio della tratta Fabriano – P.M. km 225, intervento attivato a dicembre 2009
c) Raddoppio della tratta Castelplanio – Montecarotto, intervento attivato a giugno 2018
d) Raddoppio della tratta Spoleto – Campello, in corso di realizzazione

Per ogni intervento attivato si riporta una sintetica descrizione ad eccezione dell'intervento in fase di realizzazione del quale si riportano gli elementi caratterizzanti.

a) Completamento degli interventi già attivati (intervento attivato maggio 2006)

L'intervento ha riguardato l'adeguamento degli impianti ACEI sulla tratta a semplice binario Terni-Campello (Campello, Spoleto, Baiano, Giuncano) e la realizzazione degli impianti ACEI di Nera e Narni, il BCA della tratta Orte – Terni – Campello, l'impianto di

telediagnostica, il sottopassaggio della stazione di Foligno, nonché interventi di completamento relativi ai raddoppi già attivati.

b) Tratta Fabriano - PM 228 (intervento attivato dicembre 2009)

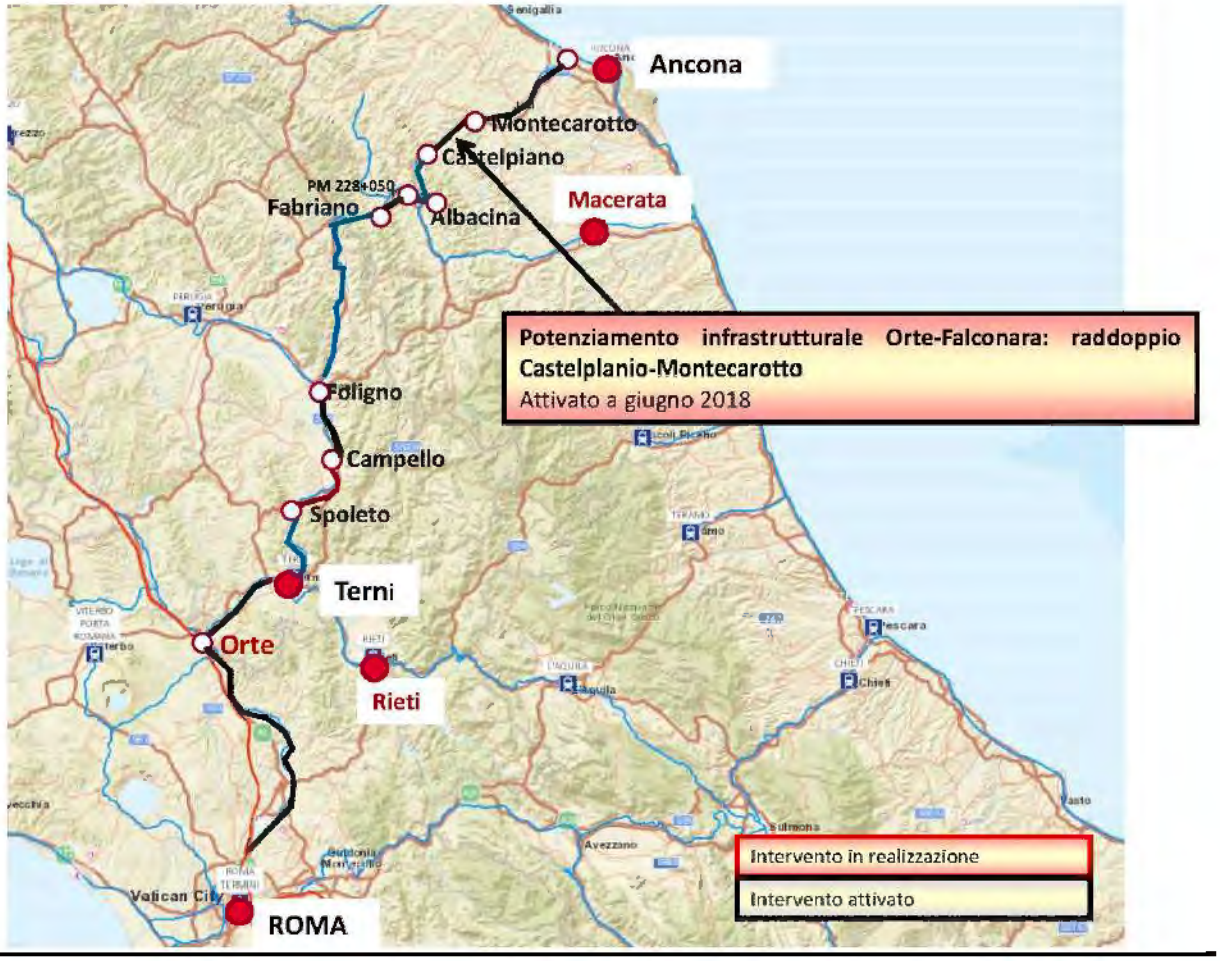
Raddoppio della tratta, parte in affiancamento e parte in variante con caratteristiche geometriche tali da permettere una velocità di tracciato di 165 Km/h. Il nuovo tracciato in variante si sviluppa, per buona parte (1,6 Km), in galleria per permettere un significativo miglioramento delle caratteristiche geometriche del tracciato medesimo.

Le scelte geometriche del tracciato sono state dettate dalla necessità di ottenere significativi aumenti di velocità, considerando come punti fissi sia il viadotto in uscita da Fabriano che la

posizione dell'attuale PM 228. In questo contesto non è stato possibile migliorare la pendenza della tratta. La scelta di incorporare l'attuale PM 228 e il nuovo tratto di linea negli apparati della stazione di Fabriano è dovuta alla necessità di gestire da un unico apparato il futuro bivio verso Civitanova Marche, che dall'attuale stazione di Albacina sarà spostato nella posizione del PM 228.

c) Tratta Castelplanio-Montecarotto (intervento attivato giugno 2018, in fase di ultimazione interventi di viabilità e opere di finitura)

Il progetto del raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto inizia dal km 252+107 della linea Orte - Falconara in prossimità della stazione di Castelplanio di progetto e termina, prima di arrivare alla stazione di Montecarotto, alla progressiva kilometrica 258+267 per un totale di 6.2 km. Dalla Stazione di Castelplanio e per circa 4 Km la nuova linea risulta in variante rispetto alla sede attuale mentre negli ultimi 2 Km la nuova linea si sviluppa in affiancamento al binario esistente. Contestualmente al raddoppio della tratta è stato realizzato l'adeguamento del PRG della Stazione di Castelplanio e la trasformazione della stazione di Montecarotto in fermata.



L'intervento ha previsto l'elettrificazione della nuova tratta di piena linea fra le stazioni di Castelplanio e Montecarotto e l'adeguamento delle condutture all'interno della stazione di Castelplanio.

L'intervento ha inoltre modificato l'impianto ACEI di Castelplanio in ACC.

Di seguito si riportano le principali opere realizzate costituenti la tratta oggetto dell'intervento:

Descrizione delle opere			pk di progetto
Ponte	Ponte canale esistente	pk 252+952 pk 252+974	pk 0+723 pk 0+745
	Ponte sul canale ENEL	pk 253+493 pk 253+510	pk 1+264 pk 1+281
	Viadotto Esino 1	pk 253+661 pk 253+845	pk 1+432 pk 1+616
	Viadotto Esino 2	pk 254+184 pk 254+346	pk 1+955 pk 2+117
	Ponte sul canale ENEL	pk 255+741 pk 255+754	pk 3+512 pk 3+525
	Ponte sul fosso del Crocefisso	pk 256+303 pk 256+314	pk 4+074 pk 4+085
Stazione	Castelplanio	pk 252+540/253+657	pk 0+428
Opere d'Arte minori	Tombini	N. 13	
	Sottopassi	N. 8	

Stazione di Castelplanio FV01 pk 252+540/252+657

Gli interventi realizzati per la sistemazione del PRG della stazione di Castelplanio riguardanti le opere civili si riferiscono alla realizzazione di un sottopasso di stazione, al rifacimento dei marciapiedi, rampe, scale e pensiline.

Ponte sul canale ENEL

L'opera in questione è ubicata nel tratto in variante planimetrica del raddoppio ferroviario alla progressiva 253+497 (1+268 di progetto). Il progetto prevede :

- due scatolari separati sotto ferrovia uno idraulico con dimensioni interne di 4,46 x 3,00 di altezza e uno stradale di 5,50 x 5,55 di altezza, in quello stradale è stato osservato un franco di 5 ml d'altezza, maggiore di quanto previsto in esecutivo, pur essendo una strada poderale, permettendo eventuali futuri miglioramenti.
- due scatolari per il superamento del canale idraulico con dimensioni 4,46x2,50

Viadotto Esino 1

Il viadotto ferroviario "Esino 1", posto dal km 253+661 al 253+845. Tale tipo di soluzione progettuale si è resa necessaria per realizzare l'attraversamento del fiume Esino. La campata di scavalco è realizzata con un impalcato a sezione mista in acciaio-calcestruzzo costituito da 6 travi in acciaio connesse ad una soletta in c.a. gettata in opera, che coprono una distanza asse pila-asse pila pari a 46,00 m. Le restanti sei campate sono realizzati con impalcati a 4 travi prefabbricate in C.A.P. e soletta gettata in opera che coprono una distanza asse pila – asse pila pari a 23,00 m.

La sezione trasversale dell'impalcato presenta una larghezza trasversale complessiva pari a 13,84 m. L'interasse dei binari è pari a 4,00 m ed posto in tratto di linea in curva (R=2750 m).

Viadotto Esino 2

Il viadotto ferroviario "Esino 2", dal km 254+184 al 254+346 della tratta Castelplanio-Montecarotto nell'ambito del potenziamento infrastrutturale della linea Orte - Falconara. Tale tipo di soluzione progettuale si è resa necessaria per realizzare l'attraversamento del fiume Esino. La campata di scavalco è realizzata con un impalcato a sezione mista in acciaio-calcestruzzo costituito da 5 travi in acciaio connesse ad una soletta in c.a. gettata in opera, che coprono una distanza asse pila-asse pila pari a 46,00 m. Le restanti sei campate sono realizzati con impalcati a 4 travi prefabbricate in C.A.P. e soletta gettata in opera che coprono una distanza asse pila – asse pila pari a 23,00 m. La sezione trasversale dell'impalcato presenta una larghezza trasversale complessiva pari a 13,84 m. L'interasse dei binari è pari a 4,00 m ed posto in tratto di linea in rettifilo.

Ponte sul canale ENEL

Il ponte ferroviario posto alla progressiva 3+513,525 km, è previsto per lo scavalco del canale ENEL.

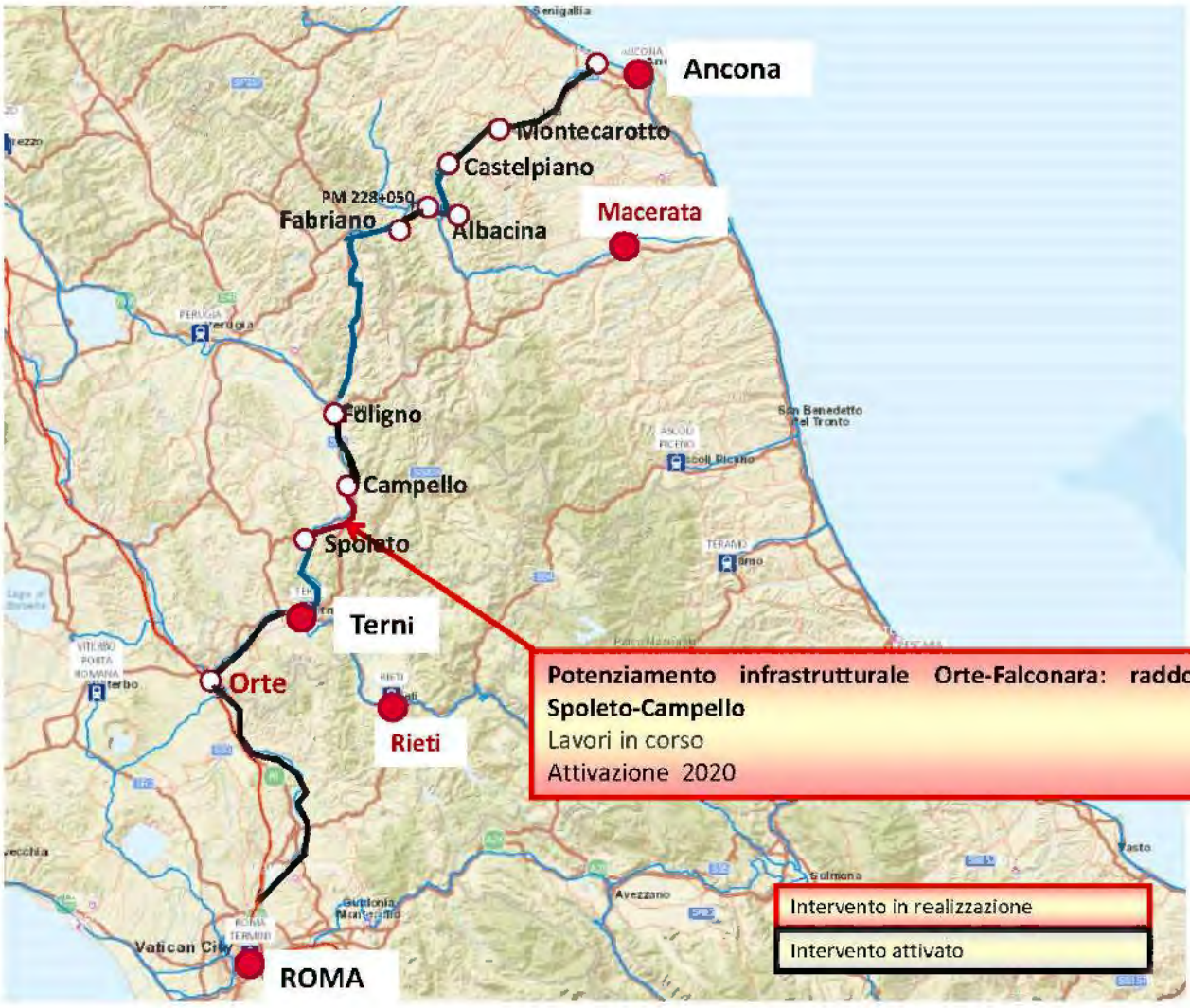
L'opera è realizzata con uno scatolare a doppia canna con luce di 5,50 per la canna della strada di accesso alla centrale Enel e 4,46 di luce per la canna idraulica; l'altezza dello scatolare è di 6,04 ml.

Scavalco idraulico del fosso del Crocefisso

Lo scatolare idraulico per lo scavalco del fosso del Crocefisso è posto alla progressiva di progetto 4+079 (256+308) km.

d) Tratta Spoleto-Campello (in corso di realizzazione)

Il potenziamento della direttrice Orte – Falconara prevede nella tratta Spoleto – Campello, il raddoppio della linea ferroviaria a partire dalla stazione di Spoleto, con fabbricato viaggiatori



alla pk 140+709, fino alla stazione di Campello, con fabbricato viaggiatori alla pk 150+607 per un totale di 9.8 km. In particolare l'intervento ha per oggetto il raddoppio e la velocizzazione della tratta con un primo tratto di circa 5 km di raddoppio in affiancamento alla sede ferroviaria esistente (nel corridoio a disposizione fra la sede attuale e la SS 3 "Flaminia") ed un secondo tratto di circa 3.5 km in variante, in gran parte in galleria artificiale (dal km 146+442 al km 149+901). La variante termina con il ricongiungimento all'attuale sede già raddoppiata nella stazione di Campello

Si prevede inoltre la soppressione di tutti i Passaggi a Livello ancora in esercizio lungo la tratta, in particolare al km 147+344, 147+761, 148+495, 149+365.

Il progetto di raddoppio della tratta Spoleto-Campello si realizza essenzialmente in tre fasi funzionali di esercizio.

La prima fase ha come oggetto l'attivazione del futuro binario dispari, del Punto Antincendio dispari della Galleria S. Giacomo lato Spoleto e del Punto Antincendio della Galleria S. Giacomo lato Campello che coincide con la banchina del binario 2 della stazione di Campello.

La seconda fase prevede la modifica del flesso di innesto del futuro binario dispari nella stazione di Campello, realizzato in fase 1, in modo da aumentarne i raggi di curvatura e di conseguenza la velocità di transito.

La terza fase ha come oggetto l'attivazione del binario pari ed il completamento del raddoppio della tratta Spoleto – Campello e la realizzazione dei punti antincendio della galleria S. Giacomo lato binario pari lato Spoleto ed in corrispondenza della banchina del binario 1 della stazione di Campello.

Oltre alle opere d'arte, di seguito descritte, sono previste opere minori idrauliche e di linea necessarie per creare il sistema di drenaggio delle acque della nuova piattaforma ferroviaria, ed allo stesso tempo per garantire la continuità idraulica dell'area ove sorge la nuova sede ferroviaria:

- Realizzazione dell'intera sede ferroviaria nei tratti in variante ed in stretto affiancamento realizzata in base alle fasi dell'esercizio ferroviario.
- Opere di sostegno di linea da realizzarsi in base alle fasi dell'esercizio ferroviario senza barriera antirumore in testa.

- Opere di sostegno a protezione della SS Flaminia dal km 2+169 al km 2+725.
- Opere di sostegno di linea da realizzarsi in base alle fasi dell'esercizio ferroviario con barriera antirumore in testa.

Nella seguente tabella si riportano le principali opere costituenti la tratta oggetto dell'intervento:

Descrizione delle opere:		
Galleria	Galleria San Giacomo	dal km.5+591-al km.9+050
Ponte	Sottovia via Flaminia in località Madonna di Lugo	km 1+113
	Prolungamento del ponte sul fosso Cortaccione	km. 2+655
Opere d'Arte minori	Tombini	N° 9
	Sottovia	N° 3
	Sottopasso stazione Campello	km 9+729
Barriere Antirumore	Nuove BA BA esistenti Nuove BA	Da km 0+283 a km 0+509 Da km 0+509 a km 1+021 Da km 4+690 a km 5+087
Sottoattraversamento	Rifacimento del Ponte Canale	km 4+056

Tra le principali opere ferroviarie presenti nella tratta si segnalano le seguenti riassunte qui di seguito.

Ponte ferroviario su via Flaminia in loc. Madonna di Lugo km 1+112

Strutturalmente l'opera è costituita da pali-spalla conformati in modo tale da garantire anche un'elevata rigidezza traslazionale, e da un impalcato a travi incorporate con putrelle di acciaio (HEB 1000), poste all'interasse di 51 cm sulla luce di m 21.06 e conglobate nel conglomerato cementizio armato secondo gli standard usuali per tali tipologie di opere.

Dato che l'opera deve essere necessariamente realizzata per fasi, in relazione all'attivazione del binario di raddoppio, l'impalcato è previsto suddiviso in due parti opportunamente giuntate in corrispondenza del futuro interbinario.

La necessità di portare l'altezza utile di transito a 5 metri ha richiesto un innalzamento del

piano del ferro sul sito di circa 1,40 m; questo consente anche di varare il semi-impalcato del binario di raddoppio sormontando l'attuale (a forte obliquità) senza richiedere su di esso difficili interventi di demolizione.

Prolungamento del ponte sul fosso Cortaccione

L'opera sorge in un'area esterna alla zona edificata, non presentando quindi vincoli e/o soggezioni particolari. L'opera si affianca al ponte esistente che sarà dismesso contestualmente alla vecchia linea. L'impalcato è realizzato con la tipologia delle travi in acciaio incorporate nel calcestruzzo e consiste di due impalcati uguali separati da un giunto longitudinale. Il manufatto insiste su di una luce di calcolo pari alla distanza tra gli assi appoggi di 12.70 m. La larghezza complessiva del singolo impalcato è pari a 5.87 m. Le travi in acciaio a doppio "T" laminate, accostate ad interasse di 0.42 m, vengono solidarizzate in opera con un getto di 2° fase che realizza un piastrone monolitico di spessore totale massimo pari a 0.76 m.

Galleria S. Giacomo

La galleria artificiale si sviluppa in corrispondenza del tratto in variante del tracciato ferroviario; l'opera di progetto risulta caratterizzata da tratti a sezione scatolare chiusa e tratti con solettone su pali. La stessa sorge in un'area esterna alla zona edificata, non presentando quindi vincoli e/o soggezioni particolari.

La soletta è stata realizzata mediante l'uso di una lastra orizzontale, con armatura portante, opportunamente puntellata e getto complementare al di sopra di essa.

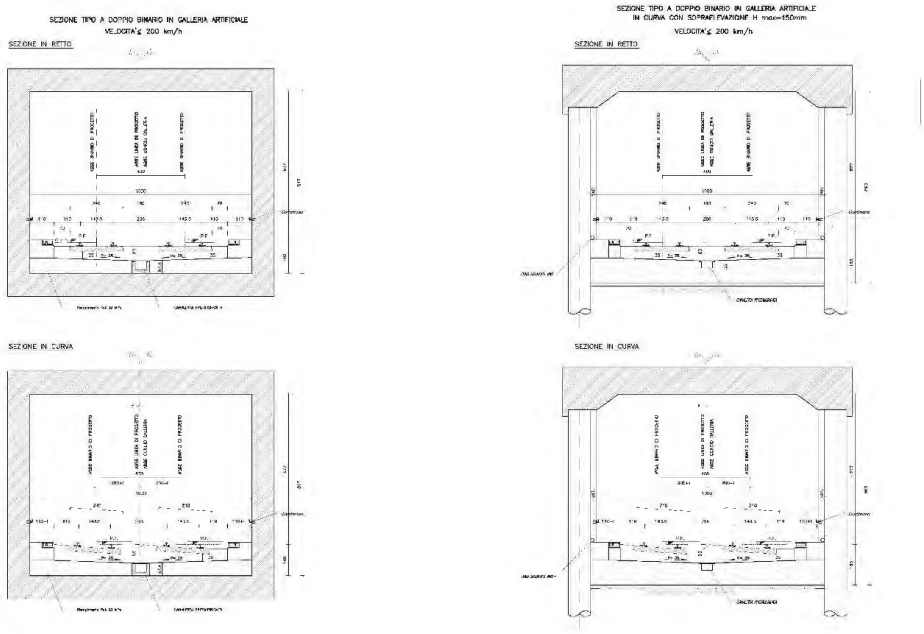


Figura 1: Sezioni galleria San Giacomo

La galleria è del tipo a singola canna – doppio binario e su entrambi i lati è presente un marciapiede di larghezza pari a circa 110 cm. La sezione trasversale della galleria è scatolare con un'area libera variabile tra 65 e 70 mq circa.

Allo stato attuale sono già in esercizio a doppio binario le tratte Orte-Terni, Campello-Foligno e Montecarotto-Jesi-Falconara (circa il 35% della linea che ha una lunghezza di circa 204 km), cui si è aggiunta, a giugno 2018, la tratta Castelplanio–Montecarotto.

7 Le caratteristiche tecniche degli interventi ancora in corso

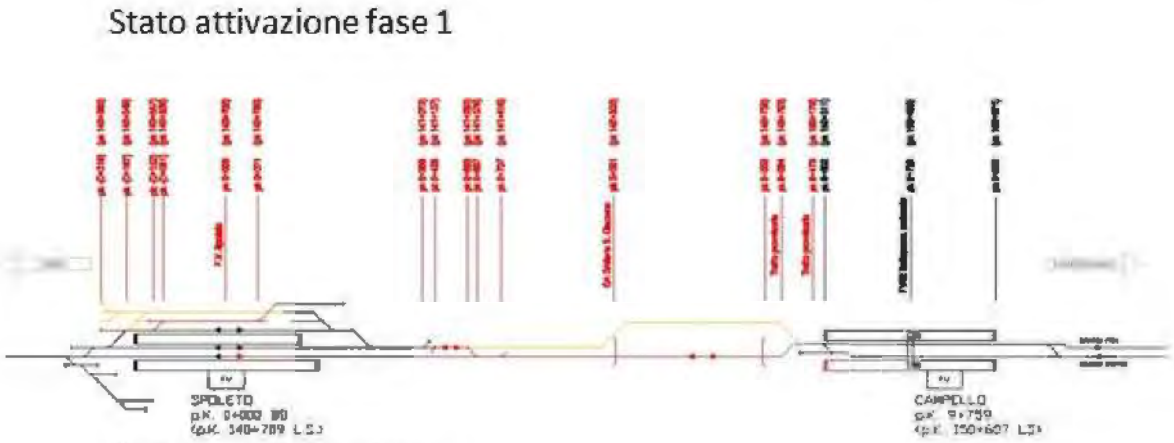
Le caratteristiche tecniche degli interventi di seguito descritti, trattano esclusivamente i progetti in corso di esecuzione ed in fase di ultimazione: Spoleto – Campello e Castelplanio - Montecarotto

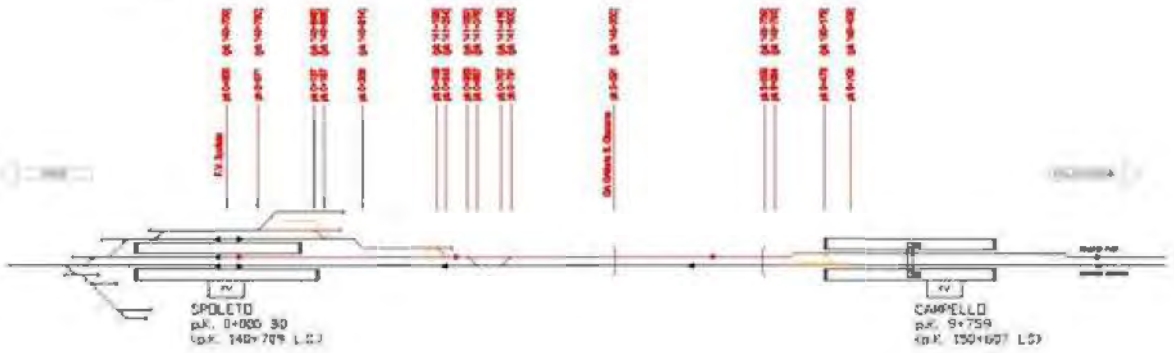
Tratta Spoleto – Campello

TABELLA 1 – CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E DI ESERCIZIO POST REALIZZAZIONE DEL PROGETTO (IN FASE DI REALIZZAZIONE)

Tratto di linea	Spoleto-Campello
Lunghezza del tracciato	9,8 km
Velocità massime di tracciato	160 km\h
Pendenze min e max	2,5 – 12 ‰
Stazioni intermedie	-
Regime di circolazione	BCA
Sistema di esercizio	DCO
Passaggi a livello	Soppressione di tutti i PL (n.4)
Categoria di peso assiale	D 4
Codifica trasporto combinato	PC 80
Modulo di linea	Non ci sono stazioni intermedie
Altro	Doppio binario

DEMOLIZIONE
ATTIVAZIONE
CIRCOLAZIONE ATTIVA
Stato pre-attivazione
SPOLETO
CAMPELLO


Stato attivazione fase 1
SPOLETO
CAMPELLO

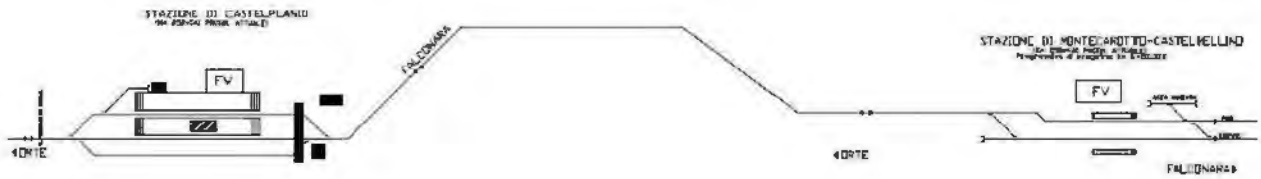

Stato post-attivazione
SPOLETO
CAMPELLO

Tratta Castelplanio - Montecarotto

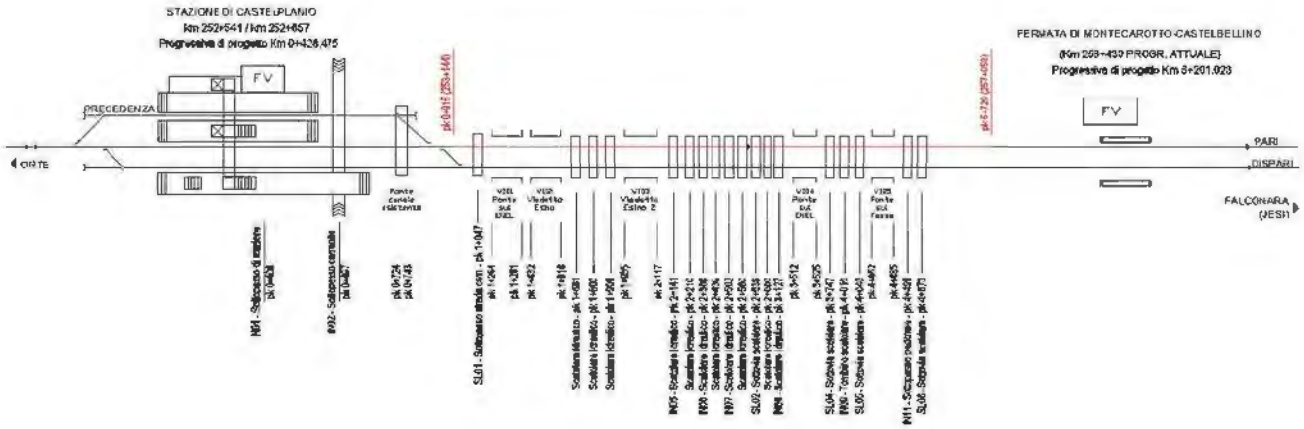
TABELLA 2 – CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E DI ESERCIZIO AD INTERVENTO ULTIMATO (ATTIVAZIONE GIUGNO 2018)

Tratto di linea	Castelplanio-Montecarotto
Lunghezza del tracciato	5,9 km
Velocità massime di tracciato	150 km\h
Pendenze min e max	0 – 7 ‰
Stazioni intermedie	-
Regime di circolazione	BCA
Sistema di esercizio	DC
Passaggi a livello	Soppressione di tutti i PL
Categoria di peso assiale	D 4
Codifica trasporto combinato	PC 80
Modulo di linea	Non ci sono stazioni intermedie
Altro	Doppio binario

Stato pre-intervento



Stato post-intervento



8 L'offerta futura

Il completamento di tutti gli interventi previsti da progetto crea le condizioni per un incremento dei servizi; in particolare, con il completamento degli interventi previsti nella tratta Campello – Spoleto la capacità obiettivo consentirà di gestire fino a 10 treni/ora nei due sensi di marcia nel tratto raddoppiato.

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento è stimato in 329 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato.

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA ORTE - FALCONARA

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi (1) (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1) (Mln €)
Lavorazioni	**204,5**	**62,1%**	**204**
Opere civili	*156,2*	*47,5%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*10,5*	*3,2%*	
Impianti tecnologici	*37,8*	*11,5%*	
Oneri per la sicurezza	**8,9**	**2,7%**	**213**
Somme a disposizione	**115,6**	**35%**	**329**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**329,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 369 milioni di euro come da seguente Quadro Economico:

PROGETTO DEFINITIVO			
LINEA ORTE - FALCONARA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**244,8**	**66,3%**	**245**
Opere civili	*194,2*	*52,6%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*10,8*	*2,9%*	
Impianti tecnologici	*39,8*	*10,8%*	
Oneri per la sicurezza	**9,2**	**2,5%**	**254**
Somme a disposizione	**115,0**	**31%**	**369**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**369,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

L'incremento del costo a vita intera di 40 milioni di euro è stato sostanzialmente determinato dai necessari approfondimenti e affinamenti progettuali condotti nello sviluppo degli interventi che si sono protratti per un lungo arco temporale con particolare riferimento alle tratte Spoleto – Campello e Castelplanio – Montecarotto, nonché dall'adeguamento ai più aggiornati e performanti standard infrastrutturali e tecnologici. In aggiunta a ciò, si sono susseguite altre cause che hanno portato l'aumento del costo a vita intera.

Di seguito si riportano le più rilevanti:

- maggiori costi del raddoppio Spoleto–Campello, conseguenti principalmente alle seguenti sopravvenute necessità non previste precedentemente:
  - costi per la rescissione del contratto ATI COGEL quali rielaborazione del progetto esecutivo, messa in sicurezza delle opere e delle aree di cantiere, smaltimento materiali, occupazioni temporanee;
  - maggiori costi dei lavori residui del successivo appalto dell'ATI TECNIS (2010) a seguito adeguamento prezzi a tariffe attuali;

- nuove opere non previste nell'originario contratto ATI TECNIS resesi necessarie per successivi adeguamenti della normativa (sicurezza gallerie);
- maggiori oneri nell'ambito dell'appalto TECNIS a seguito di prescrizioni su aspetti ambientali da parte Enti Terzi;
- realizzazione di un nuovo ACC a Spoleto anziché adeguamento dell'esistente impianto ACEI precedentemente previsto, in coerenza con il piano tecnologico aziendale di rete;

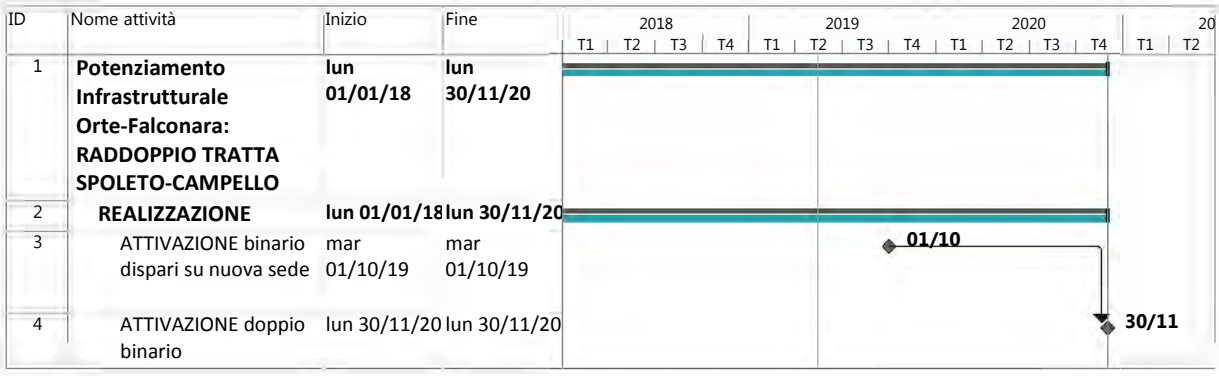
- maggiori costi del raddoppio Castelplanio-Montecarotto, conseguenti a:
  - maggiori costi per il protrarsi delle occupazioni temporanee e delle attività di presidio del cantiere, direzione lavori e personale, a seguito dell'allungamento dei tempi.

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 329 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori 40 milioni di euro inseriti nell'aggiornamento fabbisogni 2018/2019, di cui 10 milioni per l'annualità 2018 e 30 milioni per l'annualità 2019, necessari per la copertura dei maggiori costi dettagliata nel paragrafo precedente per la cui temporanea parziale copertura sono state utilizzate le risorse destinate ad interventi pianificati successivamente e momentaneamente disponibili in Progetto.

Le risorse richieste come fabbisogno 2018-2019 risultano necessarie per la realizzazione della seconda fase del raddoppio della tratta Spoleto-Campello per cui è previsto l'avvio delle attività realizzative nel secondo semestre 2019.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività



Il raddoppio della tratta Spoleto-Campello è in corso di realizzazione in due fasi funzionali: la **prima fase** prevede la realizzazione del futuro binario dispari su nuova sede, della tratta a doppio binario all'interno della Galleria San Giacomo e del completamento degli impianti di sicurezza in galleria, con attivazione prevista entro il 2019, mentre **la seconda fase** contempla il futuro binario pari e il completamento del raddoppio della tratta Spoleto – Campello, con durata della realizzazione pari a 14 mesi.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0136:
Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella
(CUP J81H92000020001)

INDICE

1 PREMESSE 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3 LOCALIZZAZIONE 4

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 7

5 SITUAZIONE ATTUALE 8

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 8

5.2 Aspetti commerciali 8

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 8

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 11

8 L'OFFERTA FUTURA 11

9 COSTO A VITA INTERA 15

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 17

1 Premesse

Il progetto "Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella" prevede il collegamento della città di Matera alla rete ferroviaria nazionale, atteso che il capoluogo è collegato ferroviariamente, solo verso Bari, attraverso una linea a scartamento ridotto gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane (linea Bari-Altamura-Matera). Le stazioni ubicate sulla rete ferroviaria nazionale più vicine a Matera sono quelle di Metaponto (se si proviene da Sud) e Ferrandina (se si proviene da Nord).

Gli interventi del presente progetto consistono nel completamento della linea Ferrandina – Matera, a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km, i cui lavori sono stati avviati e poi sospesi negli anni '90. La "Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella" garantirà il collegamento ferroviario di Matera sia con le città di Salerno e Napoli (porte di accesso del mezzogiorno al sistema Alta Velocità) che con Taranto attraverso la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto. La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina, ubicata sulla linea Potenza-Metaponto, e termina nella nuova stazione di Matera La Martella.

Sono stati individuati una serie di interventi per rispondere in maniera completa all'esigenza di collegamento del capoluogo alla rete ferroviaria nazionale.

Nel corso degli anni '90 è stata realizzata la sede della nuova linea, ovvero sono state realizzate la stazione di Matera La Martella (parzialmente), le opere d'arte del nuovo collegamento, la galleria Miglionico (6,5 km) e la bretella di collegamento (in rilevato) con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Metaponto.

Il presente progetto è suddiviso in 2 sotto-progetti :

- Sotto-progetto 1: Realizzazione impianto tecnologico ACEI e sistemazione del piano del ferro della stazione di Ferrandina. Trattasi di interventi eseguiti e conclusi negli anni passati.
- Sotto-progetto 2: Completamento "Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella" che prevede:
  - il risanamento strutturale della già realizzata galleria Miglionico, adeguamento alle specifiche tecniche di interoperabilità e adeguamento sicurezza in galleria;
  - la realizzazione dell'armamento ferroviario lungo tutta la linea;
  - l'elettrificazione della linea e la realizzazione di Sottostazione Elettrica;

- la realizzazione degli apparati tecnologici della linea (telefonia, segnalamento, telecomunicazioni);
- il completamento della stazione di Matera La Martella;
- la realizzazione di nuova bretella di collegamento con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Potenza, denominata "Lunetta di Ferrandina".

L'intervento, inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI, prevede un costo complessivo, interamente finanziato, stimato in 255 milioni di euro, di cui 37 milioni di euro consuntivati per opere già realizzate.

Ad oggi è stato sviluppato uno studio di fattibilità, il Progetto Preliminare e parte del Progetto Definitivo. A valle di dette progettazioni il costo a vita intera dell'intervento è stato rideterminato in 365 milioni di euro, quindi con un incremento di 110 milioni di euro.

L'incremento del costo del progetto è dovuto alle seguenti necessità:

- Adeguare il vecchio progetto a seguito del mutato scenario normativo, ovvero realizzare alcuni interventi aggiuntivi finalizzati a rendere l'opera più funzionale alle nuove esigenze trasportistiche. A tale scopo sono stati finanziati ulteriori 10 milioni di euro con fondi FSC 2014-2020 (addendum dicembre 2017) per la realizzazione delle tecnologie della linea.
- Realizzare interventi di miglioramento sismico ai viadotti in c.a.p. ed ai ponti metallici esistenti sulla linea e realizzati a fine anni '90 e non collaudati. Nel corso del tempo la normativa tecnica per le costruzioni ha subito differenti modifiche: D.M. del 1996, D.M. 14/9/2005, NTC 2008, NTC 2018. L'intervento in oggetto ha un carattere di eccezionalità in quanto, seppur la sede sia stata completata negli anni '90, l'opera è stata lasciata incompleta per quasi trent'anni e la sovrastruttura non è mai stata realizzata, ovvero la linea ferroviaria non è mai entrata in esercizio. La Direttiva 2008/57/CE impone, fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 9, che i sottosistemi siano conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio. Pertanto, in accordo con la Direzione Tecnica RFI, è stato previsto di realizzare un miglioramento delle opere strutturali. A tale scopo sono stati richiesti ulteriori 50 milioni di euro.
- Adeguare la Galleria Miglionico alle prescrizioni della STI SRT 2014, con particolare riferimento al requisito relativo alle uscite di emergenza. In particolare lo Studio Preliminare di RFI prevedeva l'adeguamento della galleria Miglionico alle STI SRT 2014 richiedendo specifiche deroghe previste per "i sottosistemi che al momento di entrata in

vigore della norma si trovano in avanzato stato di sviluppo". Al riguardo sono stati richiesti ulteriori 50 milioni di euro necessari nel caso in cui non fossero concesse deroghe con particolare riferimento al requisito delle uscite di emergenza.

Allo stato attuale quindi, il costo del Progetto 0136 "Nuova linea Ferrandina Matera La Martella" viene rideterminato in complessivi 365 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

La realizzazione degli interventi previsti consentirà di:

- dotare la città di Matera di un collegamento alla rete ferroviaria nazionale;
- istituire relazioni ferroviarie passeggeri lunga percorrenza per il collegamento di Matera con il sistema Alta Velocità;
- potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale sul territorio in termini di frequenza (maggiori relazioni) e qualità (maggiore velocità).

3 Localizzazione

Il tracciato attraversa i Comuni di Ferrandina, Pomarico, Miglionico e Matera, facenti parte della provincia di Matera, Regione Basilicata.

La tratta Ferrandina-Matera La Martella ha inizio alla PK 230+821 della LS Battipaglia-Potenza-Metaponto (cui è associata la PK 0+00 di progetto) e si sviluppa per 19+959 km fino al nuovo impianto di Matera La Martella. La nuova tratta si stacca dalla linea esistente curvando in direzione Matera e si inserisce sul sedime esistente prima dell'imbocco della galleria Miglionico.

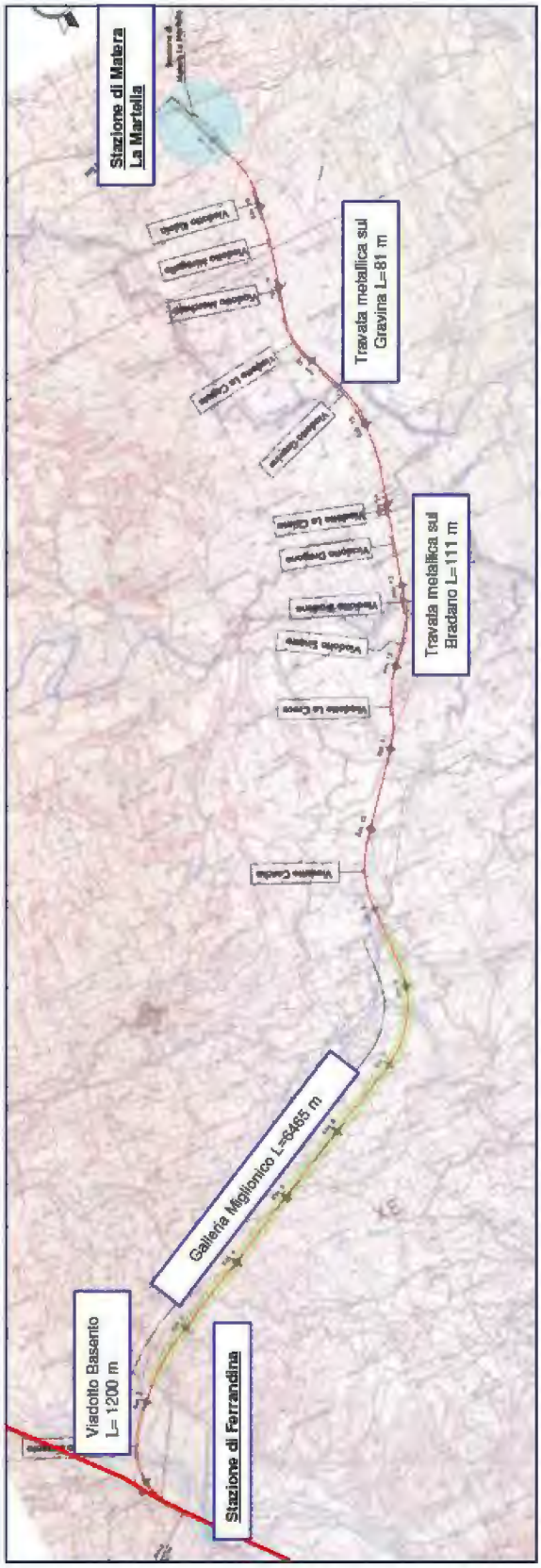
Pertanto, i primi 2,2 km saranno realizzati su nuova sede, prevedendo l'attraversamento del fiume Basento con un viadotto di circa 1,15 km. Il tracciato prosegue sulla sede già realizzata ed ha velocità di progetto pari a 120 km/h. Partendo dalla stazione di Ferrandina, della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, il tracciato si raccorda con l'esistente galleria Miglionico per un'estensione di 2,024 km.

I due viadotti (l'esistente Basento e il nuovo Basento 1) convergono nella zona di transizione esterna all'imbocco lato "Ferrandina" della galleria Miglionico.

La galleria Miglionico, risulterà compresa tra le progressive PK 2+345 dell'imbocco lato Ferrandina e PK 8+904 dell'imbocco lato Matera, per una lunghezza complessiva di circa 6.559 m.

Dopo l'imbocco lato Matera è ubicato il Posto di Movimento di S. Giuliano con modulo di 400 m, tale da consentire la contemporaneità dei movimenti convergenti.

Il tracciato su sede esistente termina alla stazione di Matera La Martella che prevede un binario di corsa e due precedenze, realizzando tre binari di circolazione con modulo di 400 m e relativi marciapiedi (L=400.0 m), si prevede anche un binario secondario.


Stazione di Matera La Martella
Travata metallica sul Gravina L=81 m
Travata metallica sul Bradano L=111 m
Galleria Miglionico L=6465 m
Viadotto Basento L= 1200 m
Stazione di Ferrandina

4 Sviluppo e stato di attuazione del progetto

Nel corso degli anni '90 furono realizzate gran parte delle opere civili relative alla nuova linea a semplice binario Ferrandina - Matera la Martella (circa 20 km). Nel corso del 2006 fu redatto un Progetto Esecutivo per il completamento delle stesse.

Ad oggi sono stati attivati (nel 2005) il Piano regolatore generale (PRG) e l'apparato di sicurezza e segnalamento (ACEI) nella stazione di Ferrandina e sono state ultimate alcune opere propedeutiche alla redazione del nuovo progetto in corrispondenza della Galleria Miglionico, lungo linea e nella stazione di Matera La Martella.

A fine 2017 è stato completato lo studio di fattibilità finalizzato ad individuare le necessarie modifiche da apportare al Progetto Esecutivo del 2006 (a seguito dei sopravvenuti aggiornamenti normativi) e gli interventi di nuova realizzazione non previsti in precedenza.

A fine 2018 è stato redatto il relativo Progetto Preliminare.

Allo stato attuale è in corso di completamento il Progetto Definitivo ed è stata già ultimata una quota parte del stesso, ovvero sono stati ultimati:

- il Progetto Definitivo della stazione di Matera La Martella;
- il Progetto Definitivo relativo al miglioramento sismico e opere di completamento dei viadotti esistenti.

Il completamento dell'intero Progetto Definitivo, ivi compresa la realizzazione della nuova bretella di collegamento con la linea Battipaglia – Potenza – Metaponto lato Potenza, denominata "Lunetta di Ferrandina", è previsto nei prossimi mesi.

Il progetto della Stazione di Matera La Martella richiede un iter autorizzativo notevolmente semplificato, espletabile in tempi brevi. Per tale ragione, nel corso del corrente anno, sarà avviata l'attività negoziale per l'affidamento del relativo appalto.

Il Progetto Definitivo relativo al completamento dell'intera linea Ferrandina – Matera La Martella, omnicomprensivo di tutti gli ulteriori interventi previsti, sarà sottoposto ad iter autorizzativo ordinario e si prevede che la relativa attività negoziale possa esser avviata nel corso dell'anno 2020, qualora venga concessa la deroga alle STI SRT 2014 (requisito uscite d'emergenza) per la Galleria Miglionico.

Nell'ipotesi che tale deroga non venga concessa l'avvio delle attività negoziali avverrebbe nell'anno 2021per consentire i necessari adeguamenti progettuali.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti a cui si collegherà l'intervento.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La nuova linea a semplice binario Ferrandina - Matera la Martella si innesta sul tratto di linea Metaponto-Potenza C.le. Questo tratto di linea è esercitato con il sistema di comando centralizzato del traffico C.T.C. (Art.3/13 R.C.T.) con D.C.O., avente sede presso il Posto Centrale di Bari Lamasinata.

La stazione di Ferrandina è un impianto ACEI esercitato in telecomando e vi si possono effettuare incroci e precedenze, può essere presenziata da D.M. assumendo la funzione di stazione Porta Temporanea.

5.2 Aspetti commerciali

La città di Matera non è attualmente collegata alla rete ferroviaria nazionale essendo collegata ferroviariamente solo verso Bari attraverso una linea a scartamento ridotto gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane (linea Bari-Altamura-Matera).

6 Descrizione dell'intervento

Gli interventi consistono nel completamento della linea Ferrandina – Matera La Martella, a semplice binario elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km, per garantire il collegamento con le città di Salerno e Napoli (porte di accesso del mezzogiorno al sistema Alta Velocità) e con Taranto attraverso la linea Battipaglia - Potenza – Metaponto – Taranto.

La nuova linea si dirama dalla esistente stazione di Ferrandina della linea Potenza-Metaponto e termina nella nuova stazione di Matera La Martella. Il corretto tracciato si stacca dalla linea esistente mediante un dispositivo a 100 km/h e curvando in direzione Matera, con un raggio tale da consentire la velocità di progetto di 105 km/h e si inserisce sul sedime esistente prima dell'imbocco della galleria Miglionico.

Pertanto, i primi 2,2 km sono realizzati su nuova sede, prevedendo l'attraversamento del fiume Basento con un viadotto di circa 1,15 km. Il tracciato prosegue sulla sede già realizzata ed ha velocità di progetto pari a 120 km/h. Il tracciato in deviata, si diparte dal terzo binario

della stazione di Ferrandina alla pK 233 + 516 della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, dove ha inizio il raccordo esistente la galleria Miglionico per un'estensione di 2,024 km. Il raccordo si immette sulla linea Ferrandina-Matera con un dispositivo a 60km/h.

La massima pendenza che si raggiunge nell'intera tratta è pari 14,00 ‰ su sede esistente.

I due viadotti (l'esistente Basento e il nuovo Basento 1) convergono nella zona di transizione esterna all'imbocco "Ferrandina" della galleria Miglionico. Nei pressi dell'imbocco Ferrandina si prevede il FFP di corretto tracciato e l'area di sicurezza accessibile da strada pubblica. Nei pressi è collocata anche la SSE Ferrandina con accesso da strada pubblica indipendente. Il FFP del tracciato di deviata sarà posizionato per impossibilità strutturali nella stazione di Ferrandina.

La galleria Miglionico, è compresa tra le progressive km 2+345 dell'imbocco lato Ferrandina e km 8+904 dell'imbocco Miglionico lato Matera, per una lunghezza complessiva di circa 6.559 m. La finestra Miglionico ha uno sviluppo di circa 609 m e presenta un andamento altimetrico costituito quasi interamente da un'unica livelletta, con una pendenza di circa il al 1,3%.

In particolare il progetto, allo stato attuale, prevede l'adeguamento della galleria Miglionico alle STI SRT 2014 richiedendo specifiche deroghe previste per "i sottosistemi che al momento di entrata in vigore della norma si trovano in avanzato stato di sviluppo". In tal senso il progetto considera l'ottenimento della deroga al requisito STI SRT 2014 relativo alle uscite d'emergenza e quindi definisce gli interventi di risanamento e messa in sicurezza della esistente galleria Miglionico, nonché quelli necessari per la realizzazione della nuova finestra Miglionico, prevista come uscita/accesso di emergenza intermedia.

Qualora la suddetta deroga non fosse concessa il progetto dovrà esser implementato con i necessari interventi.

Dopo l'imbocco Miglionico della galleria è posizionato il secondo FFP con l'area di sicurezza attrezzata con i FT previsti, collegata con la strada provinciale. Dopo l'imbocco Miglionico è ubicato il Posto di Movimento di S. Giuliano con modulo di 400 m, tale da consentire la contemporaneità dei movimenti convergenti.

Il tracciato su sede esistente termina alla stazione di Matera La Martella che prevede un binario di corsa e due precedenze, realizzando tre binari di circolazione con modulo di 400 m

e relativi marciapiedi (L=400.0 m), si prevede anche un binario secondario. La stazione sarà passante, nell'ipotesi di poter proseguire la linea in direzione Bari. Nell'area RFI di La Martella è prevista la seconda SSE e le cabine di trasformazione e consegna ENEL.

La funzionalizzazione della linea su sede esistente e nuova, prevede la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica con destinazione d'uso tecnologica e la risistemazione di viabilità esistenti e realizzazione di nuove viabilità, con la funzione di rendere accessibili le aree di sicurezza e i fabbricati tecnologici di linea.

L'architettura di segnalamento prevede la realizzazione di un ACC-M, come richiesto dal PES, con il posto centrale di multistazione nella stazione di Ferrandina e di realizzare una postazione operatore movimento centrale ed una postazione operatore manutentore centrale entrambe remotizzate nei locali di Bari Lamasinata. L'ACC-M gestirà i Posti di Servizio di Ferrandina e Matera La Martella, il Posto di Movimento di San Giuliano e la tratta di linea tra di essi inclusa. Il PES prevede un distanziamento a 10km e la velocità di linea non supera i 120 km/h, per questo motivo il progetto prevede la realizzazione di sistemi di blocco conta assi.

L'interfaccia con il sistema di supervisione e telecomando (CTC della linea Taranto-Metaponto-Potenza) è realizzata tramite gateway nel posto centrale di CTC a Bari Lamasinata, secondo lo schema di principio V425.

Per l'elettrificazione della nuova tratta di progetto si fa riferimento allo standard di RFI caratterizzato dai seguenti parametri tecnici:

- allo scoperto, sulle tratte di piena linea ed in Stazione/Posto di Movimento, sono utilizzati sostegni LSU, travi MEC, portali di ormeggio tralicciati, supporti penduli di sospensione e d'ormeggio completi di sospensioni a mensola orizzontale in acciaio per sostegni tipo LSU;
- nel tratto della galleria Miglionico compreso tra il Km 3+191 circa e il Km 7+334 circa, sono impiegate sospensioni a traversa isolata con corda portante regolata. Le grappe in rame per il fissaggio delle sospensioni in galleria sono ancorate alla volta o parete con l'impiego di aggrappanti chimici Hilti, ed isolate dal possibile contatto con l'armatura delle strutture mediante l'impiego di opportune boccole distanziali in materiale isolante.

- nei restanti tratti della galleria Miglionico (fino ai due imbocchi) sono impiegati supporti penduli di sospensione e d'ormeggio completi di sospensioni a mensola orizzontale in acciaio di tipo ribassata;
- la sezione complessiva della linea di contatto pari a 440 mm² sui binari di corsa di stazione, di piena linea allo scoperto e in galleria;
- la sezione complessiva della linea di contatto pari a 220 mm² sui binari di precedenza di stazione, sulle comunicazioni tra binari di corsa e tra binari di corsa e binari di precedenza.

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

La linea è a semplice binario ed elettrificata.

Le principali scelte tecnico-funzionali operate sono le seguenti:

Opere Civili: con il progetto di ristrutturazione e adeguamento della galleria Miglionico è stato adottata una sagoma di transito in galleria corrispondente al Gabarit B1 – P.M.O. N°3

Armamento: il binario sarà realizzato con rotaie del tipo 60 UNI costituite in Lunga Rotaia Saldata su traverse in c.a.p.

Segnalamento: la tratta sarà gestita in telecomando con posto centrale ubicato a Bari Lamasinata, con sistema di distanziamento mediante Blocco Conta Assi (BCA).

Gli impianti di segnalamento da realizzare per la gestione delle stazioni di Ferrandina e Matera la Martella sono del tipo presenziabile e telecomandabile.

È prevista l'esecuzione dell'impianto security collegato al telecomando della stessa tipologia delle stazioni limitrofe.

8 L'offerta futura

Le analisi di carattere commerciale relative al progetto di investimento in esame, sono state elaborate sulla base dell'obiettivo di collegare Matera al sistema Alta Velocità e potenziare l'offerta di trasporto a carattere locale.

Le ipotesi di offerta sono state elaborate in assenza di specifiche richieste dei Committenti Istituzionali (Stato e Regione). Si evidenzia che la sostenibilità economica dei servizi di trasporto ferroviari sarà oggetto di attenta verifica.

Considerata l'influenza di questi fattori nell'impostazione e nel dimensionamento dell'offerta, sono state formulate due ipotesi: scenario alto e scenario basso.

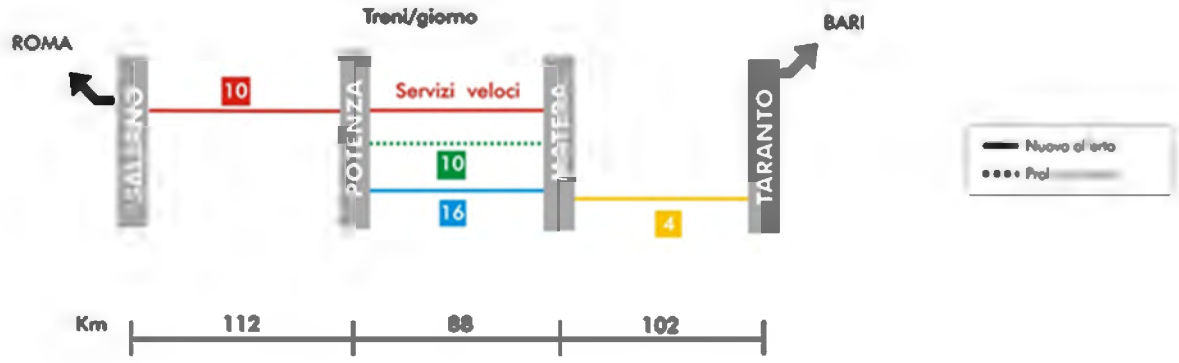
Sviluppo dell'offerta – Scenario alto

Lunga Percorrenza

- Roma – Matera: 2 coppie/giorno

Trasporto locale

- Matera La Martella – Potenza: cadenzamento biorario
- Matera La Martella – Salerno: struttura bioraria con rinforzi, articolata nel mix di prodotti:
  - Regionale, con 10-13 fermate intermedie
  - Regionale Veloce, no stop o fino a 4 fermate intermedie
- Collegamento Matera la Martella – Taranto: 2 coppie/giorno.



Offerta incrementale (scenario alto)

importi in M€

Tipologia		Relazioni	Prolungamenti	treni/giorno	treni.km/anno	Ricavi
Lunga Percorrenza		Roma-Matera		4	619.080	1,43
Sub totale						**1,43**
Regionale		Potenza-Matera		16	386.400	0,81
	Veloce	Salerno-Matera		10	703.500	1,47
		Salerno-Matera	Potenza-Matera	10	241.500	0,51
		Taranto-Matera		4	114.800	0,24
Sub totale						**3,02**
Totale						**4,46**

Sviluppo dell'offerta – Scenario basso

Lunga Percorrenza

- Roma – Matera: 2 coppie/giorno

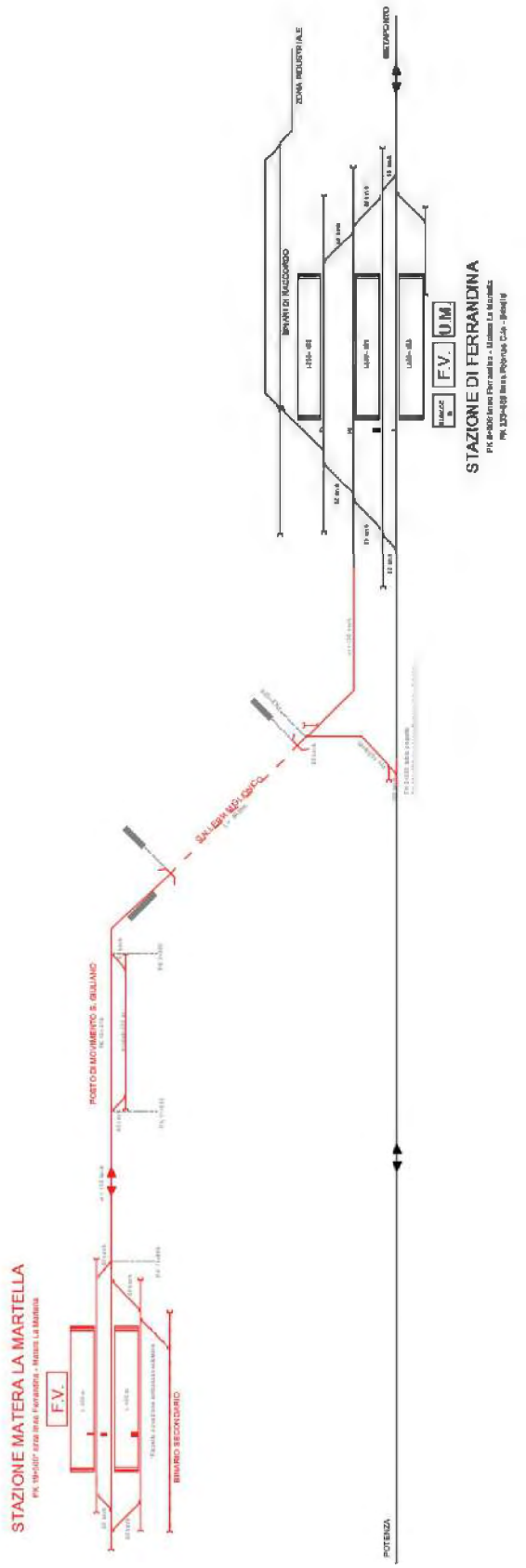
Trasporto locale

- Matera La Martella – Salerno: offerta ridotta, articolata nel mix di prodotti:
  - Regionale, con 10-13 fermate intermedie
  - Regionale Veloce, no stop o fino a 4 fermate intermedie
- Collegamento Matera la Martella – Taranto: 2 coppie/giorno.

Offerta incrementale (scenario basso)

importi in M€

Tipologia		Relazioni	Prolungamenti	treni/giorno	treni.km/anno	Ricavi
Lunga Percorrenza		Roma-Matera		4	619.080	1,43
Sub totale						**1,43**
Regionale		Potenza-Matera		0	-	-
	Veloce	Salerno-Matera		4	703.500	0,59
		Salerno-Matera	Potenza-Matera	10	241.500	-
		Taranto-Matera		4	114.800	0,24
Sub totale						**0,83**
Totale						**2,26**


STAZIONE DI FERRANDINA
F.V.
U.M
BINARI DI RADDOPPIO
ZONA INDUSTRIALE
POTENZA
POSTO DI MOVIMENTO S. GIULIANO
BINARIO SECONDARIO
F.V.
STAZIONE MATERA LA MARTELLA

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma (CdP) 2017-2021, il Costo a Vita Intera dell'investimento è stimato in 255 milioni di euro (stima valore opere con tariffe RFI 2017), secondo il QE di seguito rappresentato.

PIS Tabella A

STUDIO PRELIMINARE NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi (1) (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (1) (Mln €)
Lavorazioni	180,00	71%	180,00
Opere civili	*140,00*	*55%*	*140,00*
Sovrastruttura ferroviaria	*30,00*	*12%*	*30,00*
Impianti tecnologici	*10,00*	*4%*	*10,00*
Oneri per la sicurezza	7,50	3%	187,50
Somme a disposizione	67,50	26%	255,00
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	255,00	100%	

(1) Tutti gli importi espressi sono al netto dell'IVA

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 365 milioni di euro come da seguente Quadro Economico.

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi [1] (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati [1] (Mln €)**
Lavorazioni	**269,00**	**74%**	**269,00**
Opere civili	*220,00*	*60%*	*220,00*
Sovrastruttura ferroviaria	*30,00*	*8%*	*30,00*
Impianti tecnologici	*19,00*	*5%*	*19,00*
Oneri per la sicurezza	**10,50**	**3%**	**279,50**
Somme a disposizione	**85,50**	**23%**	**365,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**365,00**	**100%**	

(1) Tutti gli importi espressi sono al netto dell'IVA

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato considerando i prezziari di RFI (tariffe RFI 2019).

L'incremento del costo a vita intera di 110 milioni di euro è dovuto a:

- 10 milioni di euro per la realizzazione delle tecnologie della linea, ovvero dei Posti di Servizio di Ferrandina (ACC-M) e di Matera La Martella, del Posto di Movimento di San Giuliano e della tratta di linea tra di essi inclusa.
- 50 milioni di euro per gli interventi di miglioramento sismico ai viadotti in c.a.p. ed ai ponti metallici esistenti sulla linea e realizzati a fine anni '90 e non collaudati (perché la linea non è mai stata attivata).
- 50 milioni di euro per l'eventuale adeguamento della Galleria Miglionico alle prescrizioni della STI SRT 2014, con particolare riferimento al requisito relativo alle uscite di emergenza. Si evidenzia che lo Studio Preliminare di RFI prevede l'adeguamento della galleria Miglionico alle STI SRT 2014 richiedendo specifiche deroghe previste per "i sottosistemi che al momento di entrata in vigore della norma si

trovano in avanzato stato di sviluppo". Al riguardo si è in attesa dell'esito della richiesta di deroga inerente le uscite di emergenza della galleria per la messa in esercizio della nuova linea.

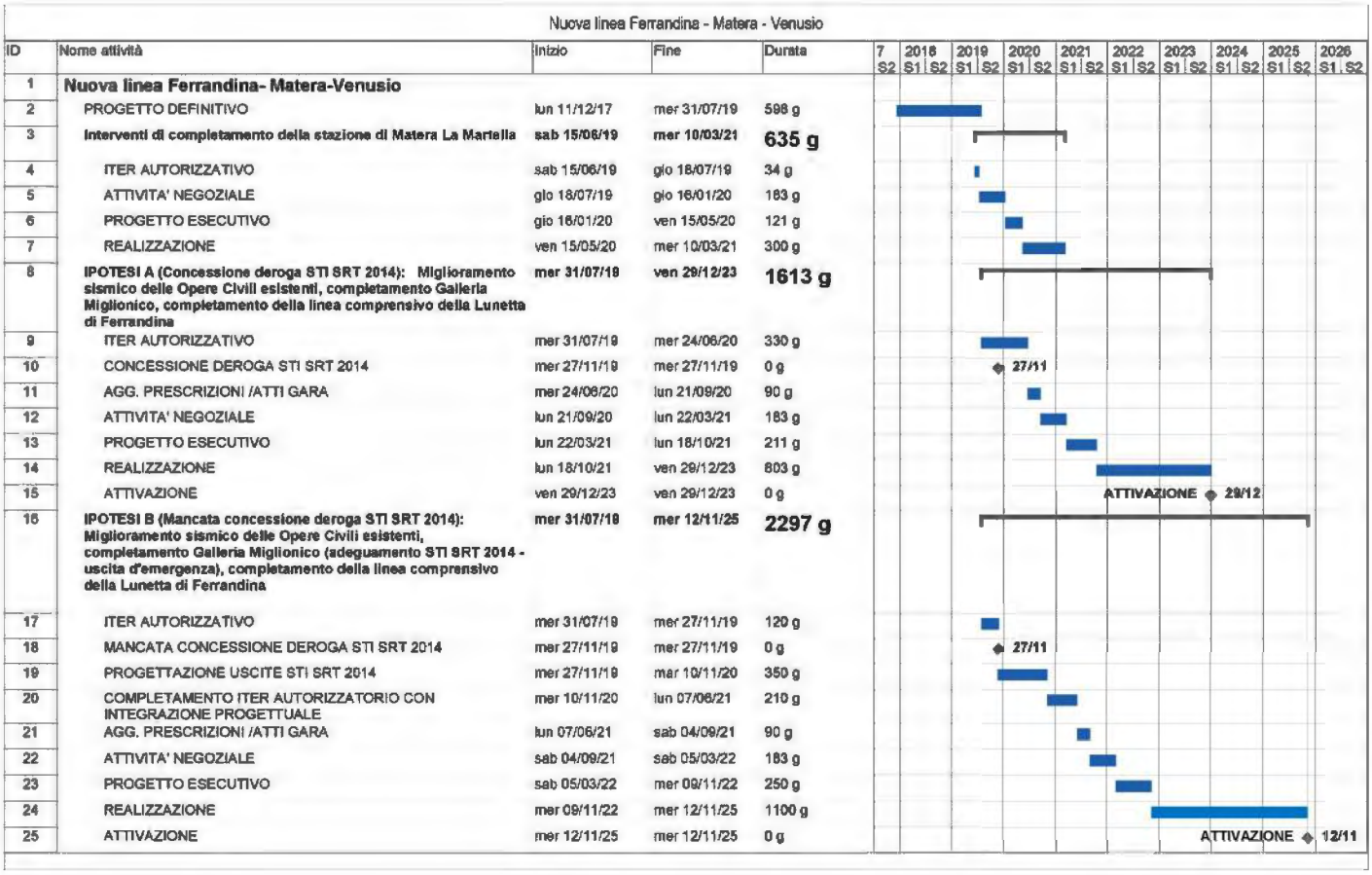
10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione coprono l'intero Costo a Vita Intera iniziale del progetto e sono pari a 255 milioni di euro.

Per far fronte all'incremento del Costo a Vita Intera del Progetto, si sono aggiunti, integrando il fabbisogno 2018-2019, 10 mln di euro già finanziati con FSC delibera del 22/12/2017 ed ulteriori di 50 mln di euro, inseriti nei fabbisogni per l'annualità 2019, necessari alla copertura degli interventi di miglioramento sismico ai viadotti in c.a.p. esistenti sulla linea.

Il rimanente ulteriore fabbisogno, pari a 50 mln di euro, per il completamento della copertura del costo a vita intera del Progetto, sarà inserito nelle successive annualità in coerenza allo sviluppo del Progetto nell'ipotesi in cui non dovesse esser concessa la deroga alle STI SRT 2014 inerente le uscite di emergenza della galleria Miglionico per la messa in esercizio della nuova linea. In particolare detto fabbisogno è inserito come annualità 2020 nell'Aggiornamento 2018-2018 del CdP 17-21

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività



Nuova linea Ferrandina - Matera - Venusio

ID	Nome attività	Inizio	Fine	Durata
1	**Nuova linea Ferrandina- Matera-Venusio**			
2	PROGETTO DEFINITIVO	lun 11/12/17	mer 31/07/19	598 g
3	**Interventi di completamento della stazione di Matera La Martella**	**sab 15/06/19**	**mer 10/03/21**	**635 g**
4	ITER AUTORIZZATIVO	sab 15/06/19	gio 18/07/19	34 g
5	ATTIVITA' NEGOZIALE	gio 18/07/19	gio 16/01/20	183 g
6	PROGETTO ESECUTIVO	gio 16/01/20	ven 15/05/20	121 g
7	REALIZZAZIONE	ven 15/05/20	mer 10/03/21	300 g
8	**IPOTESI A (Concessione deroga STI SRT 2014): Miglioramento sismico delle Opere Civili esistenti, completamento Galleria Miglionico, completamento della linea comprensivo della Lunetta di Ferrandina**	**mer 31/07/19**	**ven 29/12/23**	**1613 g**
9	ITER AUTORIZZATIVO	mer 31/07/19	mer 24/06/20	330 g
10	CONCESSIONE DEROGA STI SRT 2014	mer 27/11/19	mer 27/11/19	0 g
11	AGG. PRESCRIZIONI /ATTI GARA	mer 24/06/20	lun 21/09/20	90 g
12	ATTIVITA' NEGOZIALE	lun 21/09/20	lun 22/03/21	183 g
13	PROGETTO ESECUTIVO	lun 22/03/21	lun 18/10/21	211 g
14	REALIZZAZIONE	lun 18/10/21	ven 29/12/23	803 g
15	ATTIVAZIONE	ven 29/12/23	ven 29/12/23	0 g
16	**IPOTESI B (Mancata concessione deroga STI SRT 2014): Miglioramento sismico delle Opere Civili esistenti, completamento Galleria Miglionico (adeguamento STI SRT 2014 - uscita d'emergenza), completamento della linea comprensivo della Lunetta di Ferrandina**	**mer 31/07/19**	**mer 12/11/25**	**2297 g**
17	ITER AUTORIZZATIVO	mer 31/07/19	mer 27/11/19	120 g
18	MANCATA CONCESSIONE DEROGA STI SRT 2014	mer 27/11/19	mer 27/11/19	0 g
19	PROGETTAZIONE USCITE STI SRT 2014	mer 27/11/19	mar 10/11/20	350 g
20	COMPLETAMENTO ITER AUTORIZZATORIO CON INTEGRAZIONE PROGETTUALE	mer 10/11/20	lun 07/06/21	210 g
21	AGG. PRESCRIZIONI /ATTI GARA	lun 07/06/21	sab 04/09/21	90 g
22	ATTIVITA' NEGOZIALE	sab 04/09/21	sab 05/03/22	183 g
23	PROGETTO ESECUTIVO	sab 05/03/22	mer 09/11/22	250 g
24	REALIZZAZIONE	mer 09/11/22	mer 12/11/25	1100 g
25	ATTIVAZIONE	mer 12/11/25	mer 12/11/25	0 g

Il Progetto Definitivo relativo alla **stazione di Matera La Martella** prevede interventi in ambito ferroviario su un immobile già esistente e quindi è sufficiente un iter autorizzativo notevolmente semplificato, espletabile in tempi brevi. Per tale ragione si prevede la seguente tempistica:

- 1 mese iter autorizzativo
- 6 mesi per attività negoziali per appalto integrato
- 4 mesi per progettazione esecutiva, verifica ed approvazione della stessa
- 10 mesi per realizzazione opere

Il Progetto Definitivo relativo al **completamento dell'intera linea Ferrandina – Matera La Martella**, omnicomprensivo di tutti gli ulteriori interventi previsti, nell'ipotesi che venga concessa la deroga alle STI SRT 2014 – uscite d'emergenza ("Ipotesi A"), prevede invece la seguente tempistica:

- 11 mesi per iter autorizzativo
- 3 mesi per aggiornamento progetto alle prescrizioni e redazioni atti di gara
- 6 mesi per attività negoziali per appalto integrato
- 7 mesi per progettazione esecutiva, verifica ed approvazione della stessa
- 27 mesi per realizzazione opere

Nell'ipotesi in cui non venga concessa la deroga alle STI SRT 2014 – uscite d'emergenza ("Ipotesi B"), l'iter autorizzativo dovrà esser temporaneamente sospeso per poter redigere la progettazione dell'adeguamento della Galleria Miglionico. A valle del completamento di detta progettazione, l'iter autorizzativo verrà completato sulla base del progetto così implementato. In questa seconda ipotesi i tempi di completamento dell'intervento si allungherebbero in quanto è necessario prevedere:

- 12 mesi per redazione progetto adeguamento Galleria Miglionico STI SRT 2014 – uscite d'emergenza
- 11 mesi addizionali per le attività di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0294:
Potenziamento linea Gallarate-Rho
(CUP J31J05000010001)

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3 LOCALIZZAZIONE 4

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 5

5 SITUAZIONE ATTUALE 7

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 7

5.2 Aspetti commerciali 8

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 8

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 16

8 L'OFFERTA FUTURA 18

9 COSTO A VITA INTERA 19

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 22

1 Premessa

La tratta Rho-Gallarate fa parte del corridoio Reno Alpi e, ad oggi, risulta una delle più sature di treni con particolare riferimento alle linee regionali d'Italia.

Il progetto "Potenziamento linea Gallarate - Rho" prevede il quadruplicamento della linea Rho-Arona nella tratta Rho-Parabiago e la realizzazione del terzo binario nella tratta Parabiago-Gallarate, nonché l'introduzione di un raccordo (Y) tra la linea FS e quella di Ferrovie Nord Milano nella zona di Busto Arstizio. Ciò al fine di potenziare il servizio regionale e i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e rispondere al modello di offerta atteso da Regione Lombardia.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali: la prima fase che prevede il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago e la realizzazione del raccordo Y e la seconda fase relativa alla realizzazione del terzo binario nella tratta Parabiago-Gallarate.

Per l'intervento, inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale stimato di 728 milioni di euro (di cui 402 milioni di euro relativi alla prima fase funzionale e 326 milioni di euro relativi alla seconda fase funzionale), è stata finanziata, per un importo di 23 milioni di euro, la progettazione fino al livello definitivo.

Nel 2018 è stato sviluppato un aggiornamento del progetto definitivo della prima fase funzionale come richiesto dal CSLP in prima istanza, in esito al quale si sono riscontrati maggiori costi rispetto a quanto indicato in CdP; in particolare il costo dell'intervento è stato già oggi rideterminato in 477 milioni di euro a cui vanno aggiunti gli ulteriori aumenti tariffari dovuti ad un allungamento non previsto dei tempi dell'iter autorizzativo ed i costi delle richieste che ne deriveranno, già oggi emerse dalle interlocuzioni con gli Enti e nella prima fase di CdS, nonché le ulteriori prescrizioni del CSLP. Tali elementi unitamente ad un maggior costo per la riprogettazione definitiva della seconda fase funzionale, resasi necessaria a causa del lungo tempo intercorso rispetto all'ultimo step progettuale disponibile, portano il CVI ad un totale di 828 milioni di euro per l'intero progetto.

In sintesi l'aumento del CVI è connesso a maggiori oneri dovuti principalmente a:

- aggiornamento livelli tariffari;
- modifica strategia approvvigionamenti materiali con inserimento di diverse forniture nell'ambito dell'appalto;
- adeguamento progetto nuove normative e standard\capitolati ferroviari;

- ottemperanza a prescrizioni del Consiglio Superiore del Lavori Pubblici e Conferenza dei Servizi.

2 Obiettivi del progetto

Il progetto è finalizzato all'incremento delle potenzialità del trasporto regionale, comprensoriale ed a lunga percorrenza sulla direttrice del Sempione, creando un itinerario di accesso da sud all'aeroporto di Malpensa, in attuazione della Dichiarazione d'intenti Italia - Svizzera del 18.09.2014.

I principali obiettivi del progetto sono:

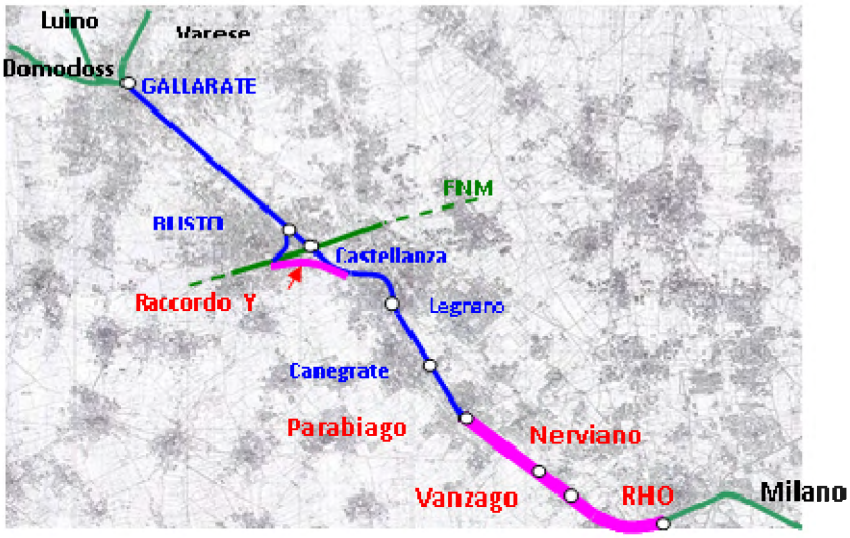
- incrementare la capacità dell'infrastruttura ferroviaria;
- risolvere la situazione di collo di bottiglia;
- potenziare e creare un itinerario propedeutico alla realizzazione del sistema di accessi all'aeroporto internazionale di Malpensa.

Il potenziamento Rho-Gallarate è inserito nell'Accordo Quadro per i servizi di trasporto pubblico locale tra Rete Ferroviaria Italiana SpA e Regione Lombardia del 22.12.2016.

3 Localizzazione

La tratta Rho – Gallarate è ubicata a nord-ovest del capoluogo lombardo ed interessa la provincia di Milano nei comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, S. Giorgio su Legnano, Legnano e la provincia di Varese nei comuni di Castellanza, Busto Arsizio e Gallarate. Il potenziamento si sviluppa complessivamente per 31,5 km circa, di cui circa 8 km relativi alla tratta da Rho a Parabiago.

La tratta Rho - Gallarate fa parte del corridoio Reno Alpi e collega il nodo di Milano con tre delle quattro linee di valico presenti in Lombardia, ovvero le linee Chiasso, Luino e Mendrisio-Varese e, ad oggi, risulta una delle più sature di treni, in particolar modo regionali, d'Italia.



La linea Rho – Gallarate parte dall'impianto di Rho, dove si affianca alla linea Milano Novara e prosegue in doppio binario raggiungendo le stazioni di Vanzago, Parabiago, la fermata di Canegrate e le stazioni di Legnano, Busto Arstizio e Gallarate.

L'area si presenta intensamente urbanizzata, imponendo scelte progettuali volte a limitare il più possibile le interferenze con le abitazioni esistenti.

4 Sviluppo e stato di attuazione

Il primo progetto è stato sviluppato a livello di progetto preliminare e prevedeva il triplicamento della linea Gallarate-Rho, approvato dal CIPE con delibera 65/2005, secondo le procedure previste dalla Legge Obiettivo.

Ad agosto 2009 è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo del potenziamento della linea Gallarate-Rho.

Nel passaggio da progetto preliminare a progetto definitivo è stato introdotto un quarto binario da Rho fino a Parabiago, senza una nuova valutazione di impatto ambientale, al fine di recepire il nuovo modello di esercizio regionale.

Tale progetto è stato approvato dal CIPE con delibera 33/2010. Nel 2012 il TAR Lombardia, su istanza di un Comitato locale, ha annullato la suddetta Delibera CIPE con sentenza n. 01914/2012, successivamente confermata dal Consiglio di Stato, determinando la necessità di riavviare l'iter autorizzativo.

Ad ottobre 2013, RFI ha ripresentato al CIPE il progetto definitivo comprensivo dello Studio di Impatto Ambientale per la prima fase funzionale di quadruplicamento da Rho a Parabiago e del cosiddetto «raccordo Y».

A seguito del suddetto invio nel dicembre 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza dei Servizi, nell'ambito della quale tutti i Comuni ed Amministrazioni hanno espresso parere positivo ad eccezione dei Comuni di Vanzago e di Canegrate, quest'ultimo interferito dal progetto solo per un breve tratto della linea.

Nel 2014 anche la Regione Lombardia, la Commissione tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale (CTVIA) e il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo hanno espresso parere positivo sul progetto con alcune prescrizioni.

Inoltre, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 98/2014 del 26 settembre 2014 (indicato comunque come da riacquisire a valle del recepimento delle indicazioni in esso contenute), ha formulato le proprie osservazioni sul progetto. Nell'ambito di dette osservazioni, le principali richieste sono relative all'esecuzione di uno studio trasportistico finalizzato a valutare tutte le possibili alternative ed a giustificare la scelta progettuale, all'adozione delle Norme Tecniche per le Costruzioni del 2008 e alla risoluzione dell'interferenza con il fiume Olona.

A marzo 2018, RFI ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP) e, per conoscenza, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto dell'intervento integrato ed aggiornato rispetto alle osservazioni e prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore.

A maggio 2018 il CSLP ha restituito il progetto di cui sopra, chiedendo a RFI di ripresentarlo per la sola parte relativa al quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo a Y ovvero stralciando gli elaborati del PRG di Rho, in quanto il CSLP ha indicato di non volersi esprime su progetti i cui contratti d'appalto fossero già stati stipulati.

RFI ha ottemperato a tale richiesta ritrasmettendo il progetto con nota del 3 agosto 2018.

Nel frattempo RFI ha chiuso anche il contratto d'appalto del PRG di Rho e pertanto il 24 febbraio 2019 ha ritrasmesso nuovamente al Consiglio Superiore il progetto nella sua forma unitaria.

Una volta acquisito il parere del CSLP e chiusa la Conferenza di Servizi in corso da parte del MIT, RFI intende procedere con un nuovo piano di committenza utilizzando appalti integrati.

Per la **prima fase funzionale** sono stati individuati n. 2 Lotti costruttivi:

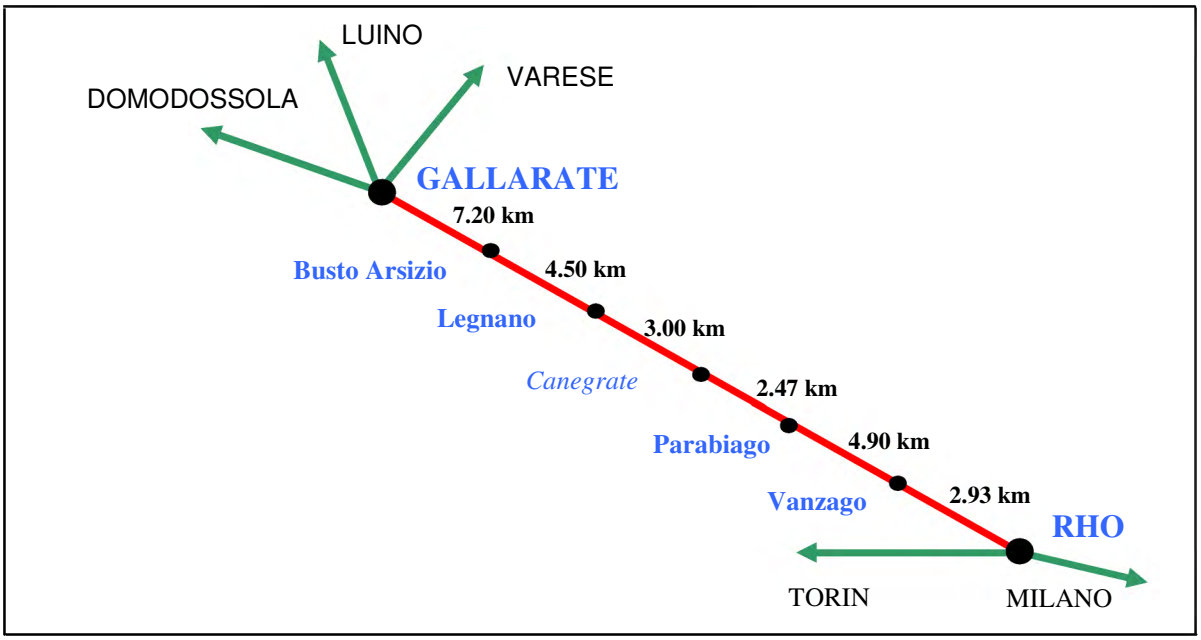
1. PRG di Rho

2. Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

Si allega lo Schema funzionale dello stato di fatto (**Allegato 1**)



5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La zona interessata dal tracciato in progetto è caratterizzata da una morfologia pianeggiante, corrispondente al livello fondamentale della pianura, con variazioni di quota estremamente limitate, dell'ordine di pochi metri. Pertanto il tracciato è prevalentemente in rilevato e non sono presenti gallerie. Sono presenti alcune scarpate artificiali in corrispondenza di cave, corsi d'acqua naturali ed un fitto reticolato di canali artificiali e rogge scavate prevalentemente a scopo irriguo. La linea sovrappassa, da ovest verso est, i seguenti corsi d'acqua principali: Canale Villoresi, Canale Scolmatore delle Piene Nord-Ovest e il Fiume Olona.

È presente un passaggio a livello alla p.k. 8+384, tra Parabiago e Canegrate e numerosi sottopassi viari, pedonali e ciclopedonali.

La velocità di linea varia lungo il tracciato tra 110 km/h e 140 km/h in rango A.

La linea è elettrificata con alimentazione a 3 kV e attualmente è attrezzata con ACEI e Blocco Automatico, ad eccezione della stazione di Rho gestita da ACC.

5.2 Aspetti commerciali

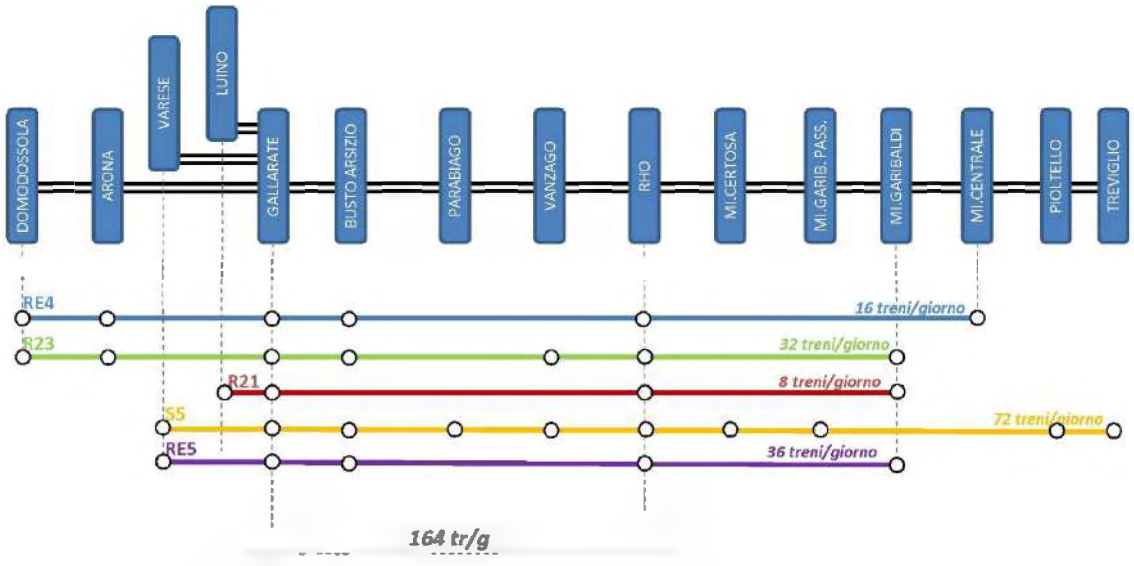
La direttrice Milano-Domodossola è interessata da traffici eterotachici (cioè con velocità commerciali diverse), costituiti da relazioni:

- lungo percorso Italia - Svizzera (via Sempione),
- regionali (relazioni Domodossola/Luino/Varese - Milano),
- suburbani (linea "Passante" Varese – Treviglio),
- merci (accesso ai raccordi merci presenti in lineae diretti/provenienti Milano).

L'attuale modello di esercizio della linea, suddiviso per direttrici afferenti, nella tratta Rho – Gallarate è caratterizzato dai seguenti volumi di traffico

- Lunga Percorrenza, 16 treni/giorno;
- Regionali, 94 treni/g;
- Suburbani, 72 treni/g;
- Merci, 30 treni/giorno;

Il numero totale di treni/giorno è pari a 212 treni/giorno.



Offerta ferroviaria attuale al netto dei treni lunga percorrenza e dei merci

6 Descrizione dell'intervento

L'intervento si divide in due fasi funzionali che attualmente risultano sviluppati con livello di dettaglio e tempistiche diverse:

1. la prima fase funzionale che prevede il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago e la realizzazione del raccordo Y, per la quale nel 2018 è stato prodotto un aggiornamento del progetto definitivo accogliendo le richieste formulate dal CSLP;
2. la seconda fase funzionale relativa alla realizzazione del terzo binario nella tratta Parabiago-Gallarate. Per tale fase è attualmente disponibile il progetto definitivo presentato al MIT nel 2009, mai finanziato, che sarà oggetto di revisione progettuale e aggiornamento.

Prima fase funzionale "Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y"

Sono complessivamente previsti:

- n. 7 nuovi sottopassi e n. 11 sottopassi da adeguare tramite conci di prolungamento dei sottovia scatolari strutturalmente collegati a quelli esistenti (1 a Rho, 3 a Pregnana, 2 a Vanzago, 3 a Pogliano, 2 a Nerviano, 5 a Parabiago, 1 a Canegrate e 1 a Castellanza);
- n. 16 nuove viabilità;
- la soppressione del passaggio a livello alla p.k. 8+384, tra Parabiago e Canegrate;
- n. 4 nuovi parcheggi di stazione (2 a Vanzago, 1 a Nerviano e 1 a Parabiago);
- n. 3 ponti principali (nuovo attraversamento sul Torrente Olona a Rho, allargamento del ponte sul canale scolmatore Olona a Pregnana, allargamento del ponte sul Canale principale Villoresi a Parabiago);
- uno scavalco ferroviario a Rho (Galleria di scavalco funzionale al futuro binario dispari della linea storica MI-TO, che sovrappasserà i binari di nuova realizzazione nella configurazione a lungo termine del PRG di Rho);
- un nuovo cavalcaferrovia di via Morelli a Castellanza sul raccordo Y (il tracciato del raccordo Y a binario singolo e in trincea, sottoattraversa la viabilità esistente);
- n. 9 Fabbricati Tecnologici;
- lo spostamento del canale artificiale Villoresi per un'estesa di circa 2.4km sull'estesa totale di 7km;
- interventi di mitigazione acustica per un totale di circa 14 km di barriere antirumore lungo linea;

- potenziamento del sistema di alimentazione: (adeguamento della SSE di Rho con aggiunta di due alimentatori 3 kVcc, nuova SSE di Legnano, nuova Cabina TE del Raccordo Y, rinnovo della linea di contatto);
- impianti di Sicurezza (modifiche ACC di Rho esistente, nuovo ACC-M tratta Rho - Bivo S. Giorgio (Raccordo Y) con banco DMO al Posto Centrale di Milano Greco Pirelli con PPM a Bivio San Giorgio, Parabiago e PPT a Legnano, Canegrate, Nerviano, Vanzago; - Nuovo BAcf con emulazione RSC).

Nel dettaglio, si riporta di seguito la configurazione di progetto della linea.

La prima fase funzionale può essere suddivisa, a sua volta, in due lotti: il PRG di Rho e il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago con la realizzazione del "raccordo Y".

1. PRG di Rho

Gli interventi sono sviluppati per fasi funzionali su un'estensione di circa 5,50 km e sono sinteticamente riassumibili in:

a) realizzazione nuova bretella di collegamento tra il binario pari della linea "Milano P.ta Garibaldi-Novara" ed il binario pari linea "Milano-Varese" nel tratto Rho – Fiera Milano;

b) Interventi diffusi al piano del ferro di stazione per inserimento e collegamento della linea Milano-Torino e della linea Rho-Arona (quest'ultima quadruplicata).

Muovendosi dalla fermata di Rho-Fiera Milano verso il FV della stazione di Rho, si incontra, procedendo da nord in corrispondenza di Rho-Fiera Milano, la seguente configurazione:

- bretella Nord che, in corretto tracciato, entra in Rho sul I binario di stazione;
- binario dispari della linea "Milano-Varese" che, in corretto tracciato, entra in Rho sul II binario di stazione;
- binario pari della linea "Milano-Varese" che, in corretto tracciato, entra in Rho sul III binario di stazione;
- binario dispari della linea "Milano P.ta Garibaldi-Novara" che, in corretto tracciato, giunge al FV di Rho sul IV binario di stazione;
- binario pari della linea "Milano P.ta Garibaldi-Novara" che, in corretto tracciato, giunge al FV di Rho sul V binario di stazione;

- bretella Sud di collegamento fra i binari pari della linea “Milano-Varese” e “Milano P.ta Garibaldi-Novara” con origine dal binario pari della linea “Milano-Varese” con scambio a 100 km/h che, confluendo sul binario pari della linea “Milano P.ta Garibaldi-Novara” giunge al FV di Rho sul V binario di stazione.

L’impianto di Rho, nella configurazione a PRG, è costituito, in corrispondenza del FV, da 5 binari dei quali I, II, III e V serviti da marciapiedi di modulo 250 m. Il I binario di stazione è dedicato alle relazioni veloci della linea Rho- Arona, mentre i binari II e III alle relazioni lente sempre della linea Rho-Arona. I binari IV e V sono invece dedicati al corretto tracciato della linea Milano P.ta Garibaldi-Novara, mentre le relazioni veloci interessano oltre al I binario (singolo binario Nord) anche il V (singolo binario Sud). All’uscita dalla stazione di Rho, lato Gallarate, la configurazione di piazzale vede la presenza, procedendo da nord, dei seguenti elementi:

- singolo binario Nord nel tratto quadruplicato che si origina con scambio a 100 km/h dalla prosecuzione della bretella Nord;
- prosecuzione della bretella Nord per circa 500 m oltre il FV di Rho terminando come binario tronco;
- binario dispari della linea “Milano-Varese” prosecuzione del II binario di stazione e confluente nei binari centrali della linea lenta Rho-Arona del tratto quadruplicato;
- binario pari della linea “Milano-Varese” prosecuzione del III binario di stazione e confluente nella linea lenta Rho-Arona del tratto quadruplicato;
- binario dispari della linea “Milano-Torino” che giunge al FV di Rho sul IV binario di stazione dove si ha coincidenza con la fine del binario dispari della linea “Milano P.ta Garibaldi-Novara”;
- binario pari della linea “Milano-Torino” che giunge al FV di Rho sul V binario di stazione dove si ha coincidenza con la fine del binario pari della linea “Milano P.ta Garibaldi-Novara”;
- singolo binario a sud nel tratto quadruplicato con origine dal binario pari della linea “Milano-Torino” mediante scambio a 60 km/h;

I marciapiedi presenti in stazione ricalcano la posizione planimetrica esistente prevedendo però un allungamento lato Gallarate e lato Milano di tutti i marciapiedi, intervento volto a portare il modulo dei marciapiedi di stazione in Rho a 250m.

2. Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo Y

La configurazione di progetto prevede i seguenti interventi:

a) quadruplicamento della tratta Rho(e)-Parabiago(i) comprensivo della trasformazione della stazione di Vanzago in fermata, dell'istituzione della nuova fermata di Nerviano, nonché della messa a PRG della stazione di Parabiago;

b) trasformazione della stazione di Legnano in fermata;

c) realizzazione del raccordo Y.

Dal limite di intervento del lotto 1 (lato Rho), la configurazione dei binari vede la presenza, procedendo da nord, dei seguenti elementi:

- due binari esterni (nuovi) con esercizio a semplice binario dedicati alle relazioni veloci;
- due binari centrali (attuale linea) con esercizio a doppio binario banalizzato dedicati alle relazioni lente.

In particolare:

- singolo binario Nord nel tratto quadruplicato che si origina con scambio a 100 km/h dalla prosecuzione della bretella Nord della stazione di Rho (gli interventi dal km 0+000 al km 0+933,43 sono compresi nel lotto 1);
- binario Dispari della linea "Rho-Arona" prosecuzione del II binario di stazione di Rho (gli interventi dal km 0+000 al km 0+901,70 progressiva singolo binario Sud sono a carico del primo appalto);
- binario Pari della linea "Rho-Arona" prosecuzione del II binario di stazione di Rho (gli interventi dal km 0+000 al km 0+901,70 progressiva singolo binario Sud sono a sono compresi nel lotto 1);
- singolo binario a Sud nel tratto quadruplicato con origine dal binario pari della linea "Milano-Torino" mediante scambio a 60 km/h (gli interventi dal km 0+000 al km 0+933,43 sono compresi nel lotto 1).

I quattro binari proseguono fino a Parabiago, in parte utilizzando tutti i 2 binari dell'attuale linea Rho-Arona (con 2 binari su sede nuova), in parte utilizzando 1 dei binari esistenti (con 3 binari su sede nuova) e in parte con tutti i 4 nuovi binari su sede nuova.

In corrispondenza dell'attuale stazione di Vanzago, è prevista una sostanziale modifica planimetrica dei binari di circolazione per consentire l'inserimento del quadruplicamento nel

territorio fortemente urbanizzato. È prevista infatti la demolizione dell'ex binario di precedenza promiscua e dei tronchini lato Rho, che, pur essendo slacciati dai binari di circolazione, non sono stati ancora demoliti. I binari 2 e 3, rispettivamente binario Dispari e Pari della linea Rho-Arona, saranno serviti da un marciapiede a isola lungo 278 m circa. Il marciapiede sarà servito da 2 sottopassaggi. Di fatto, l'attuale stazione di Vanzago sarà trasformata in fermata sulla linea lenta.

I binari singoli Nord e Sud per i treni a lunga percorrenza saranno rispettivamente il I e il IV.

Intorno alla p.k. 5+499,87 è prevista l'istituzione della nuova fermata di Nerviano. I binari II e III rispettivamente binario Dispari e Pari della linea Rho-Arona saranno serviti da un marciapiede a isola lungo 250 m. Il marciapiede sarà servito da un sottopassaggio.

Come per Vanzago, i binari singoli Nord e Sud per i treni a lunga percorrenza saranno rispettivamente il I e il IV.

In corrispondenza della Stazione di Parabiago, in coerenza con la scelta funzionale di mantenere la direttrice unica della linea Domodossola, è previsto l'allaccio della linea a doppio binario sul II e III di stazione, mentre per i due semplici binari è prevista la diramazione dall'impianto di Parabiago con una deviata a 100km/h. Le deviate a 100km/h sono realizzate a monte del binario di attestamento in modo tale da minimizzare le interferenze con i flussi attestati. Le relazioni veloci vengono quindi istradate sui binari I e IV attraverso comunicazioni a 100 km/h mentre i binari centrali di stazione sono dedicati alle relazioni lente in prosecuzione sul Passante di Milano. Sono garantiti collegamenti funzionali su entrambe le radici a 60 km/h tra le linee. È previsto un binario di attestamento per i materiali diretti/provenienti dal Passante, collegato sulla naturale prosecuzione del III binario di stazione con un modulo di ricovero di circa 250m.

Il tracciato dei singoli binari a Nord e a Sud per i treni a lunga percorrenza sono rispettivamente il I e il IV. I binari di corretto tracciato della linea Rho-Arona per i treni regionali sono il II e il III rispettivamente per i binari Dispari e Pari.

Il I binario di stazione (binario singolo Nord) resta tronco e si collega, con comunicazione a 100 km/h, al nuovo binario Dispari della linea Rho-Arona, mentre il IV binario di stazione (singolo binario Sud) resta tronco e si collega con comunicazione a 100 km/h al binario Pari della linea Rho-Arona. Tutte le altre comunicazioni di stazione saranno a 60 km/h.

La scelta di mantenere il corretto tracciato sui binari II e III nasce come migliore impostazione impiantistica/normativa per gestire la presenza dei due nuovi semplici binari delle relazioni veloci (esterni) e per avere una chiara gestione dei Regimi di Esercizio per la direttrice e per i due semplici binari.

I due nuovi semplici binari, in termini di Regime di esercizio, sono da considerarsi due semplici binari tra le stazioni di Parabiago e Rho e in queste stazioni le linee sono indipendenti dalla direttrice per dispositivi d'armamento (tronchini). La linea a doppio binario (Domodossola) mantiene la sua continuità di Regime di esercizio come linea a doppio binario banalizzata.

Superato l'impianto di Parabiago, non sono previsti interventi infrastrutturali nella tratta Parabiago – Bivio Y, a meno di quelli relativi alla trasformazione della stazione di Legnano in fermata.

A Legnano è pertanto prevista la demolizione delle 2 comunicazioni P/D in ingresso/uscita dalla stazione e la loro sostituzione con tratti di binario corrente. Analogamente è prevista la demolizione di tutte le strutture TE di stazione. La restante parte degli impianti di stazione, ancora presenti se pur slacciati dai binari di circolazione, non verranno toccati.

Il cosiddetto Raccordo Y ha origine alla progressiva km 16+343,28 del binario pari della linea Rho-Arona, con un deviatoio a 60 km/h, a quota 225,13 m. Il raccordo Y rappresenta una bretella di collegamento fra la linea F.S. e la linea esistente F.N.M. Milano-Malpensa/Novara, di sviluppo complessivo pari a 695 m circa.

L'inserimento del raccordo Y rende necessari alcuni interventi anche sulla linea F.N.M.; in particolare, la posa di un deviatoio S 60 UNI/400/0,094 dx (P.S. km 33+995,01 Linea F.N.M.) per allacciarsi al raccordo "Y" e di una comunicazione a 60 km/h tra i binari della linea F.N.M. Milano-Novara/Malpensa al km 34+034,64.

Dall'origine del raccordo, l'andamento altimetrico vede una livelletta in salita del 5,4‰, una livelletta in discesa al 17,6‰ ed un'ultima in salita al 2,54‰, fino all'allaccio con la linea F.N.M. a quota 221,39 m. Verrà inoltre inserita una comunicazione a 60 km/h tra i binari pari e dispari della linea Rho-Arona al km 16+236 circa, che costituisce la fine dell'intervento previsto.

Si allega lo Schema funzionale di Progetto (**Allegato 1**)

Seconda fase funzionale "Triplicamento della tratta Parabiago – Gallarate"

Nell'ambito della seconda fase funzionale il progetto prevede il triplicamento della tratta Parabiago – Gallarate ed il nuovo PRG di Gallarate e di Busto Arsizio.

Il dettaglio del progetto definitivo, descritto nel seguito, ancorché presentato al MIT nel 2009 ma non finanziato, sarà oggetto di possibili revisioni progettuali tenuto conto degli sviluppi pianificatori infrastrutturali nel contempo maturati e dei nuovi progetti coerenti con i futuri modelli di traffico viaggiatori, di lunga percorrenza e a valenza regionale, nonché in ragione degli accordi internazionali per lo sviluppo del traffico merci.

Nella stazione di Parabiago sono previsti 4 binari di circolazione, di cui tre (I, II e III) serviti da marciapiede di lunghezza pari a 260 m circa. Il corretto tracciato dei singoli binari a nord e sud per i treni a lunga percorrenza sono rispettivamente il I e il IV.

I binari di corretto tracciato della linea Rho-Arona per i treni regionali sono il II e III rispettivamente per il binario dispari e pari. Il I binario di stazione si chiude, con comunicazione a 100 km/h sul binario dispari della linea Rho-Arona del tratto triplicato, mentre il IV binario in uscita dalla stazione di Parabiago, lato Gallarate, diventa il binario singolo a sud del tratto triplicato.

L'impianto della stazione di Busto Arstizio a PRG è costituito da 6 binari di circolazione, di cui 5 serviti da marciapiede (I, III, IV, V, VI); in particolare, dei tre marciapiedi, uno solo risulta di nuova realizzazione con modulo 250 m, mentre gli altri due sono esistenti e vengono adeguati a modulo 250 m.

Il IV e il VI sono i binari di corretto tracciato per la linea Rho-Arona (pari e dispari) per i treni a lunga percorrenza; il V è il binario di precedenza promiscua. il corretto tracciato del singolo binario a sud del tratto triplicato è il III binario.

Il II è un'asta da cui nascono in deviata i raccordi "X" e "Z" di collegamento con la linea FNM. il I è un binario tronco dal quale si diparte, lato Gallarate, un ulteriore binario tronco, entrambi di modulo 250 m. Gli arrivi e partenze sui binari di precedenza sono previsti a 60 km/h.

Il PRG di Gallarate prevede 8 binari di circolazione, di cui 7 serviti da marciapiede (I, II ,III, IV, V, VII, VIII); in particolare i primi due marciapiedi esistenti vengono allungati sia lato Rho sia lato Arona per una lunghezza complessiva di 400 m, il terzo marciapiede esistente

viene demolito e ricostruito con modulo 400 m e il quarto è totalmente nuovo di modulo 250 m.

Il IV e il II sono i binari di corretto tracciato per la linea Rho-Arona (dispari e pari); il VI è il binario di corretto tracciato per la direttrice Luino, che, all'uscita dalla stazione di Gallarate lato Rho, diventa uno dei due binari di scalo dell'impianto Hupac.

L'VIII e il VII sono i binari destinati al servizio regionale per la linea Varese; in particolare il proseguimento del VII binario lato Rho diventa uno dei due binari tronchi (modulo 250 m circa) per il ricovero del materiale rotabile.

Il V è un binario di precedenza promiscua. Il III è il binario di precedenza pari della linea Rho-Arona, nonché il binario di attestamento per i treni provenienti da Rho "Passante".

Il I è il binario di corretto tracciato per il singolo binario a sud della tratta triplicata, che si chiude in deviata a 60 km/h sul binario pari della linea Rho-Arona lato Domodossola.

Dal I binario di stazione, lato Rho, si dirama un binario di collegamento con Gallarate Parco Ambrogio; sempre dal I, con comunicazioni a 60 km/h sia lato Rho sia lato Arona, si raggiunge un binario di precedenza da 650 m.

Inoltre, oltre quanto sopra descritto, lo scalo Hupac si connette lato Rho al binario dispari della linea Rho-Arona grazie ad una comunicazione a 30 km/h, prevedendo anche il prolungamento dell'esistente asta di manovra (modulo 550 m).

Si allega lo Schema funzionale di Progetto (**Allegato 1**)

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Le caratteristiche tecniche dell'intervento sono descritte separatamente per le due fasi funzionali, perché, come già detto, sono desunte da stadi progettuali differenti.

Prima fase funzionale "Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y"

La pendenza longitudinale massima in progetto è del 6,394 ‰ in linea, del 2,773 ‰ nelle stazioni, in particolare a Parabiago (situazione esistente) e del 17,6‰ sul raccordo Y.

La velocità di tracciato è di:

- 150 km/h (da km 1+004.90 a fine intervento) per il Singolo binario Nord;
- 150 km/h (da Km 0+0+900,67 inizio intervento a fine intervento) per il Singolo binario Sud;

- 150 km/h (da Km 0+900,67 inizio intervento a fine intervento) per il Binari Pari e Dispari Linea Rho-Arona;
- 60 km/h per il Raccordo Y.

Sono mantenuti i ranghi di velocità A, B, C e P.

La codifica di traffico combinato del progetto depositato è P/C 50, il profilo minimo degli ostacoli P.M.O. 5 e la sagoma cinematica C, ma è già previsto l'implementazione a sagoma P/C 80 tramite l'adeguamento dello scavalco di Rho. La Categoria peso assiale è quella massima: D4 (22.5 t/asse, 8 t/m).

Il raggio minimo planimetrico è pari a 1.370 m per V=150 km/h e 280 m per V=60 km/h, mentre il raggio minimo altimetrico è pari a 10.000 m per il quadruplicamento Rho(e)-Parabiago(i) e 2.500 m Raccordo Y. La massima sopraelevazione in curva è pari a 160 mm e l'accelerazione massima non compensata è 0,6 m/sec^2.

L'Armamento è tradizionale del tipo 60E1 su ballast a scartamento 1.435 mm, con traverse in C.A.P. 240 con attacco indiretto. L'interasse dei binari di corsa è pari a quello della linea esistente nei tratti in cui vengono mantenuti gli attuali binari, 4 m tra binari linea L.L. Rho-Arona dove si interviene sull'attuale sede e normalmente 6,50 m nel tratto quadruplicato tra i due nuovi binari singoli nord e sud ed i binari della linea esistente.

L'altezza dei marciapiedi è normalmente 0,55 m e 0,25 m per il marciapiede afferente i fabbricati di stazione e la larghezza è pari a 4 m per i marciapiedi laterali e 7,46 m per i marciapiedi nuovi a isola. La lunghezza dei marciapiedi è minimo 250 m a Rho, Vanzago, Nerviano, Parabiago.

L'elettrificazione è a 3 kV in cc.

Il sistema di controllo e gestione della circolazione previsto è un apparato centrale computerizzato multi stazione ("ACC-M") con banco DMO al Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. Il nuovo sistema di segnalamento è BAcf con emulazione RSC.

Seconda fase funzionale "Triplicamento della tratta Parabiago – Gallarate"

La pendenza massima in progetto è del 9 ‰ in linea; la velocità di tracciato è di 150 km/h.

La codifica di traffico combinato del progetto presentato nel 2009 era P/C 50, il profilo minimo degli ostacoli P.M.O. 5 e la sagoma cinematica C. La Categoria peso assiale è quella massima: D4 (22.5 t/asse, 8 t/m).

Il raggio minimo planimetrico è pari a 1.045,94 m per V=150 km/h e 585 m per V=60 km/h, mentre il raggio minimo altimetrico è pari a 4.225 m. La massima sopraelevazione in curva è pari a 160 mm e l'accelerazione massima non compensata è 0,6 m/sec^2.

L'Armamento è tradizionale del tipo 60E1 su ballast a scartamento 1.435 mm, con traverse in C.A.P. 240 con attacco indiretto. L'interasse dei binari di corsa è pari a quello della linea esistente nei tratti in cui vengono mantenuti gli attuali binari, 4 m tra binari linea L.L. Rho-Arona dove si interviene sull'attuale sede e normalmente 6,50 m nel tratto triplicato tra la coppia di binari posta a nord e il singolo binario a sud.

L'altezza dei marciapiedi è normalmente 0,55 m e 0,25 m per il marciapiede afferente i fabbricati di stazione e la larghezza è pari a 4 m per i marciapiedi laterali e 7,46 m per i marciapiedi nuovi a isola. La lunghezza dei marciapiedi è minimo 250 m a Canegrate, Legnano e Busto Arstizio, 400 m per i marciapiedi I, II, III, di Gallarate e 250 m per il IV.

L'elettrificazione è a 3 kV in cc.

Il sistema di controllo e gestione della circolazione previsto è un apparato centrale computerizzato multi stazione ("ACC-M") con banco DMO al Posto Centrale di Milano Greco Pirelli. Il nuovo sistema di segnalamento è BAcf con emulazione RSC.

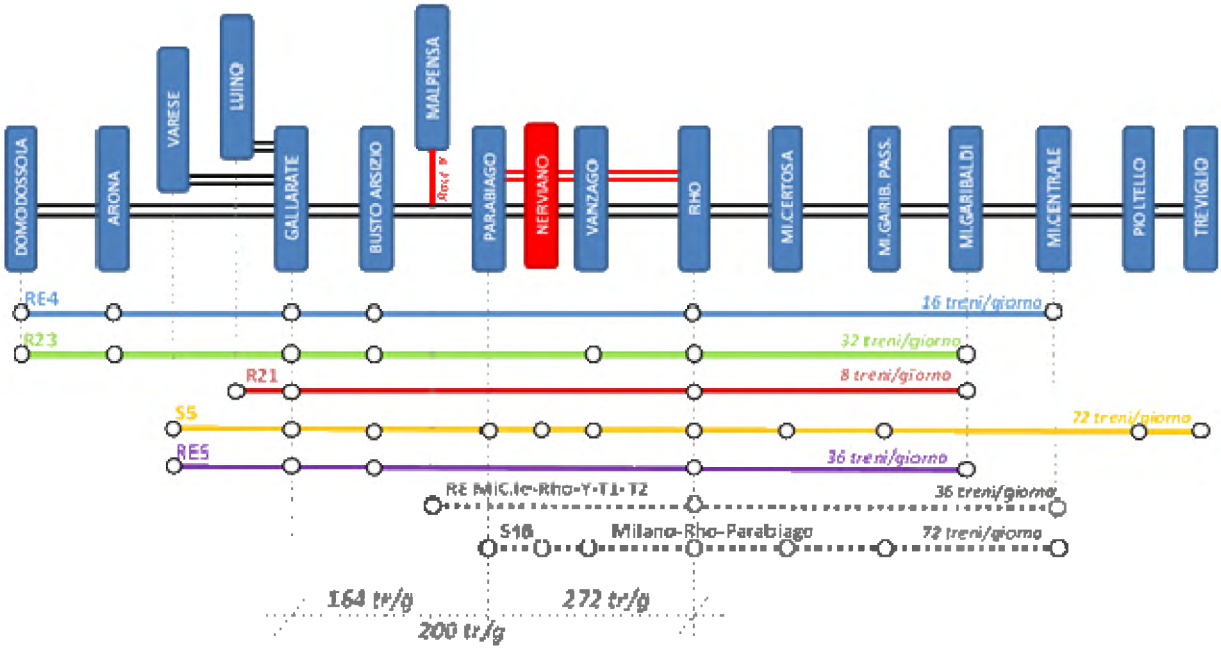
8 L'offerta futura

Il modello di esercizio atteso e associato al Potenziamento a 4 binari della Tratta Rho-Parabiago, è costituito dall'attuale offerta viaggiatori a media e lunga percorrenza con l'inserimento di due nuovi servizi viaggiatori:

1. nuovo collegamento Malpensa con frequenza oraria (per un complessivo di 36 tracce/giorno)
2. nuovo servizio suburbano attestato con frequenza 30' nell'impianto di Parabiago e diretto "Passante" (per un complessivo di 72 tracce/giorno).

Per quanto riguarda l'offerta merci si considera invariata rispetto all'attuale modello d'esercizio.

Il numero totale di treni/giorno per l'orizzonte temporale di attivazione del primo lotto funzionale, nel tratto quadruplicato, è pari quindi a 320 tr/giorno.



Offerta ferroviaria per lo scenario di 1° fase al netto dei treni lunga percorrenza e dei merci

Il primo lotto funzionale consente quindi di realizzare la relazione Malpensa - Milano C.le così come previsto dal modello di esercizio e di potenziare contestualmente il servizio regionale/metropolitano attestato nell'impianto di Parabiago e diretto sul Passante.

Il modello a regime che prevede il potenziamento della tratta Parabiago – Gallarate è oltre l'orizzonte temporale dell'accordo quadro stipulato con Regione Lombardia per cui ulteriori scenari di potenziamento dei servizi sono in fase di nuova definizione.

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento era stimato, in base alla progettazione disponibile, in 728 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato.

E PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO 0294 POTENZIAMENTO LINEA GALLARATE - RHO TRATTA GALLARATE RHO			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**427,6**	**58,76%**	**428**
Opere civili	*304,1*	*41,78%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*26,2*	*3,61%*	
Impianti tecnologici	*97,3*	*13,37%*	
Oneri per la sicurezza	**22,1**	**3,04%**	**450**
Somme a disposizione	**278,0**	**38,21%**	**728**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**727,7**	**100%**	

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 828 milioni di euro per le due fasi funzionali, come da seguente Quadro Economico.

E PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO 0294 POTENZIAMENTO LINEA GALLARATE - RHO TRATTA GALLARATE RHO			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**467,3**	**56,46%**	**467**
Opere civili	*300,0*	*36,24%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*48,9*	*5,91%*	
Impianti tecnologici	*118,4*	*14,31%*	
Oneri per la sicurezza	**22,1**	**2,67%**	**489**
Somme a disposizione	**338,3**	**40,87%**	**828**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**827,7**	**100%**	

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo **della prima fase funzionale,** sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2018).

A valle della rivisitazione del progetto definitivo presentato al MIT nel 2009 per la seconda fase funzionale (triplicamento Parabiago-Gallarate) sarà confermato il valore delle opere di tale fase.

L'incremento del costo a vita intera di 100 milioni di euro è sostanzialmente dovuto a maggiori oneri per:

- aggiornamento livelli tariffari;
- modifica strategia approvvigionamenti materiali con inserimento di diverse forniture nell'ambito dell'appalto;
- adeguamento progetto nuove normative e standard\capitolati ferroviari;
- ottemperanza a prescrizioni del Consiglio Superiore del Lavori Pubblici, in particolare:

  - Progettazione di una soluzione di attraversamento ferroviario del fiume Olona presso Rho, conforme alle disposizioni del DM 14/1/2008, corredata di uno studio idraulico bidimensionale aggiornato:
  - Aggiornamento del dimensionamento di tutte le opere d'arte secondo il DM 14/1/2008;
  - Aggiornamento delle interferenze con i sottoservizi e introduzione nel progetto delle opere e dei costi di risoluzione (attraverso l'interfacciamento con tutti gli Enti Gestori dei servizi per la redazione dei propri progetti di risoluzione);
  - Redazione di una nuova Analisi di potenzialità elettrica dell'intervento in progetto;
  - Redazione di un documento di Analisi e Verifica delle interferenze dell'intervento ferroviario con i limitrofi stabilimenti classificati RIR;
  - Adozione di un sistema di drenaggio di piattaforma indipendente dal derivatore di Parabiago, tale da svincolare la realizzazione della linea dalla necessita di realizzare il nuovo by-pass del canale Villoresi, originariamente richiesto come "Opera correlata";
  - Aggiornamento all'attualità delle opere di viabilità per tener conto degli interventi nel frattempo già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte di Terzi;
  - Aggiornamento delle aree di cantiere allo stato dei luoghi ed alle mutate disponibilità;
  - Adeguamento, ai fini della modalità di gestione e di utilizzo dei materiali di scavo prodotti nell'ambito del progetto, al D.P.R. n.120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi

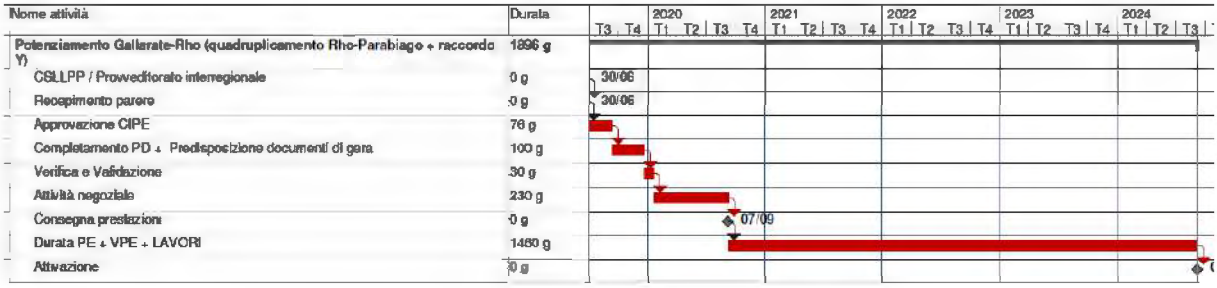
dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164" mediante la redazione di un Piano di Utilizzo.

In ultimo, sono da considerare le spese di ri-progettazione e le spese per la risoluzione dell'Appalto multidisciplinare del PRG di Rho, aggiudicato all'impresa Salcef nel 2011 e in corso di rescissione a causa della sentenza n. 01914/2012 del TAR Lombardia, sezione III Milano, che su istanza di un Comitato locale, ha annullato la Delibera CIPE determinando la necessità di riavviare l'iter autorizzativo.

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 23 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori 500 milioni di euro inseriti nei fabbisogni 2018/2019 per l'annualità 2019, necessari per la copertura dell'avvio realizzativo del quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo a Y previsto a giugno 2020.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività.



Il cronoprogramma si riferisce esclusivamente alla prima fase funzionale (in coerenza con la richiesta di finanziamento). Per tale fase è stata effettuata una specifica ottimizzazione propedeutica alla presentazione del Piano Investimenti Lombardia del 20 febbraio 2019 che ne ha quindi recepito i relativi contenuti.

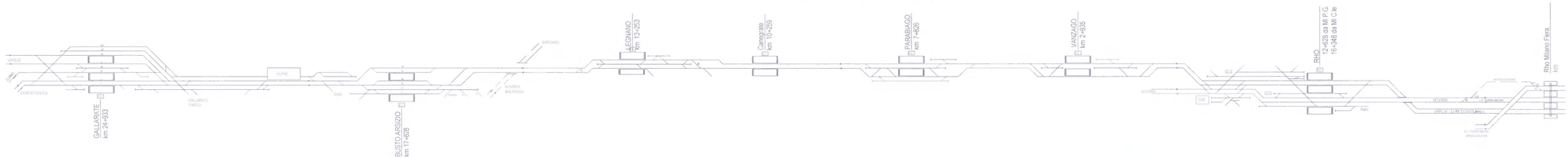
Nello specifico tale programma prevede che il CSLP esprima il proprio parere di competenza entro il 30 giugno 2019 e che, a seguire, il CIPE possa approvare il Progetto Definitivo di tale fase entro metà settembre 2019.

In esito all'iter approvativo del PD, sono stati ipotizzati:

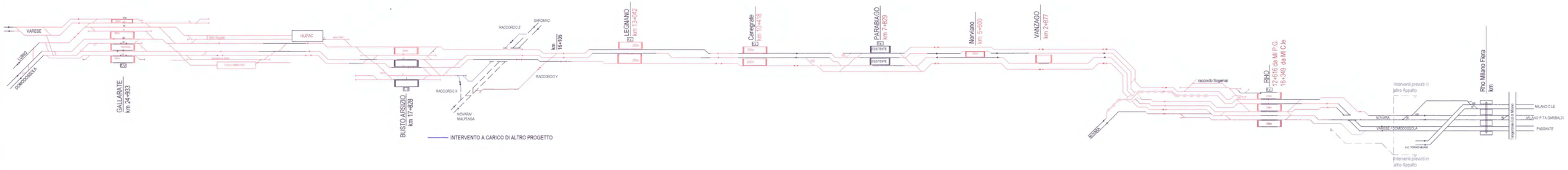
- 3,5 mesi per aggiornamento PD alle prescrizioni CdS e per attività negoziali;
- 1 mese per la verifica e validazione della PD;

- 7,5 mesi per le attività negoziali;
- 48 mesi per la realizzazione dell'Appalto Integrato di Progettazione Esecutiva e Realizzazione.

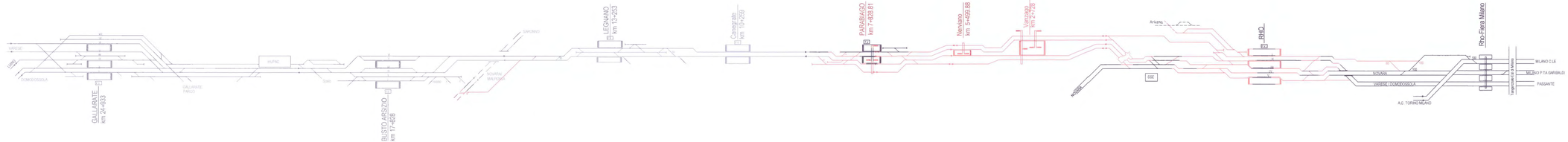
LAYOUT DI LINEA ATTUALE



LAYOUT DI LINEA A REGIME - POTENZIAMENTO TRATTA RHO-GALLARATE



LAYOUT DI LINEA DI PROGETTO - QUADRUPLICAMENTO RHO-PARABIAGO E RACCORDO Y



COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

PROGETTO DEFINITIVO

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA MILANO-DOMODOSSOLA TRATTA RHO-GALLARATE

LAYOUT FUNZIONALE

SCALA : -:---

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
MDL1	10	D	16	DX	ES0000	001	A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	PERASSO	Marzo 13	PERASSO	Marzo 13	BORELLI	Marzo 13	CONASSO	

File: MDL110D16DXES0000001A

n. Elab. :

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0307:
Pescara-Roma
(CUP J31H96000000021)

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3 LOCALIZZAZIONE 5

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 8

5 SITUAZIONE ATTUALE DELLA TRATTA PESCARA – CHIETI E DELLA LINEA ... 9

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 9

5.2 Aspetti commerciali 17

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DI PROGETTO 18

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 20

8 L'OFFERTA FUTURA 23

9 COSTO A VITA INTERA 25

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 28

1 Premessa

Il progetto "Velocizzazione della linea Pescara-Roma" mira allo sviluppo dei collegamenti lungo la trasversale appenninica tra la regione Abruzzo, la Capitale e la direttrice Adriatica.

Le opere per l'ammodernamento della linea sono finalizzate, essenzialmente, ad un efficientamento della stessa mediante attuazione di standard qualitativi allineati ai più recenti e, in parte, a favorire una maggiore fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori.

Il progetto preliminare redatto nel 2008 da RFI e trasmesso al MIT individua 5 interventi prioritari da realizzare in due fasi distinte in considerazione della disponibilità delle risorse finanziarie. Gli interventi del progetto redatto nel 2008 consistono in:

- **raddoppio della tratta Pescara – Chieti - Interporto** avente l'obiettivo di rendere competitivo il Sistema Ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto, potenziare i collegamenti con Chieti anche per soddisfare la domanda di trasporto generata dall'Aeroporto d'Abruzzo con l'aggiunta di altre 2 coppie di treni/giorno, rendere il servizio ″praticamente metropolitano″ tra Pescara e Chieti, relazione interessata anche da pendolarismo universitario;
- **varianti di tracciato nei comuni di Manoppello e Pratola Peligna** per eliminare la tortuosità esistente.
- **raddoppio delle tratte Celano-Bugnara** e **Vicovaro – Guidonia** con l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza tra il versante tirrenico e quello adriatico, itinerario alternativo di attraversamento appenninico per il traffico merci.

Per l'intervento di raddoppio della tratta Pescara – Chieti – Interporto d'Abruzzo risultano già disponibili una parte delle risorse finanziarie nel CdP 2017-2021 (LB 2015, 2016 e 2017) che, unitamente alle risorse inserite nei fabbisogni 2018 e 2019 e nei fabbisogni 2020, consentiranno la realizzazione degli interventi per fasi funzionali.

Le risorse per il completamento della copertura finanziaria degli ulteriori interventi (secondo gruppo di interventi tratte tra Interporto d'Abruzzo a Roma) sono inserite come fabbisogno per il quinquennio 2022-2026 nell'ambito dell'Aggiornamento 2018/19 del Contratto di programma CdP 2017-2021.

Come sopra indicato, per gli interventi prioritari, già inseriti per la tratta Pescara - Chieti nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale

stimato di 1556 milioni di euro, è già stata finanziata la fase progettuale per un importo di 15 milioni di euro.

Ad oggi, con detto finanziamento, è stato sviluppato sia il PFTE, sia il progetto definitivo della tratta Pescara - Chieti comprensivo del prolungamento fino ad Interporto d'Abruzzo in esito al quale il costo del raddoppio della tratta Pescara – Chieti - Interporto d'Abruzzo è stato rideterminato in 602 milioni di euro.

Tenuto conto di quanto sopra detto, sulla base della disponibilità dei finanziamenti, la realizzazione dell'intervento di raddoppio della tratta Pescara – Chieti – Interporto d'Abruzzo è stato suddiviso in più fasi funzionali o lotti ovvero:

- lotto 0 che prevede la realizzazione del terzo binario fra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova;
- lotto 1 che prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Pescara Porta Nuova – San Giovanni Teatino;
- lotto 2 che prevede la realizzazione del raddoppio della tratta San Giovanni Teatino Chieti;
- lotto 3 che prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Chieti – Interporto e del PRG/ACC di Chieti.

Per il secondo gruppo di interventi, le cui attività sono al momento sospese tenuto conto dell'indisponibilità delle necessarie risorse finanziarie, dovranno essere aggiornate le progettazioni ad oggi sviluppate non appena disponibili i correlati finanziamenti.

Allo stato attuale quindi, il costo del Progetto 0307 Pescara-Roma viene rideterminato in complessivi 1.906 milioni di euro, di cui 602 milioni di euro per la tratta da Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo e 1.304 milioni di euro per i rimanenti interventi.

2 Obiettivi del progetto

In data 18.11.2016 è stato sottoscritto l'Accordo Quadro stipulato tra RFI e Regione Abruzzo che, a livello regionale, prevede un incremento di servizi TPL su ferro globalmente pari al 10% e sulla relazione in questione dei servizi con cadenzamento orario, sommati ad altri biorari e a servizi veloci su Roma e L'Aquila.

In coerenza con l'Accordo Quadro sopra citato, l'obiettivo della Regione Abruzzo è avere i seguenti servizi viaggiatori in quantità di circa il 10% superiore all'offerta attuale:

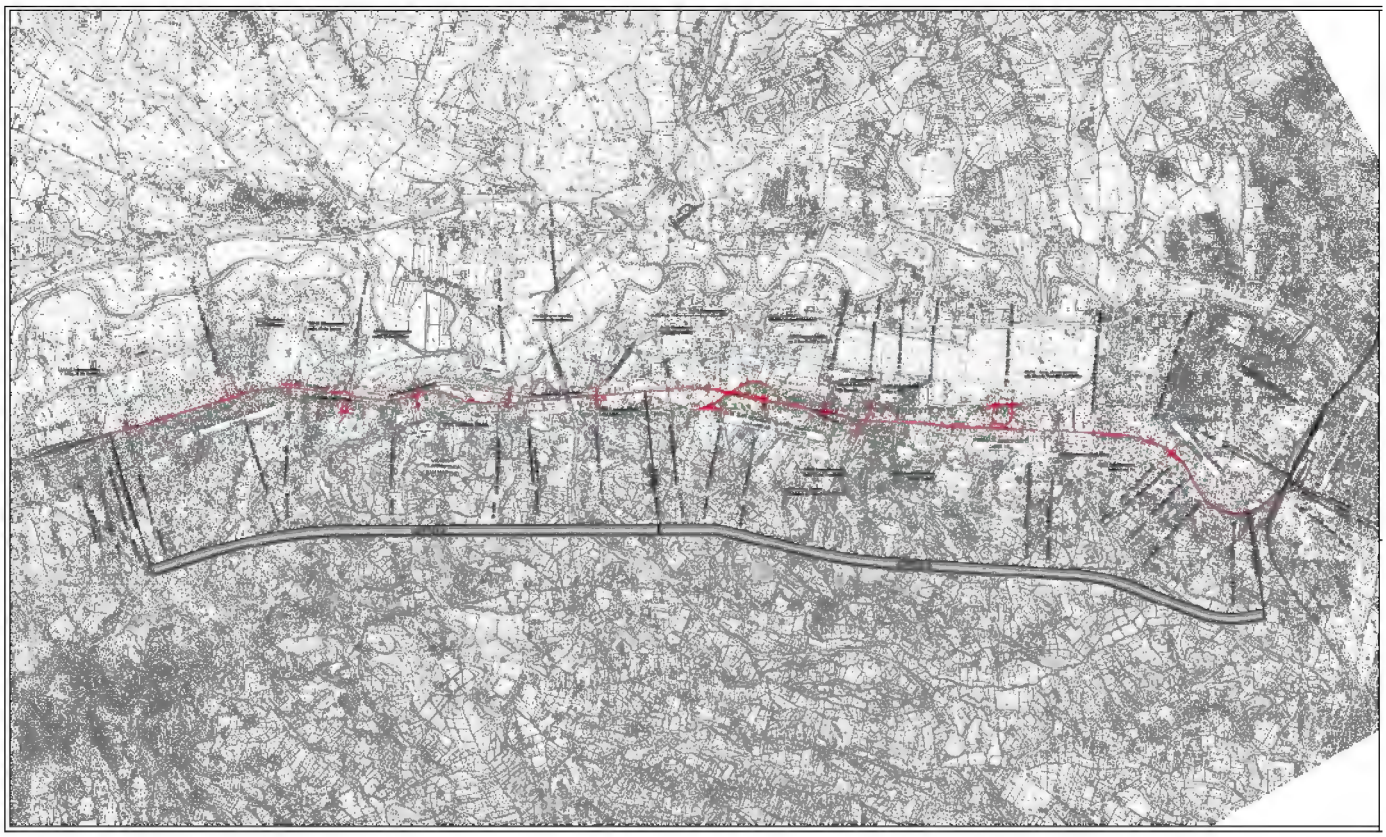
- Treni Pescara – Sulmona cadenzati ai 60' (6 fermate)
- Treni Pescara – Sulmona cadenzati ai 120' (11 fermate)
- Treni veloci non cadenzati Pescara – L'Aquila e Pescara – Roma

Ad essi si sommano i treni merci provenienti dal nord Europa, diretti nei principali scali dell'Italia meridionale e viceversa.

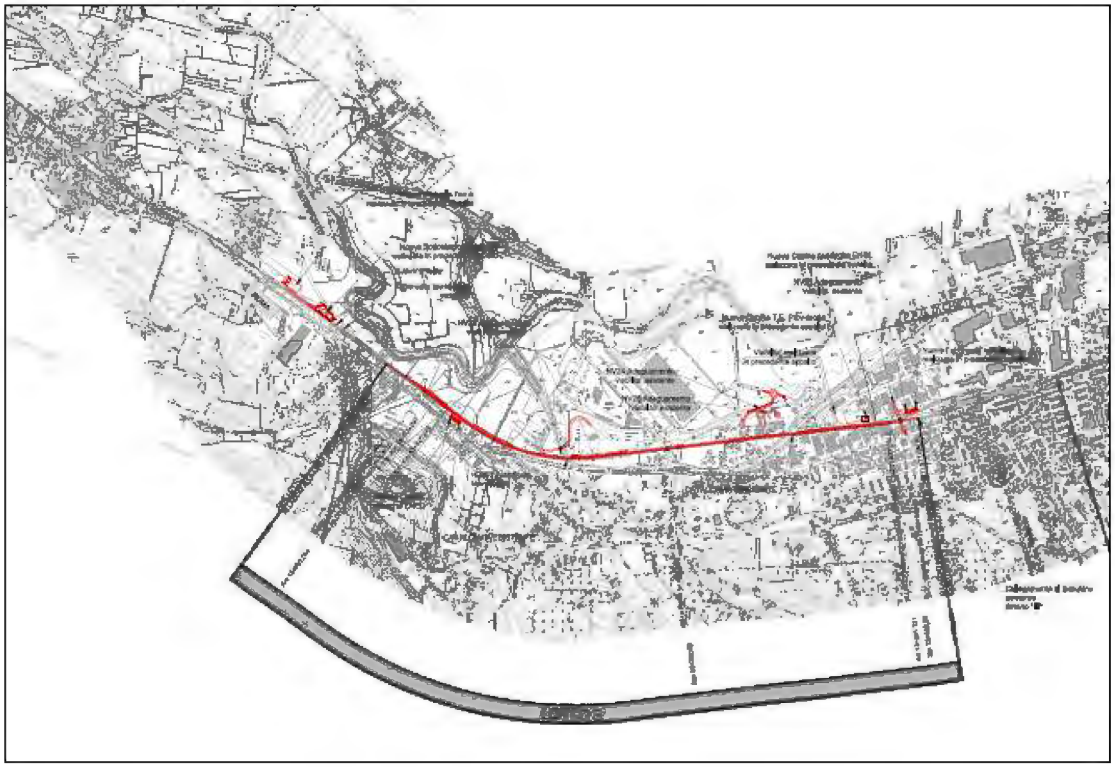
3 Localizzazione

Linea Pescara - Roma

Corografia interventi individuati nel preliminare 2008



Planimetria Pescara - Chieti (lotto 1 - lotto 2)



Planimetria Chieti – Interporto lotto 3

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE

Il CIPE, con Delibera n. 85 del 29.09.02, ha conferito a RFI l'incarico di sviluppare lo studio di fattibilità di sette collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia, individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, compresa la relazione Pescara-Roma.

Lo stesso CIPE, con Delibera n. 91/2004, ha approvato le soluzioni progettuali, individuate nel suddetto studio di fattibilità, relative alle tratte Pescara-Chieti, Chieti-Sulmona e Sulmona–Roma che compongono l'intera linea Pescara–Roma.

Il 7.03.2008 RFI ha presentato al MIT il progetto preliminare in cui sono stati individuati i seguenti 5 interventi prioritari:

- raddoppio Pescara -Chieti, per un'estesa pari a 12 km di cui 1,7 in variante;
- variante di Manoppello per un'estesa pari a 8 km;
- variante di Pratola Peligna per un'estesa di circa 5 km che elimina la tortuosità della linea esistente tra Sulmona e Pratola Peligna;
- raddoppio della linea esistente tra la stazione di Celano e quella di Bugnara per circa 33km;
- raddoppio della linea esistente tra Vicovaro e Guidonia per un'estesa pari a 15 km.

In data 18.11.2016 è stato sottoscritto l'Accordo Quadro stipulato tra RFI e Regione Abruzzo che, a livello regionale, prevede un incremento di servizi TPL su ferro globalmente pari al 10% e sulla relazione in questione dei servizi con cadenzamento orario, sommati ad altri biorari e a servizi veloci su Roma e L'Aquila.

Interventi prioritari Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo

Ad oggi è stato completato lo sviluppo dei PFTE delle tratte Pescara – Chieti (lotto 1 e lotto 2) e Chieti – Interporto d'Abruzzo (lotto 3) e sono in corso le relative progettazioni definitive che saranno sottoposte al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Una volta acquisito il parere del Consiglio le soluzioni progettuali saranno sottoposte a iter di approvazione mediante procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e successivamente all'iter di Conferenza di Servizi. I progetti definitivi, autorizzati e adeguati alle prescrizioni di CdS saranno posti a base di gara per appalto di progettazione esecutiva e realizzazione. I suddetti 3 lotti saranno oggetto di appalti distinti mentre per qual che riguarda il lotto 0 è in corso la realizzazione del binario di collegamento tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova

su sedime disponibile in area di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, con previsione di ultimazione entro il 2019.

Ulteriori interventi Chieti/Interporto d'Abruzzo-Roma

Il 7.03.2008 è stata completata ed inviata al MIT la progettazione preliminare anche degli altri interventi prioritari. In coerenza con le future disponibilità delle risorse economiche (finanziamenti) sarà necessario aggiornare il PFTE alla luce del nuovo contesto trasportistico, funzionale, normativo con particolare riferimento alla sicurezza in galleria da effettuarsi a valle della redazione di una apposita valutazione strategica.

5 Situazione attuale della tratta Pescara – Chieti e della linea

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio ovvero della tratta Pescara – Chieti e Chiesti –Interporto d'Abruzzo nonché della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

Le caratteristiche attuali della linea sono le seguenti:

- semplice binario
- Blocco Conta Assi
- Modulo linea 393 m (intera tratta Pescara – Sulmona: 254 m)
- Peso Assiale C3L (limitazione a 70 km/h per masse superiori a B2)
- Codifica per Trasporto Combinato PC45
- Trazione Elettrica a corrente continua (3 kV)

Tratta Pescara - Chieti

Il tratto Pescara P.N. - Chieti si sviluppa per 12,07 Km nella Regione Abruzzo, la pendenza massima della tratta è pari a 12‰, Il Peso Assiale è C3L (limitazione a 70km/h per masse superiori a B2), Codifica per Trasporto Combinato PC45. Nella tabella seguente sono riportate le principali caratteristiche della tratta.

OPERE D'ARTE

Tra Pescara P.N. e Chieti sono presenti 7 cavalcaferrovia e 10 ponti (per una estesa complessiva di questi ultimi pari a 150metri). La rimanente sede ferroviaria si sviluppa in rilevato/trincea.

TECNOLOGIE, ARMAMENTO E PASSAGGI A LIVELLO.

Sulla tratta Pescara - Chieti la circolazione, che avviene a singolo binario, è regolata da Blocco Conta Assi. La linea di contatto per l'alimentazione elettrica dei treni è a corrente continua 3KV, a fune portante fissa con sezione di mmq 320. Le rotaie sono del tipo 60 UNI, le traverse sono in parte di tipo FSV 35 con attacco diretto ed in parte FSV 35 P con attacco Pandrol. Sulla tratta è presente un passaggio a livello e due fermate (san Marco e Madonna delle Piane

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI/RANGHI DI VELOCITA'

Nelle tabelle seguenti sono riportate le principali caratteristiche della tratta Chieti Pescara,

STATO ATTUALE DELLA LINEA FERROVIARIA PESCARA P.N. (e) – CHIETI (e)	
Sviluppo complessivo (km)	12,070
Sviluppo in viadotto (km)	0,15
Sviluppo in galleria (km)	0,00
Sviluppo all'aperto (km)	11,82
Stazioni ferroviarie (n°)	0
Fermate ferroviarie (n°)	2
Cavalcaferrovia (n°)	7
Ponti e Viadotti (n°)	10
PM lungo linea (n°)	1
Passaggi a livello (n°)	1
Peso Assiale (ton)	20
Categoria della linea	C3L
Pendenza massima compensata (‰)	12
Raggio minimo (m)	395.26m a 75Km in ingresso alla stazione di Pescara P.N.
Raggio minimo (m)	475.74m a 100Km in linea
Sovralzo massimo (m)	0,16
Velocità max in rango A/B/C (km/h)	140 – 140 - 140
Modulo (m)	200
Distanza tra le stazioni d'incrocio (Km)	7
Sotto Stazione Elettrica (n°)	1
Armamento	60 UNI
Regime di circolazione (prevalente)	Blocco Conta Assi

Sintesi delle caratteristiche geometriche della tratta Pescara – Chieti PP2008

Tratta Chieti – Sulmona

Si sviluppa per 54 Km nella Regione Abruzzo e il tratto più critico, ai fini della pendenza, è nella tratta Torre dei Passeri - Bussi, che presenta una livelletta al 14‰. Il grado di prestazione massimo è 16 e si registra nella tratta Alanno – Sulmona; ciò comporta la limitazione a 1050 t del peso trainato, utilizzando la locomotiva E 652 alla più bassa categoria di velocità (55Km/h). La tratta Manoppello–Sulmona ha un indice di tortuosità medio del 60%.

GALLERIE ED OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Tra Chieti e Sulmona sono presenti 2 gallerie, la più lunga delle quali, in località Torre dei Passeri, misura circa 800 m; sono inoltre presenti 15 ponti, 1 viadotto e 8 opere d'arte diverse, quali sottovia, cavalcavia e travate metalliche.

TECNOLOGIE, ARMAMENTO E PASSAGGI A LIVELLO.

Sulla linea è installato un distanziamento automatico dei treni realizzato con il regime del Blocco Conta Assi (BCA). Sono in corso di realizzazione i lavori di sostituzione degli attuali apparati di sicurezza di stazione (ad eccezione di Chieti), con nuovi di tipo semplificato idonei ad essere inseriti nel sistema di telecomando del Comando Centralizzato del Traffico (C.T.C.), in corso di realizzazione. La linea di contatto per l'alimentazione elettrica dei treni è a fune portante non regolata con sezione complessiva di mm 320. Le rotaie sono del tipo 60 UNI in lunga rotaia saldata, le traverse in C.A.P. sono con attacchi prevalentemente di tipo Pandrol e per limitate estese ancora con chiavardini; il pietrisco è del tipo tenace e/o calcareo.

I passaggi a livello sono in totale 23, di cui 12 manovrati elettricamente dalle stazioni, 7 automatici a barriere complete e 3 in consegna agli utenti.

RANGHI DI VELOCITA'

Sulla linea sono autorizzati tre ranghi di velocità (A, B, C) con velocità massima pari rispettivamente a 135/145/150 km/h, mentre quella più bassa è di 60/65/70 km/h. In ogni caso, in relazione alla tipologia degli impianti di sicurezza e della linea di contatto, le velocità massime d'orario non possono superare i 150 km/h.

LIMITAZIONI ALLE PRESTAZIONI DELLA LINEA

Lo stato delle gallerie e delle opere d'arte non comporta alcuna limitazione di velocità. Il corpo stradale presenta alcune tratte con cedimenti della sede per circa 1 Km che non determinano limitazioni di velocità, ma solo maggiori oneri manutentivi e interventi

programmati che è possibile effettuare negli intervalli d'orario. Nella tratta esistono PL in consegna agli utenti alle seguenti progressive: km 17+364, km 17+668 e km 18+325. Ciò non comporta, nelle attuali condizioni del sistema, limitazioni di velocità in quanto la presenza di tali PL consente velocità fino a km/h 160; qualora si dovesse procedere alla adozione del rango P, per consentire di oltrepassare tale velocità, sarebbe necessario prevederne l'eliminazione. Esistono altresì PL automatici a barriere intere che comportano una limitazione della velocità nella tratta dal km 14+469 al km 23+430; la presenza di tali PL, infatti, non consente di superare la velocità di 140 km/h determinando un perditempo di circa 10 secondi, ove il tracciato consente la velocità di km/h 150 in rango C, oltre a non consentire alcun beneficio nella stessa tratta per l'eventuale adozione del rango P.

Tratta Sulmona - Avezzano-

Il tratto Sulmona - Avezzano, si sviluppa per 64,86 Km nella Regione Abruzzo e il tratto più critico, ai fini della pendenza, è nella tratta Anversa - Goriano, che presenta una livelletta al 27 ‰ Le caratteristiche geometriche del tracciato della tratta sono riepilogate nella tabella D3 riprodotta di seguito. Il grado di prestazione massimo è 27 e si registra nella tratta Sulmona - Goriano che comporta la limitazione a 500 t al peso trainato, utilizzando la locomotiva E 652 alla più bassa categoria di velocità (55Km/h). La tratta ha un indice di tortuosità del 76 %.

GALLERIE E OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Tra Sulmona e Avezzano sono presenti 16 gallerie, la più lunga delle quali, in località Carrito, misura 3545 m; inoltre sono presenti 4 ponti con luce maggiore di 5 m, 19 viadotti e 2 travate metalliche.

TECNOLOGIE, ARMAMENTO E PASSAGGI A LIVELLO.

Sulla tratta Sulmona-Avezzano la circolazione è regolata dal Blocco Elettrico Manuale. La linea di contatto per l'alimentazione elettrica dei treni è a fune portante non regolata con sezione di mmq 320. Le rotaie sono del tipo 60 UNI a lunga rotaia saldata, le traverse in C.A.P. sono con attacchi prevalentemente di tipo "K" e, per limitate estese, con attacco "Pandrol". Il pietrisco è di tipo tenace. I passaggi a livello automatici sono 20 e 8 sono a labirinto.

RANGHI DI VELOCITA'

Sulla tratta sono autorizzati tre ranghi di velocità A, B e C con velocità massima di orario pari rispettivamente a 125/130/130 km/h mentre quella più bassa è di 70/75/80 km/h. In ogni caso,

in relazione alla tipologia degli impianti di sicurezza e della linea di contatto, le velocità massime d'orario non possono superare i 150 km/h.

LIMITAZIONI ALLE PRESTAZIONI DELLA LINEA

Le gallerie e le opere d'arte non limitano le prestazioni della linea. La presenza degli 8 PL a labirinto, nello stato attuale dell'infrastruttura, non determina alcuna riduzione della velocità che risulta invece condizionata in modo prevalente dalle caratteristiche geometriche del tracciato; con l'eventuale adozione del rango P, la presenza dei suddetti PL a labirinto non consentirebbe di raggiungere le maggiori velocità, pari a 153 km/h, conseguibile senza rettifiche di tracciato.

SITUAZIONE ATTUALE DELLA TRATTA Sulmona – Avezzano	
Totale (km.)	64,86
Binario Semplice/Doppio (km)	64,86/0,00
Sviluppo in galleria (km)	10,68
Sviluppo in viadotto (km)	1,25
Sviluppo all'aperto (km)	54,18
Stazioni (n°)	10 (compresa Sulmona)
Fermate (n°)	3
Passaggi a Livello (n°)	20
Peso Assiale (ton)	20
Sagoma	G1
Pendenza massima compensata (‰)	27
Raggio minimo (m)	259
Sopralzo massimo (m)	0,16
Velocità max in rango A / B / C (km/h)	125/130/130
Modulo (m)	200
Distanza tra le stazioni d'incrocio (km)	8 - 11
Elettrificazione 3 kV cc (km)	64,86
Sotto Stazioni Elettriche (n°)	2
Armamento	60 UNI
Regime di circolazione (prevalente)	Blocco elettrico manuale

Sintesi delle caratteristiche geometriche della tratta Sulmona – Avezzano PP2008

Tratta Avezzano - Roma

La relazione Roma - Avezzano si sviluppa per 107 km di cui 74 nella regione Lazio e 33 nella regione Abruzzo; il tratto più critico, ai fini della pendenza, è nel segmento Oricola - Colli di

Monte Bove, che presenta una livelletta al 30 ‰. Le caratteristiche geometriche del tracciato della tratta sono riepilogate nella tab.1.2.1 riprodotta di seguito. Il grado di prestazione massimo è 28 e si registra nella tratta Oricola-Colli di Monte Bove, che comporta la limitazione a 500 t al peso trainato, utilizzando la locomotiva E 652 alla più bassa categoria di velocità (55Km/h). La tratta ha un indice di tortuosità del 76%.

GALLERIE E OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Tra Avezzano e Roma sono presenti 21 gallerie, la più lunga delle quali, in località Colli di Monte Bove, misura 3938 m; sono inoltre presenti 7 ponti di luce maggiore di 5 m, 22 viadotti e 6 travate metalliche.

TECNOLOGIE, ARMAMENTO E PASSAGGI A LIVELLO.

Sulla tratta Avezzano-Roma la circolazione è regolata dal Blocco Elettrico Manuale. La linea di contatto per l'alimentazione elettrica dei treni è a fune portante non regolata con sezione di 320 mmq.

Le rotaie sono del tipo 60 UNI a lunga rotaia saldata, le traverse in C.A.P. sono con attacchi prevalentemente di tipo "K" e, per limitate estese, con attacco "Pandrol"; il pietrisco è di tipo tenace.

I passaggi a livello automatici sono 30 e 11 a labirinto.

RANGHI DI VELOCITA'

Sulla tratta sono autorizzati tre ranghi di velocità A, B e C con velocità massima di orario rispettivamente pari a 140/150/150 km/h mentre quella più bassa è di 70/75/75 km/h. In ogni caso, in relazione alla tipologia degli impianti di sicurezza e della linea di contatto, le velocità massime d'orario non possono superare i 150 km/h.

LIMITAZIONI ALLE PRESTAZIONI DELLA LINEA

La presenza sulla tratta di 11 PL a labirinto comporta modeste limitazioni della velocità già vincolata dalle caratteristiche geometriche del tracciato; tali limitazioni diverrebbero significative, invece, nel caso di adozione del rango P. In tale eventualità, infatti, la velocità più bassa, senza ricorrere a varianti di tracciato, salirebbe a 88 km/h e quella più alta a 150km/h.

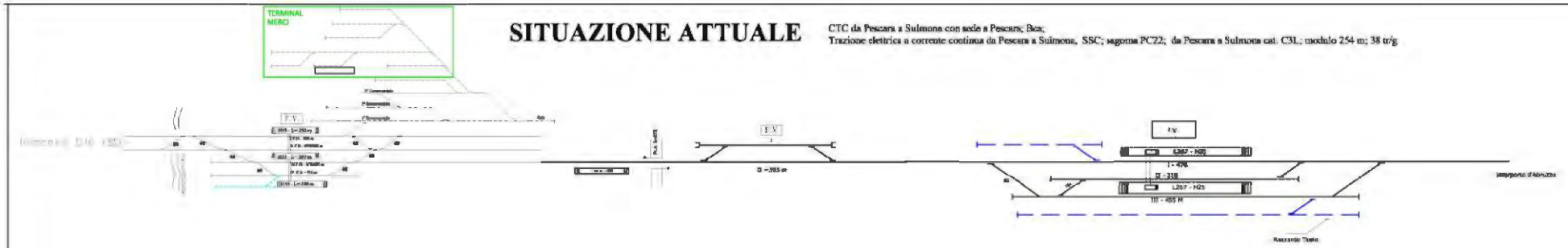
SITUAZIONE ATTUALE DELLA TRATTA Roma - Avezzano	
Totale (km.)	107,08
Binario Semplice/Doppio (km)	107,08/4,25
Sviluppo in galleria (km)	8,91
Sviluppo in viadotto (km)	1,45
Sviluppo all'aperto (km)	98,17
Stazioni (n°)	19 (comprese Avezzano e Roma T.ni)
Fermate (n°)	7
Passaggi a Livello (n°)	30
Peso Assiale (ton)	20
Sagoma	G1
Pendenza massima compensata (‰)	30
Raggio minimo (m)	262
Sopralzo massimo (m)	0,16
Velocità max in rango A / B / C (km/h)	140/150/150
Modulo (m)	200
Distanza tra le stazioni d'incrocio (km)	8 – 11
Elettrificazione 3 kV cc (km)	107,08
Sotto Stazioni Elettriche (n°)	4
Armamento	60 UNI
Regime di circolazione (prevalente)	Blocco elettrico manuale

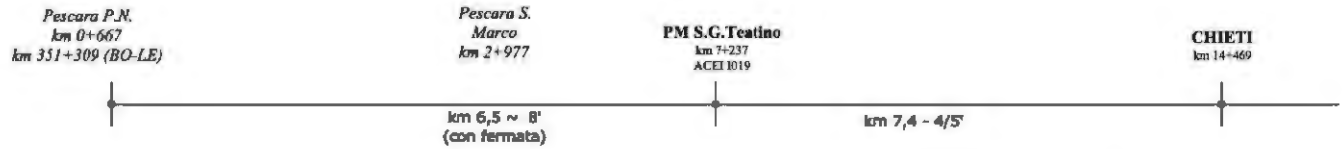
Sintesi delle caratteristiche geometriche della tratta Roma – Avezzano PP2008

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

SITUAZIONE ATTUALE

CTC da Pescara a Sulmona con sede a Pescara; Bca;
Trazione elettrica a corrente continua da Pescara a Sulmona, SSC; sagoma PC22; da Pescara a Sulmona cat. C3L; modulo 254 m; 38 m/g





Apparato	ACC
Reg. Esercizio	SP, EDCO
Marciapiedi	I, II, III: H55, 250 m
Modulo Bin. Circ.	I/II/III - 650 m; IV - 750 m
Sistema di IaP	Infostazioni
Zona di Manovra/ Segnalamento base	--------
Sosta Rotabili	-------

Apparato	ACEI - I019
Reg. Esercizio	J
Marciapiedi	I marciapiedi di servizio
Modulo Bin. Circ.	I/II - 393 m (pari/dispari);
Sistema di IaP	ROBOSPEAKER
Zona di Manovra/ Segnalamento base	--------
Sosta Rotabili	-------

Apparato	ACEI - I019/2 - 2ª serie
Reg. Esercizio	J - presenziabile da DM in SPT/EDCO
Marciapiedi	I/II/III - 267 m (disp./pari)/h25;
Modulo Bin. Circ.	I - 476 m (pari/dispari); II - 318 m (pari/dispari); III - 455 m (pari/dispari)
Sistema di IaP	ROBOSPEAKER
Zona di Manovra/ Segnalamento base	--------
Sosta Rotabili	-------

5.2 Aspetti commerciali

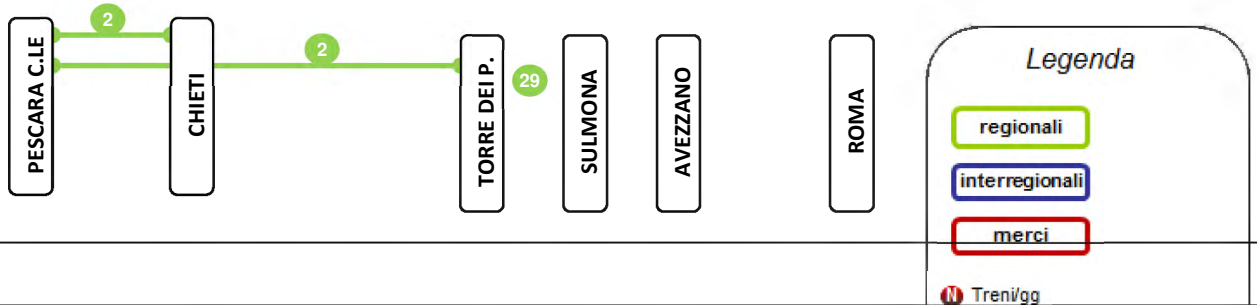
L'attuale modello di offerta di trasporto che si svolge sull'infrastruttura Pescara – Chieti prevede tracce viaggiatori interregionali ("regionali veloci") e regionali con attestamenti negli impianti di Chieti, Torre dei Passeri, Sulmona, Avezzano e Roma, oltre che alcuni treni merci attestati nella stazione di Interporto d'Abruzzo.

Più nello specifico, l'attuale offerta viaggiatori prevede:

- 22 treni/giorno regionali Pescara - Sulmona (68 km), con tempi di percorrenza variabili da 55' a 1h 28', fermate intermedie in numero variabile da 1 a 11 e con incroci in numero variabile da 2 a 4. La velocità commerciale è compresa tra 74 e 47 km/h.
- 7 treni/giorno regionali Pescara - Sulmona (68 km; prolungati su Teramo/Ancona/S. Benedetto del Tronto).
- 2 treni/giorno regionali Pescara – Chieti (14 km, un treno è prolungato su Teramo) con tempi di percorrenza variabili da 16' a 29', fermate intermedie in numero variabile da 1 a 2 e con incroci sino a 3. La velocità commerciale è compresa tra 52 e 29 km/h.
- 2 treni/giorno regionali Pescara – Torre dei Passeri (38 km, un treno è prolungato su Teramo) con tempi di percorrenza variabili da 45' a 50', 4 fermate intermedie e con incroci sino a 2. La velocità commerciale è compresa tra 32 e 28 km/h.
- 3 treni/giorno interregionali ("Regionali Veloci") Pescara – Avezzano (131 km), con tempi di percorrenza variabili da 1h 48' a 2h 55' e velocità commerciale compresa tra 73 e 45 km/h.
- 6 treni/giorno interregionali ("Regionali Veloci") Pescara - Roma (239 km), con tempi di percorrenza variabili da 3h 21' a 3h 25' e velocità commerciale compresa tra 72 e 71 km/h.
- due fermate intermedie. La velocità commerciale è compresa tra 44 e 29 40 e 30 km/h.

Inoltre, la tratta è interessata dall'offerta merci da/per l'Interporto d'Abruzzo che oggi prevede 2 treni/giorno.

Complessivamente l'offerta attuale può essere schematizzata come di seguito rappresentato:



6 Descrizione dell'intervento di progetto

Interventi prioritari: Raddoppio Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo

Per quanto concerne il raddoppio tra Pescara e l'Interporto d'Abruzzo, é prevista la realizzazione degli interventi per fasi funzionali così suddivise:

Fase/lotto 0: terzo binario Pescara C.le-Pescara P.N.

È prevista la realizzazione di un nuovo itinerario nella stazione di Pescara (terzo binario tra Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova), a collegamento dei binari di Pescara Centrale con quelli di Pescara Porta Nuova, su sedime disponibile in area di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Fase/lotto 1: Raddoppio Pescara P.N. – San Giovanni Teatino e PRG di PM San Giovanni Teatino,

In tale fase sono previsti i seguenti interventi:

- raddoppio di binario tra Pescara Porta Nuova e PM S. Giovanni T.;
- rettifiche puntuali di tracciato;
- adeguamento a PRG del PM S. Giovanni Teatino, con modulo 750 m e contestuale velocizzazione degli itinerari a 60 km/h;
- adeguamento al raddoppio e a standard TPL (lunghezza marciapiedi a servizio di entrambi i binari pari a 250 m, H55) delle fermate di Pescara S. Marco e Pescara Aeroporto, con sottopasso e senza barriere architettoniche, pensiline e altri arredi di stazione e sistema di informazione al pubblico coerente con la tipologia di località;
- eliminazione di PLA al km 5+879.

Fase/lotto 2: Raddoppio PM San Giovanni Teatino – Chieti, in cui sono previsti i seguenti interventi:

- raddoppio di binario tra PM San Giovanni Teatino e Chieti, in parte in variante velocizzata (variante "di S. Martino" di 1,7 km);
- adeguamento al raddoppio e a standard TPL (lunghezza marciapiedi a servizio di entrambi i binari pari a 250 m, H55) della fermata di Chieti Madonna delle Piane, con sottopasso e senza barriere architettoniche, pensiline e altri arredi di stazione e sistema di informazione al pubblico coerente con la tipologia di località.

La linea in raddoppio Pescara – Chieti sarà realizzata in stretto affiancamento per un'estesa di circa 12 km di cui 1,7 km in variante e 250 m circa in viadotto e prevede la realizzazione di del nuovo impianto PM San Giovanni Teatino con Modulo L=650 m (la fermata di Madonna delle Piane prevista nel preliminare è stata già realizzata). Di seguito i principali interventi sulle opere d'arte:

- soppressione PL02 al km 5+879 l.s (3+898,4) e relativa sostituzione col sottovia SL13 prog. 4+224,68;
- Realizzazione di 3 opere di scavalco;
- Realizzazione di 7 sottopassi
- Adeguamento di circa 40 tombini

Fase/lotto 3 Raddoppio Chieti-Interporto d'Abruzzo

L'intervento prevede il raddoppio in stretto affiancamento della linea storica tra la radice ovest della stazione di Chieti e l'impianto Interporto d'Abruzzo della linea storica Roma-Pescara, ed il bivio dal quale inizia il raccordo a singolo binario di collegamento della linea Roma-Pescara e il fascio binari dell'Interporto d'Abruzzo (per una lunghezza complessiva di circa 3.5 km.

Sono previsti interventi su due sottoattraversamenti esistenti, adeguamento di 6 tombini.

Secondo gruppo di Interventi da svolgere in fase successiva (sulla base del PP redatto nel 2006)

Variante di Manoppello

Variante a singolo binario di circa 8,4 km, dei quali 300 metri in viadotto, di cui 2,8 km sono di competenza dell'Interporto di Val Pescara, consente di by-passare i centri abitati di

Brecciola, Manoppello e Manoppello Scalo e collegare il nuovo interporto in fase di realizzazione. È prevista una nuova fermata in corrispondenza dell'abitato di Manoppello Scalo e la dismissione della linea attuale. L'intervento include la realizzazione di due nuovi impianti: fermata di Manoppello e P.M. di Manoppello,

Variante Pratola Peligna

Variante di circa 4,8 km, dei quali 410 in viadotto, che elimina la tortuosità della linea esistente tra le stazioni di Sulmona e Pratola Peligna, con dismissione della linea attuale.

Raddoppio Bugnara-Celano

L'intervento raddoppia la linea tra la stazione di Celano e quelle di Bugnara per un'estesa di circa 33 km, di cui 19,8 km in galleria e 540 m in viadotto. L'intervento ha una minore estesa di circa 15,6 km rispetto alla linea attuale e prevede la realizzazione di due nuovi impianti: P.M. Prescina (Modulo L= 450/650 m) e P.M. Anversa (Modulo L= 650 m)

Raddoppio Vicovaro-Guidonia

L'intervento raddoppia la linea esistente tra Guidonia e Vicovaro, attraverso un tratto in affiancamento di circa 2,7 km ed un tratto in variante di 12,3 km, di cui 9,9 km in galleria e 755 m in viadotto. La variante ha una minore estesa rispetto alla linea attuale di 9,7 km. L'intervento prevede la realizzazione del nuovo impianto P.M. San Polo (Modulo L 650 m)

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Interventi prioritari Pescara-Chieti-Interporto

Le caratteristiche funzionali di progetto sono:

- Doppio binario banalizzato
- Modulo di linea 750 m
- Peso assiale D4
- Codifica per trasporto combinato PC80
- Trazione elettrica a corrente continua 3kV
- Blocco banalizzato con distanziamento a 5'/6'

- Fermate dotate di marciapiedi di lunghezza pari a 250 m e a standard H55, sottopasso, sistema di informazione al pubblico a standard, pensiline/shelter e altri arredi, assenza barriere architettoniche.

I requisiti di progettazione dell'infrastruttura sono riportati nella seguente tabella:

Caratteristica	Specifica
Velocità di tracciato	140 km/h
Ranghi di velocità	A,B,C,P
Velocità massima potenziale di rango A,B,C,P	140/150/155/180 km/h
Raggio minimo delle curve circolari	950 m
Sopraelevazione massima	160 mm
Lunghezza massima dei raccordi parabolici	120 m
Pendenza massima	17‰
Pendenza massima in galleria	15‰
Pendenza massima in stazione e nei P.M.	1.20‰
Raggio minimo dei raccordi circolari altimetrici	10.000 m
Passo medio di P.M., stazioni e posti di comunicazione	≤ 10.000 m
Massima distanza tra stazioni consecutive	15.000 m
Modulo di P.M. e stazione	750 m
Numero di binari di P.M. e stazioni	2 ÷ 3
Tensione di alimentazione	3 kV cc
Tipologia della linea di contatto	320 mm² (fune regolata), 440 mm² solo sul nuovo binario
Sistema di esercizio	ACCM/SCCM
Regime di circolazione	BA emulato RSC tipo 3/3
Codi\fica traffico combinato	P/C 80
Categoria di peso assiale	D4

Ulteriori interventi Chieti/Interporto d'Abruzzo-Roma

Le caratteristiche funzionali di progetto sono le stesse degli interventi di raddoppio Pescara – Chieti - Interporto

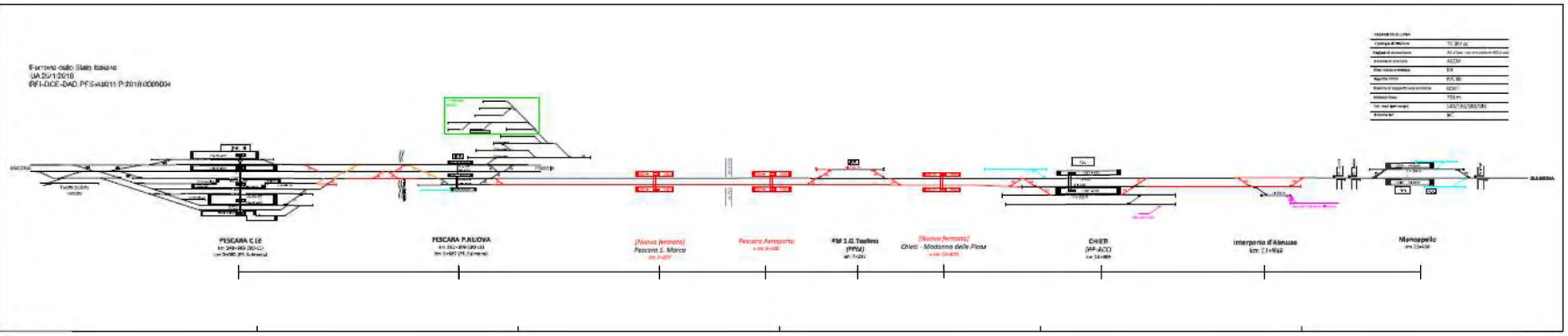
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE COMMERCIALE ED ESERCIZIO RETE
DIRETTRICE ADRIATICA

PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Allegato 1: PROFILO FUNZIONALE DI LINEA

Raddoppio tratta Pescara - Interporto d'Abruzzo



LEGENDA
- Binari di circolazione
- Binari secondari
- Binari ad uso manutenzione GI
- Raccordi Industriali
- Nuove realizzazioni

Ottobre 2017

8 L'offerta futura

Interventi prioritari Pescara-Chieti-Interporto d'Abruzzo

Il nuovo binario lato monte sarà specializzato per i treni diretti verso Sulmona/Roma separandoli per quanto possibile dai flussi percorrenti la Direttrice Bologna – Lecce, evitando tagli di flusso con un traffico (180 treni/giorno) già oggi prossimo a livelli di saturazione e che l'attivazione del nuovo sistema di distanziamento e l'accresciuta capacità della linea porteranno ad aumentare.

In particolare, in relazione a detti interventi e ad altri lavori di potenziamento impianti lungo la Linea Adriatica, è prevedibile l'aggiunta di altre 4 coppie di treni a lunga percorrenza (22 future vs 18 attuali). Da Accordo Quadro è inoltre prevista l'istituzione di un servizio Pescara – San Vito Lanciano cadenzata ai 60' e di un servizio Pescara – Termoli cadenzato ai 120' (24 coppie di treni con orario cadenzato rispetto alle 21 attuali senza cadenzamento). I trend di sviluppo dei traffici merci rendono prevedibile un accrescimento delle attuali 21 coppie/giorno di treni.

Già nella situazione attuale le criticità legate all'assetto infrastrutturale esistente riguardano l'attuazione di servizi cadenzati, la velocizzazione delle relazioni di TPL e lo svolgimento del traffico merci.

In relazione alla nuova situazione infrastrutturale e allo scenario di Regime di Accordo Quadro RFI - Regione Abruzzo si potranno programmare i seguenti collegamenti verso l'entroterra:

- un servizio cadenzato ai 60' da/per Sulmona (16 coppie/giorno);
- l'incremento di una coppia di collegamenti al giorno su Roma (4 coppie future vs 3 attuali);
- rinforzi sulla Pescara – Chieti, passando - per step intermedi per fasi di attivazione del raddoppio - dall'attuale coppia di treni a un servizio cadenzato ai 60' (2 coppie/giorno in "fase 0", 4 in "fase 1" e, infine, 16 in "fase 2") ad uso del pendolarismo universitario e dell'Aeroporto;
- nuovi collegamenti Pescara – L'Aquila conseguenti all'attivazione della bretella di Sulmona: 3 coppie/giorno in "fase 0" e "fase 1", sino alla situazione a regime di 4 coppie/giorno.

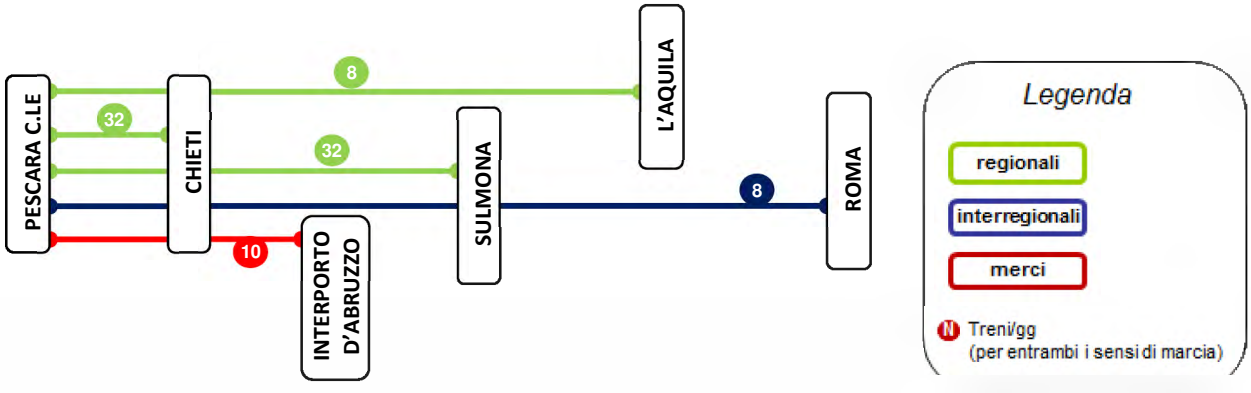
Contemporaneamente si prevede di concludere la delocalizzazione del traffico merci da Pescara nella stazione di Interporto d'Abruzzo: il che comporta l'aggiunta di altre 2 coppie di treni merci /giorno sulla Pescara – Chieti – Interporto d'Abruzzo e di altre 2 coppie a modulo 750 m nelle fasi successive.

Il totale dell'offerta sull'infrastruttura Pescara – Chieti raggiunge è così le 45 coppie/giorno. Sarà insito nella progettazione d'orario il coordinamento dei servizi regionali con quelli LH sull'Adriatica.

In tale contesto ha ragione il doppio binario banalizzato, con una stazione intermedia a PM S. Giovanni Teatino con modulo coerente con le lunghezze dei treni merci previsti (750 m).

Nel seguito si riporta per le relazioni afferenti la tratta in oggetto di intervento una tabella riassuntiva dei volumi di traffico giornalieri relativi ai servizi regionali e merci nelle tre fasi funzionali e lo schema della situazione a regime.

Relazione servita	Categoria	n. coppie treni/g			
		Scenario ante progetto	*Fase 0*	*Fase 1*	*Fase 2*
Ancona/Teramo - Sulmona	REG	3			
Teramo/Pescara - Chieti	REG	1	2	4	16
Pescara - Sulmona (1)	REG	16	16	16	16
Pescara - L'Aquila	REG		3	3	4
Pescara - Roma	REG	3	4	4	4
Pescara – Chieti/ Interporto d'Abruzzo	MERCI	1	3	5	5
TOTALE - TRATTA PESCARA P.N. – CHIETI		**24**	**28**	**32**	**45**
(1) di cui attualmente 1 treno prosegue su Avezzano e 1 coppia limitata a Torre dei Passeri					



9 COSTO A VITA INTERA

Nel Contratto di Programma 2017-2021 il Progetto è inserito nella tabella A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale con un costo a vita intera complessivamente pari a 1.556 milioni di euro (stima valore opere con tariffe RFI 2006), secondo il QE di seguito rappresentato.

VELOCIZZAZIONE PESCARA - ROMA			
Riepilogo Generale del Progetto Preliminare 2006			
Voci	**Importi (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**1.173.152.939,78**	**75%**	**1.173.152.939,78**
Opere civili	*908.848.745,00*	*58%*	*908.848.745,00*
Sovrastruttura ferroviaria	*43.298.532,32*	*3%*	*43.298.532,32*
Impianti tecnologici	*221.005.662,46*	*14%*	*221.005.662,46*
Oneri per la sicurezza	**46.680.000,00**	**3%**	**1.219.832.939,78**
Somme a disposizione	**336.167.060,22**	**22%**	**1.556.000.000,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**1.556.000.000,00**	**100%**	

Il Costo a Vita Intera del Progetto nel CdP 2017-2021 è suddiviso nelle due righe:

0307A Roma-Pescara opere prioritarie con costo a vita intera di 388 milioni di euro

comprendente il raddoppio della tratta Pescara-Chieti e la velocizzazione della tratta Sulmona-Chieti, con risorse disponibili pari a 141 milioni di euro

0307B Roma-Pescara con costo a vita intera di 1.168 milioni di euro

comprendenti i rimanenti interventi, per lo sviluppo dei quali non sono previsti al momento finanziamenti.

A valle dello sviluppo del Progetto Preliminare inviato al MIT non si è dato seguito allo sviluppo delle successive attività tenuto conto dell'indisponibilità delle necessarie risorse finanziarie

Nel 2017, ad esito della sottoscrizione nel novembre 2016 del citato Accordo Quadro con la Regione Abruzzo sono state riavviate le attività progettuali di un gruppo di interventi prioritari individuati nel raddoppio della tratta Pescara- Chieti con prolungamento fino ad Interporto d'Abruzzo

Sulla base del progetto definitivo di detti interventi è stato individuato il **nuovo costo a vita intera della tratta Pescara – Chieti fino ad Interporto d'Abruzzo con conseguente ridefinizione del costo a vita intera complessivo dell'intero progetto Roma – Pescara** che pertanto risulta così suddiviso:

0307A Roma-Pescara opere prioritarie con costo a vita intera di 602 milioni di euro

0307B Roma-Pescara con costo a vita intera di 1.304 milioni di euro

Quanto sopra illustrato, nell'aggiornamento 2018/2019 il **nuovo costo complessivo risulta pari a 1.906 milioni di euro** determinato a seguito dell'aumento relativo ai soli interventi prioritari come da seguente Quadro Economico (stima valore opere con tariffe RFI 2018).

Il nuovo costo a vita intera della tratta Pescara – Chieti – Interporto d'Abruzzo è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo, sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2018).

PROGETTO DEFINITIVO VELOCIZZAZIONE PESCARA - ROMA 0307A opere prioritarie Riepilogo Generale Progetto Pescara - Chieti - interporto			
Voci	**Importi (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (Mln €)**
Lavorazioni	**409.049.208,00**	**68%**	**409.049.208,00**
Opere civili	*353.228.303,00*	*59%*	*353.228.303,00*
Sovrastruttura ferroviaria	*12.785.531,00*	*2%*	*12.785.531,00*
Impianti tecnologici	*43.035.374,00*	*7%*	*43.035.374,00*
Oneri per la sicurezza	**18.060.000,00**	**3%**	**427.109.208,00**
Somme a disposizione	**174.890.792,00**	**29%**	**602.000.000,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**602.000.000,00**	**100%**	

L'incremento del costo a vita intera del Progetto, pari a 350 milioni di euro, è stato sostanzialmente determinato da:

- adeguamento tariffario al 2018 dai valori desunti ad esito del progetto preliminare redatto nel 2006;
- realizzazione opere di protezione (muri anti svio con relative acquisizioni aree necessarie) previsti dal Manuale di Progettazione delle Opere Civili di RFI del 22/12/2017;
- adeguamento impianti tecnologici a nuove specifiche tecniche RFI;
- estensione del prolungamento del raddoppio fino all'interporto d'Abruzzo, anziché fino a Chieti con contestuale adeguamento del PRG di Chieti e realizzazione nuovo ACC;
- censimento nuove interferenze.

In tale ambito, gli interventi di velocizzazione della tratta Chieti-Sulmona, aventi un costo a vita intera pari a 136 milioni di euro e precedentemente previsti da realizzare tra gli interventi

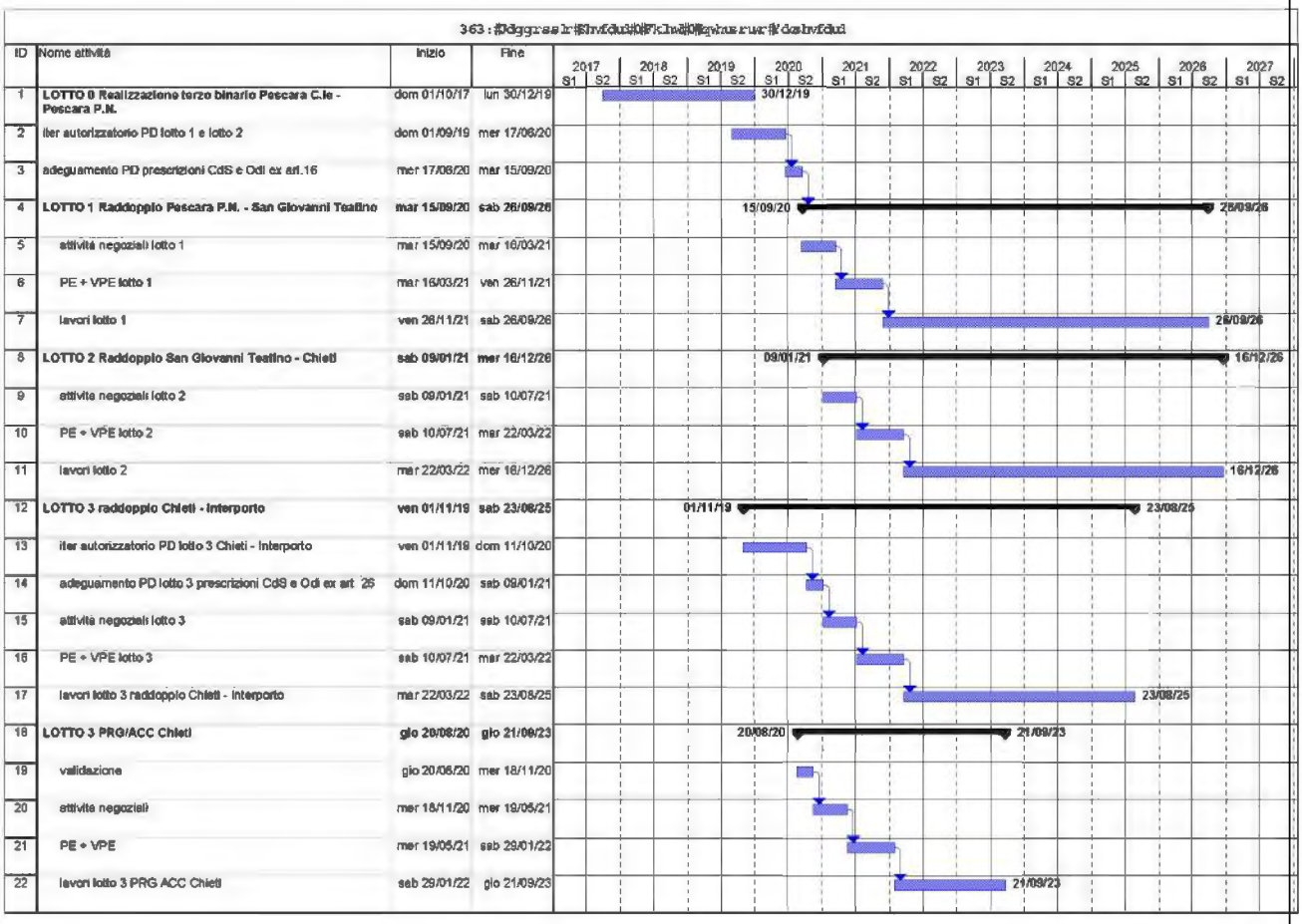
prioritari, sono stati riprogrammati nelle successive fasi realizzative e conseguentemente inseriti nella riga **0307B Roma-Pescara**.

VELOCIZZAZIONE PESCARA - ROMA 0307B			
Voci	**Importi (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**992.617.936,72**	**76%**	**992.617.936,72**
Opere civili	*759.354.067,00*	*58%*	*759.354.067,00*
Sovrastruttura ferroviaria	*31.416.861,36*	*2%*	*31.416.861,36*
Impianti tecnologici	*201.847.008,35*	*15%*	*201.847.008,35*
Oneri per la sicurezza	**39.120.000,00**	**3%**	**1.031.737.936,72**
Somme a disposizione	**272.262.063,28**	**21%**	**1.304.000.000,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**1.304.000.000,00**	**100%**	

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Per il Progetto sono disponibili 141 milioni di euro in Contratto di Programma 2017-2021 che, unitamente alle risorse inserite nei fabbisogni 2018/2019 ammontanti rispettivamente a 111 milioni per il 2018 e 100 milioni nel 2019, consentiranno la realizzazione del terzo binario Pescara C.le-Pescara P.N., del raddoppio della fase/lotto 1 da Pescara P.N. a San Giovanni Teatino e del PRG ed ACC di Chieti.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività



ID	Nome attività	Inizio	Fine
1	LOTTO 0 Realizzazione terzo binario Pescara C.le - Pescara P.N.	dom 01/10/17	lun 30/12/19
2	iter autorizzatorio PD lotto 1 e lotto 2	dom 01/09/19	mer 17/06/20
3	adeguamento PD prescrizioni CdS e Odi ex art.16	mer 17/06/20	mar 15/09/20
4	LOTTO 1 Raddoppio Pescara P.N. - San Giovanni Teatino	mar 15/09/20	sab 26/09/26
5	attività negoziali lotto 1	mar 15/09/20	mar 16/03/21
6	PE + VPE lotto 1	mar 16/03/21	ven 26/11/21
7	lavori lotto 1	ven 26/11/21	sab 26/09/26
8	LOTTO 2 Raddoppio San Giovanni Teatino - Chieti	sab 09/01/21	mer 16/12/26
9	attività negoziali lotto 2	sab 09/01/21	sab 10/07/21
10	PE + VPE lotto 2	sab 10/07/21	mar 22/03/22
11	lavori lotto 2	mar 22/03/22	mer 16/12/26
12	LOTTO 3 raddoppio Chieti - Interporto	ven 01/11/19	sab 23/08/25
13	iter autorizzatorio PD lotto 3 Chieti - Interporto	ven 01/11/19	dom 11/10/20
14	adeguamento PD lotto 3 prescrizioni CdS e Odi ex art. 26	dom 11/10/20	sab 09/01/21
15	attività negoziali lotto 3	sab 09/01/21	sab 10/07/21
16	PE + VPE lotto 3	sab 10/07/21	mar 22/03/22
17	lavori lotto 3 raddoppio Chieti - Interporto	mar 22/03/22	sab 23/08/25
18	LOTTO 3 PRG/ACC Chieti	gio 20/08/20	gio 21/09/23
19	validazione	gio 20/08/20	mer 18/11/20
20	attività negoziali	mer 18/11/20	mer 19/05/21
21	PE + VPE	mer 19/05/21	sab 29/01/22
22	lavori lotto 3 PRG ACC Chieti	sab 29/01/22	gio 21/09/23

Il gantt illustrato è stato redatto nell'ipotesi di disponibilità delle risorse coerentemente ai fabbisogni inseriti per l'annualità 2018-2019 del CdP 2017-2021.

La pianificazione si basa sulle seguenti tempistiche:

- 9/12 mesi per iter autorizzatorio (ove previsto)
- 6 mesi per attività negoziali
- 9 mesi circa per progettazione esecutiva a cura appaltatore, verifica ed approvazione della stessa
- 58 mesi per attività realizzative lotto 1
- 57 mesi per attività realizzative lotto 2
- 41 mesi per attività realizzative lotto 3 raddoppio Chieti – Interporto
- 24 mesi per attività realizzative lotto 3 PRG/ACC Chieti
- 120 giorni per le attività necessarie al rilascio dell'AMIS

In merito alla realizzazione del PRG/ACC di Chieti, trattandosi di interventi su sedime di proprietà ferroviaria si ipotizza l'assenza di iter autorizzatorio di CdS previsto per gli altri interventi.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE COMMMERCIALE ED ESERCIZIO RETE
DIRETTRICE ADRIATICA

PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Allegato 1: PROFILO FUNZIONALE DI LINEA

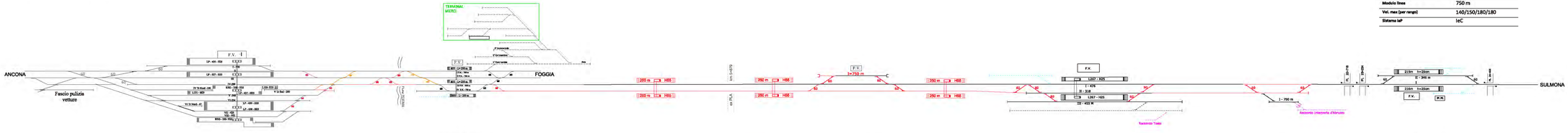
Raddoppio tratta Pescara - Interporto d'Abruzzo

LEGENDA

- Binari di circolazione
- Binari secondari
- Binari ad uso manutenzione GI
- Raccordi industriali
- Nuove realizzazioni

Ottobre 2017

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 25/1/2018
RFI-DCE-DAD.PFS\A0011\P\2018\0000004



PARAMETRI DI LINEA	
Tipologia di trazione	TE 3kV cc
Regime di circolazione	BA cf ban. con emulazione RCS 5 cod.
Sistema di esercizio	ACCM
Max massa ammessa	D4
Sagoma limite	P/C 80
Sistema di supporto alla condotta	SCMT
Modulo linea	750 m
Vel. max (per range)	140/150/180/180
Sistema IeP	IeC

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0331:
Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano
(CUP J21C08000000009)

Data:10/05/2019

INDICE

1 PREMESSA 2

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 2

3 LOCALIZZAZIONE 3

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 5

5 SITUAZIONE ATTUALE 5

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 5

5.2 Aspetti commerciali 6

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 7

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 10

8 L'OFFERTA FUTURA 12

9 COSTO A VITA INTERA 15

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 17

1 PREMESSA

Il progetto "Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano" prevede la prosecuzione del raddoppio della linea regionale Roma-Virerbo nella tratta tra Cesano e Bracciano, per estendere il servizio metropolitano fino Bracciano e migliorare la mobilità nel quadrante nord di Roma.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali: una prima fase che prevede il raddoppio della tratta Cesano - Vigna di Valle e una seconda fase relativa al raddoppio della tratta Vigna di Valle – Bracciano.

Per l'intervento, inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale stimato di 250 milioni di euro (di cui 142 milioni di euro relativi alla Tratta Cesano-Vigna di Valle e 108 milioni di euro relativi alla Tratta Vigna di Valle-Bracciano), è stata finanziata, per un importo di 13 milioni di euro, la progettazione definitiva.

Ad oggi è stato sviluppato il progetto definitivo della prima fase in esito al quale il costo del raddoppio della tratta Cesano-Vigna di Valle è stato rideterminato in 253 milioni di euro.

Per la seconda fase funzionale gli interventi sono in corso di ridefinizione per tener conto di alcune osservazioni formulate dagli enti locali (con riferimento, in particolare, all'ingresso a Bracciano). Condivisa con gli EELL la nuova soluzione progettuale e sviluppato il relativo Progetto Definitivo potrà essere confermato e/o ridefinito il costo del raddoppio della tratta Vigna di Valle-Bracciano.

Allo stato attuale quindi, il costo del Progetto 0331: Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano viene rideterminato in complessivi 361 milioni di euro, di cui 253 milioni di euro per la Tratta da Vigna di Valle-Bracciano e 111 milioni di euro per la tratta Vigna di Valle-Bracciano.

2 Obiettivi del progetto

I benefici attesi sono:

- Incremento della capacità di trasporto, con frequenza obiettivo pari a 15 minuti tra Cesano e Bracciano, e margini di potenzialità per ulteriori incrementi dell'offerta;
- Elevamento dei livelli di qualità e regolarità;
- Riduzione dei tempi di percorrenza, per effetto dell'eliminazione dei vincoli d'orario imposti dagli incroci.
- Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio in stazione.

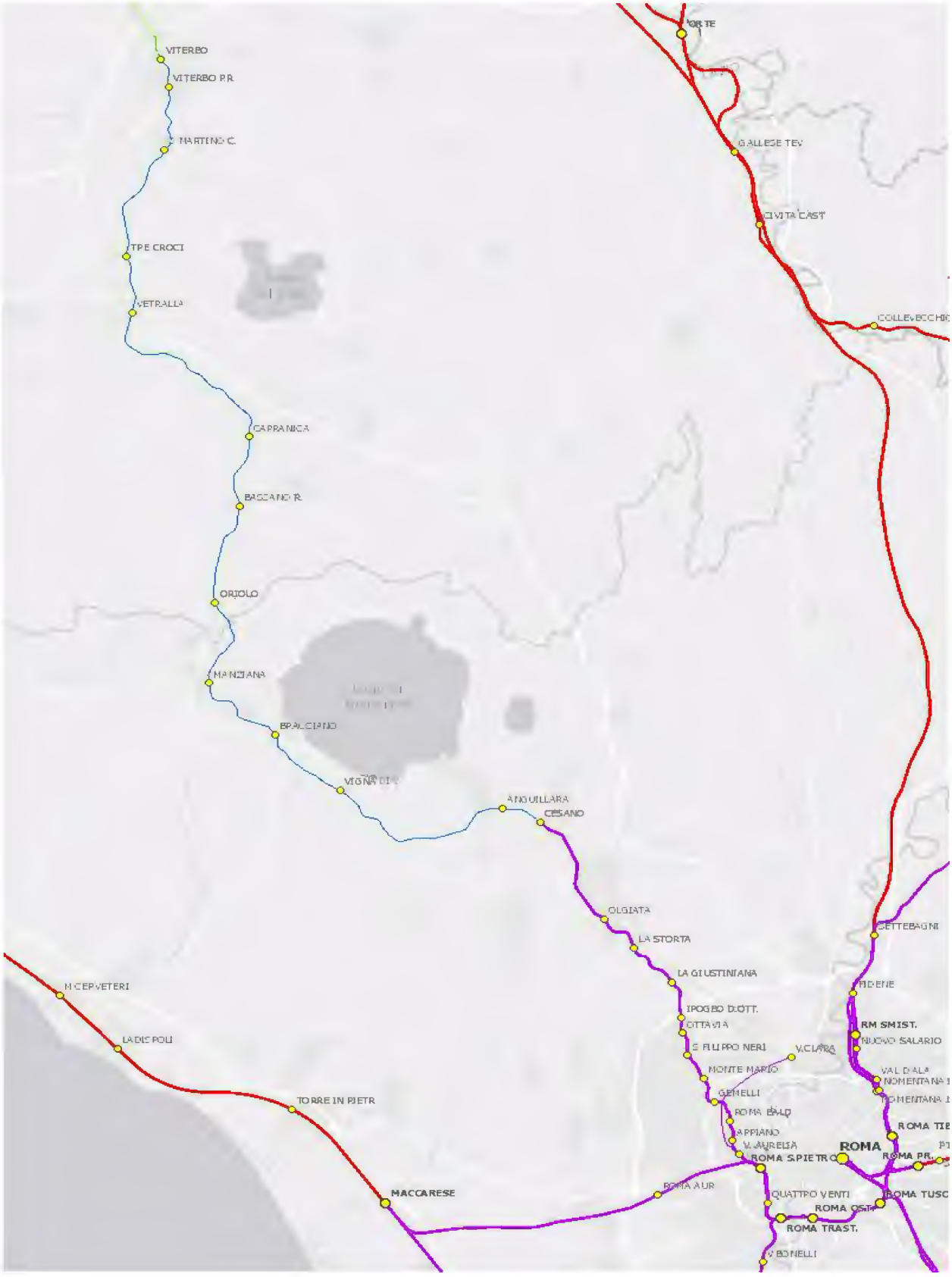
3 Localizzazione

La linea Roma – Viterbo, si estende per 87,75 km e collega Viterbo (stazione Viterbo Porta Fiorentina), città capoluogo di provincia, con Roma (stazione Roma Ostiense) come da immagine in calce.

In prossimità di Roma, la ferrovia Roma – Viterbo si sviluppa su un'area metropolitana densamente urbanizzata.

La linea attraversa i municipi romani XIX (zona Aurelia, Trionfale, Ottavia, La Storta con 178.000 abitanti) e XX (zona La Giustiniana, Cesano con 146.000 abitanti). Uscendo dal territorio comunale di Roma, ma ancora in provincia di Roma, si hanno Anguillara e Bracciano. Questi due comuni hanno avuto uno sviluppo notevole nel corso degli ultimi anni, favorito sicuramente anche dalla nuova FR3 che consente rapidi spostamenti verso l'area metropolitana. Ad esempio Anguillara è passata da un popolazione di 10.083 abitanti (censimento del 1991) a 14.236 abitanti (censimento del 2001) arrivando a 19.139 abitanti (censimento 2011) con un incremento del 90%. La popolazione di Bracciano è cresciuta in 10 anni dagli 11.160 abitanti del 1991 ai 13.436 del 2001 ai 18.848 del 2011 (+70%).

Dopo Bracciano la linea entra nella provincia di Viterbo ove esistono realtà comunali di diversa entità tra le quali si segnalano Capranica con 6.488 abitanti, Vetralla 13.665. La città di Viterbo conta circa 67.130 abitanti.


VITERBO
VITERBO P.R.
MARTINO C.
TRE CROCI
VETRALLA
CAPRANICA
BASCANO R.
ORIOLO
MANZIANA
BRACCIANO
VIGNA DI
ANGUILLARA
CESANO
OLGIATA
LA STORTA
LA GIUSTINIANA
IPOGEO D.OTT.
OTTAVIA
S. FILIPPO NERI
MONTE MARIO
GEMELLI
ROMA BALD
APPIANO
V. AURELIA
ROMA S.PIETRO
QUATTRO VENTI
ROMA OST.
ROMA TRAST.
V. BONELLI
ROMA AUR
MACCARESE
TORRE IN PIETR
LADISPOLI
M.CERVETERI
ORTE
GALLESE TEV
CIVITA CAST
COLLEVECCHIO
SETTEBAGNI
FIDENE
RM SMIST.
NUOVO SALARIO
V.CLARA
VAL D'ALA
NOMENTANA
ROMA
ROMA PR.
ROMA TUSC

4 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Nel 2010 è stato redatto il Progetto Preliminare dell'intero raddoppio Cesano – Bracciano, tuttavia a seguito della mancata condivisione con gli EELL della soluzione individuata per l'ingresso a Bracciano il progetto è stato suddiviso in due fasi funzionali per consentire la realizzazione di parte del raddoppio non interessato dalla problematica suddetta. E' stato pertanto sviluppato il progetto definitivo del raddoppio della tratta Cesano – Vigna di Valle, inviato a marzo 2019 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza.

A valle dell'espressione del suddetto parere sarà aggiornato il progetto per l'avvio della Conferenza di Servizi. Allo stato attuale si prevede di concludere l'iter autorizzativo del sotto-progetto 1 entro la metà del 2020.

Per il raddoppio della tratta Vigna di Valle – Bracciano è in corso una revisione dello studio di fattibilità relativo all'ingresso nella stazione di Bracciano.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La linea Roma – Viterbo, da Roma Ostiense fino a Viterbo Porta Fiorentina, ha un'estesa pari a 87,75 Km. La linea è completamente elettrificata ed è a doppio binario da Ostiense fino a Cesano (km 27,64) mentre il tratto da Cesano a Viterbo è a semplice binario. Tra Roma Ostiense e Roma San Filippo Neri (11,5 km) il tracciato attraversa l'area urbana della Capitale e si sviluppa prevalentemente in galleria mentre per il restante tratto fino a Viterbo Porta Fiorentina (76,3 km), attraversando un'area extraurbana e/o naturale si sviluppa prevalentemente in rilevato/trincea. La velocità di tracciato in Rango A varia da un minimo di 60 km/h ad un massimo di 100 km/h, mentre la pendenza massima arriva al 24 ‰.

Sono presenti inoltre 26 PL localizzati lungo la tratta tra Cesano e Viterbo Porta Fiorentina.

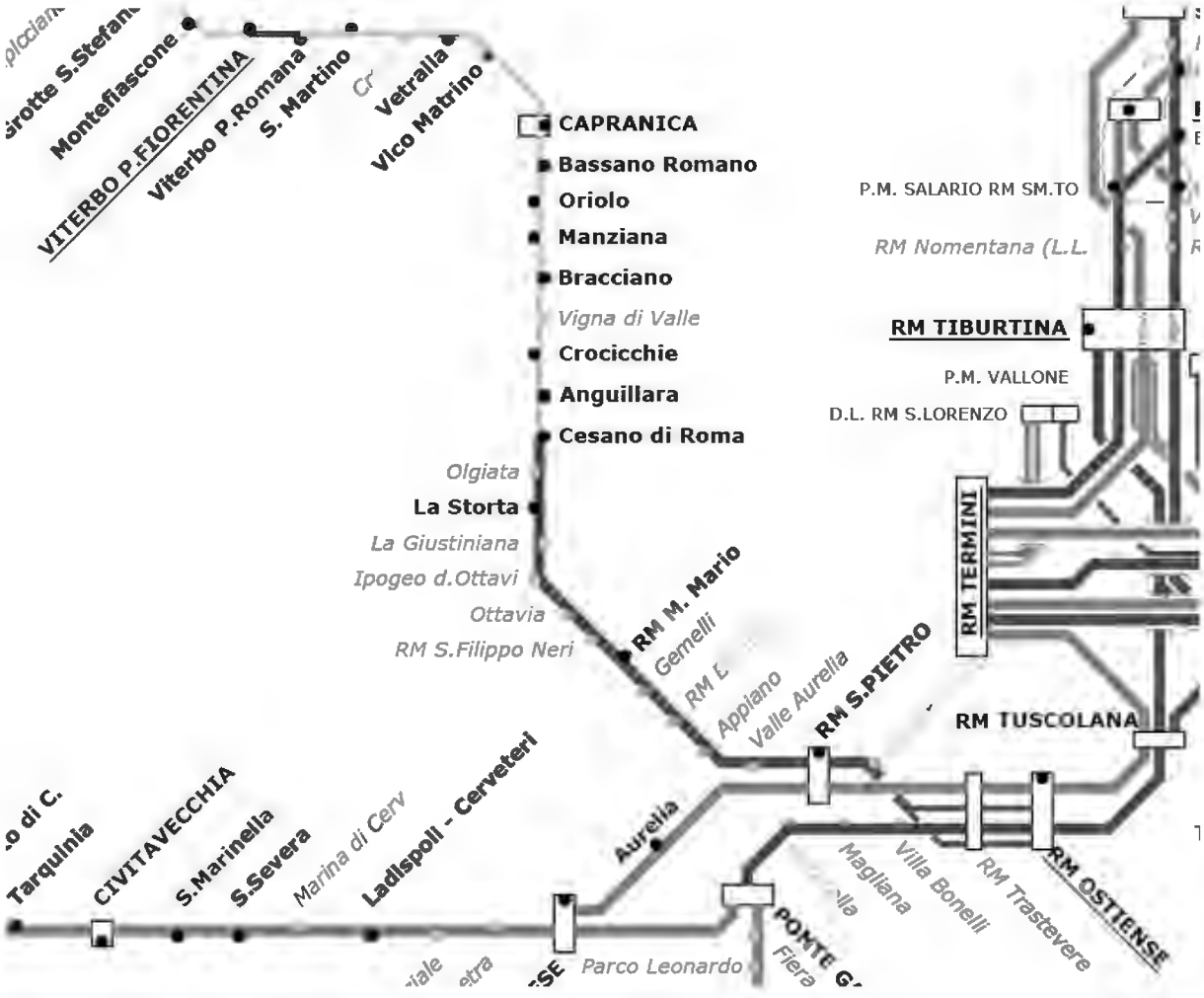
La circolazione sulla linea è gestita da:

- ✓ Dirigente Centrale Operativo (ACCM/SCCM) per il tratto Roma Ostiense - Roma S. Pietro con sede presso il Posto Centrale di Roma Termini;
- ✓ Dirigente Centrale Operativo (CTC), con sede presso il Posto Centrale di Roma Termini, per il tratto Roma S. Pietro – Viterbo Porta Fiorentina – Attigliano.

Le stazioni o fermate sulla tratta a doppio binario da Ostiense a Cesano sono tutte munite di sottopassaggi ed in genere sono impresenziate.

I regimi di circolazione presenti sulla linea sono i seguenti:

- Roma Ostiense –Roma M. Mario: Blocco automatico banalizzato;
- Roma M. Mario – Cesano: Blocco automatico;
- Cesano – Viterbo P. Romana: Blocco Conta Assi;
- Viterbo P. Romana – Viterbo Porta Fiorentina: Blocco automatico a correnti fisse.



5.2 Aspetti commerciali

L'intera linea è caratterizzata da un forte pendolarismo giornaliero da e per la Capitale che vede la mattina un flusso prevalente nella direzione Roma; tale flusso nel pomeriggio s'inverte partendo da Roma e ridistribuendosi lungo le fermate della linea.

Il numero dei passeggeri che impegnano giornalmente gli impianti si concentra sulla tratta tra Bracciano e Roma; nella città di Viterbo la stazione di Viterbo Porta Romana presenta una frequentazione superiore di circa il 48% rispetto a quella della stazione di Viterbo Porta Fiorentina dove si attestano anche i servizi della tratta Attigliano-Viterbo1.

La fermata di Valle Aurelia, dove è possibile l'interscambio con la metro A esercita un notevole effetto attrattivo.

E' interessante anche annotare che nel corso degli anni, a partire dalla sua riapertura nel 2000, il numero dei passeggeri saliti e discesi in ognuno degli impianti della tratta metropolitana si è incrementato a dimostrazione che il servizio viene considerato molto attrattivo.

Sulla linea Roma – Viterbo insiste esclusivamente un'offerta ferroviaria di treni Regionali. Non vi sono né treni di lunga percorrenza né treni merci.

La circolazione nel tratto Ostiense – Cesano è del tipo metropolitano. I treni omotachici si succedono lungo la linea con distanziamenti minimi che possono arrivare anche a 5 - 6 minuti.

La capacità potenziale di una linea del genere, se ci riferiamo ad un periodo di circolazione pari a 16 - 17 ore, è nell'ordine dei **260 - 280 treni/giorno**.

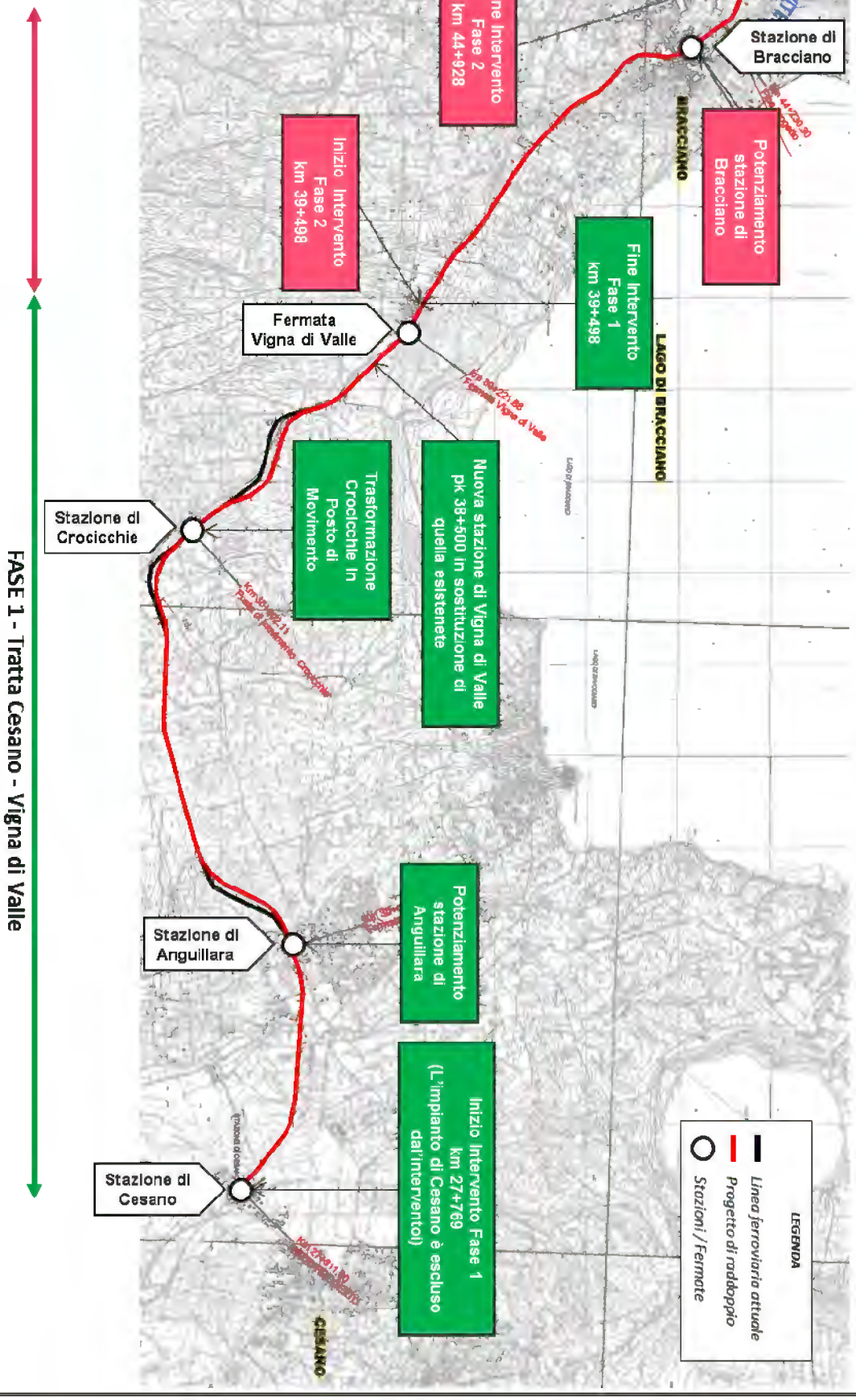
Nei tratti a binario unico da Cesano a Viterbo si hanno valori di capacità più limitati. La necessità di effettuare incroci penalizza sia i valori di capacità che i tempi di percorrenza e complica la gestione della circolazione poiché il ritardo di un treno comporta la necessità di predisporre nuove possibilità di incrocio e si ripercuote inevitabilmente sugli altri treni circolanti.

6 Descrizione dell'intervento

Come già espresso in premessa, il progetto di raddoppio in questione è riferito alla tratta Cesano – Bracciano di estesa pari a circa 16 km, quale proseguimento di quello già realizzato tra Roma e Cesano, al fine di incrementare l'offerta di trasporto metropolitano fino a Bracciano. Il raddoppio, che verrà realizzato in due fasi, è articolato nei seguenti sotto progetti (vedi corografia seguente):

- ✓ Sotto progetto 1: raddoppio Cesano – Vigna di Valle (12 km circa);
- ✓ Sotto progetto 2: raddoppio Vigna di Valle – Bracciano (4 km circa).

1 Dati 2014 – Divisione Trasporto Passeggeri


FASE 1 - Tratta Cesano - Vigna di Valle
Stazione di Bracciano
Potenziamento stazione di Bracciano
Fine Intervento Fase 2 km 44+928
Inizio Intervento Fase 2 km 39+498
Fine Intervento Fase 1 km 39+498
Fermata Vigna di Valle
Nuova stazione di Vigna di Valle pk 38+500 in sostituzione di quella esistente
Trasformazione Crocicchie In Posto di Movimento
Stazione di Crocicchie
Stazione di Anguillara
Potenziamento stazione di Anguillara
Inizio Intervento Fase 1 km 27+769 (L'impianto di Cesano è escluso dall'intervento)
Stazione di Cesano
BRACCIANO
LAGO DI BRACCIANO
CESANO
LEGENDA
Linea ferroviaria attuale
Progetto di raddoppio
Stazioni / Fermate

La realizzazione del doppio binario favorisce la possibilità di prolungare il servizio con frequenza dei treni a 15 minuti fino a Vigna di Valle in prima fase e, a regime, fino a Bracciano.

Nell'ambito del **sotto progetto 1** sono previsti gli interventi di seguito descritti.

Raddoppio con velocità di progetto 115 km/h in Rango A, pendenza massima del 15,3‰, ed interasse 4,00 m, dal km 27+769 (stazione di Cesano esclusa) al km 39+497 (fine intervento dopo la nuova stazione di Vigna di Valle), parte in affiancamento e parte in variante di tracciato con nuovo binario (futuro dispari) a destra dell'attuale nel senso delle progressive crescenti. I tratti in variante hanno una estesa pari a circa 5,8 km sui 12 km complessivi dell'intervento.

La stazione di Cesano sarà munita di comunicazioni, lato Anguillara, percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h.

La stazione di Anguillara (km 30+640) sarà potenziata dotandola di tre binari di circolazione atti allo svolgimento del servizio viaggiatori e un binario secondario centralizzato adibito all'attestamento dei rotabili. Le comunicazioni tra i binari di circolazione saranno tutte percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h. La stazione sarà inoltre dotata di un sottopasso di stazione munito di rampe di accesso/ascensori; marciapiedi "h55" con lunghezza di 250 m e larghezza minima di 3 m; pensiline da 150 metri a copertura dei marciapiedi e delle rampe di accesso/ascensori; scale fisse e rampe per i disabili, impianti di illuminazione, audio, telecontrollo e security, opere a verde. Sarà dotata inoltre di un nuovo parcheggio.

L'attuale stazione di Crocicchie (km 35+850), oggi inibita al servizio viaggiatori, sarà trasformata in un Posto di Comunicazione baricentrico tra le stazioni di Cesano e Bracciano, munito di nuove comunicazioni percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h.

A Vigna di Valle sarà realizzata una nuova stazione (km 38+500) su nuovo sedime a circa 780 m lato Cesano rispetto la posizione attuale in assenza dei necessari spazi per i vincoli urbanistici al contorno. Tale stazione sarà dotata di 4 binari di circolazione e 1 binario secondario centralizzato per attestamento dei rotabili. Le comunicazioni tra i binari di circolazione saranno tutte percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h. La stazione sarà inoltre dotata di un sottopasso di stazione munito di rampe di accesso/ascensori; marciapiedi "h55" con lunghezza di 250 m e larghezza minima di 3 m; pensiline da 150 metri

a copertura dei marciapiedi e delle rampe di accesso/ascensori; scale fisse e rampe per i disabili, impianti di illuminazione, audio, telecontrollo e security, opere a verdee parcheggio per auto private e servizio autobus.

Si prevede la soppressione di tutti i Passaggi a Livello ancora in esercizio lungo la tratta.

La nuova linea sarà attrezzata con ACCM/SCCM, BAB con emulazione RSC nonché è prevista la realizzazione di un nuovo PPM di Crocicchie e dei PP/ACC di Cesano, Anguillara e Vigna di Valle.

La trazione elettrica rimarrà a 3KVcc ed è previsto l'adeguamento della SSE di Crocicchie ed una nuova cabina TE a Vigna di Valle.

Sono previste barriere antirumore in corrispondenza della stazione di Anguillara e del liceo Ignazio Vian.

Dal punto di vista realizzativo il raddoppio sarà realizzato in due macro-fasi successive:

Macro-fase 1 – realizzazione in affiancamento ed in variante delle opere civili, armamento e impianti tecnologici del nuovo binario dispari ad una distanza di 5,50 m dal binario attuale così da mantenere la linea in esercizio. Nelle stazioni vengono eseguiti i lavori per consentire l'esercizio sul nuovo dispari;

Macro-fase 2 – attivazione circolazione a singolo binario sul nuovo dispari e rifacimento completo del binario esistente, futuro pari, dal corpo stradale agli impianti tecnologici posizionandolo a 4 m dal dispari. Completamento delle stazioni per l'esercizio a doppio binario. Finita i lavori viene attivata la circolazione su entrambi i binari.

Nell'ambito del **sotto progetto 2** si prevede il completamento del raddoppio di linea fino a Bracciano. Allo stato attuale della progettazione, si prevede che la stazione di Bracciano sarà munita di una dotazione infrastrutturale tale da essere configurata come stazione passante, atta ad effettuare incroci e attestamenti.

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Le caratteristiche tecniche del **sotto progetto 1** sono descritte a seguire.

Raddoppio dal km 27+769 (stazione di Cesano esclusa) al km 39+497 (fine intervento dopo la nuova stazione di Vigna di Valle), per una estesa complessiva di circa 12 km, con aggiunta del nuovo binario dispari a destra dell'attuale nel senso delle progressive crescenti ad

interasse 4,00 m e rinnovo del binario esistente (corpo stradale, armamento, trazione elettrica e segnalamento).

Il nuovo tracciato si svilupperà in affiancamento all'esistente ad eccezione di 5,8 km di variante nei seguenti tratti:

- dal km 30+000 al km 32+340 per aumento velocità;
- dal km 30+900 al km 32+340 per potenziamento stazione di Anguillara e aumento velocità ;
- dal km 35+713 al km 35+972 per aumento velocità;
- dal km 36+203 al km 38+000 per aumento velocità;

Le varianti interesseranno anche il binario esistente.

La velocità di tracciato massima in rango A sarà elevata dagli attuali 90 km/h a 115 km/h, l'andamento altimetrico, che prevede una pendenza massima del 15,3‰, seguirà sostanzialmente quello attuale.

Si prevede la soppressione di tutti i Passaggi a Livello ancora in esercizio lungo la tratta, in particolare al km 29+500, 30+200, 30+940, 35+050 e la realizzazione di opere viarie sostitutive con sovrappassi per tutti i PL.

Le principali opere d'arte sono costituite dalle opere di soppressione PL su menzionate.

La stazione di Cesano sarà munita di comunicazioni, lato Anguillara, percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h.

La stazione di Anguillara (km 30+640) sarà potenziata dotandola di tre binari di circolazione, un binario secondario centralizzato adibito all'attestamento dei rotabili e comunicazioni a 60 km/h tra i binari di circolazione.

L'attuale stazione di Crocicchie (km 35+850), sarà trasformata in un Posto di Comunicazione con comunicazioni a 60 km/h.

A Vigna di Valle sarà realizzata una nuova stazione (km 38+500) su nuovo sedime a circa 780 m lato Cesano dotata di 4 binari di circolazione, 1 binario secondario centralizzato per attestamento dei rotabili e comunicazioni a 60 km/h tra i binari di circolazione.

Gli standard architettonici saranno gli stessi di quelli realizzati per le fermate della tratta S.Pietro – Cesano (sottopasso, scale, rampe di accesso, ascensori, marciapiedi "h55" con lunghezza di 250 m e larghezza minima di 3 m, pensiline da 150 m, impianti di illuminazione, audio, telecontrollo e security, opere a verdee parcheggio per auto private e servizio autobus)

Per la lunghezza dei marciapiedi è prevista un'estensione di 250 m (le altre stazioni del tratto quadruplicato hanno lunghezze tra i 200 e i 250 m), per consentire l'eventuale ricevimento in stazione di treni più lunghi o con composizione doppia.
La nuova linea sarà attrezzata con ACCM/SCCM con gestione dal Posto Centrale di Roma Termini fino a Vigna di Valle, BAB con emulazione RSC nonché è prevista la realizzazione di un nuovo PPM di Crocicchie e dei PP/ACC di Cesano, Anguillara e Vigna di Valle.
La trazione elettrica rimarrà a 3KVcc ed è previsto l'adeguamento della SSE di Crocicchie ed una nuova cabina TE a Vigna di Valle.
Sono previste barriere antirumore in corrispondenza della stazione di Anguillara e del liceo Ignazio Vian.

Le caratteristiche tecniche del **sotto progetto 2** prevedono il completamento del raddoppio di linea fino a Bracciano con rifacimento della stazione di Bracciano in configurazione passante, atta ad effettuare incroci e attestamenti. In particolare si prevede di dotarla di tre binari passanti, con tronchini di indipendenza e comunicazioni percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h; sarà inoltre dotata di un sottopasso di stazione munito di rampe di accesso/ascensori, marciapiedi "h55" con lunghezza di 250 m e larghezza minima di 3 m.
Le ulteriori caratteristiche tecniche saranno definite a conclusione dello studio della soluzione progettuale che risolva le criticità relative all'ingresso nel centro urbano di Bracciano, caratterizzato da significativi dislivelli e dalla necessità di eliminare l'interferenza con un PL in pieno centro cittadino.

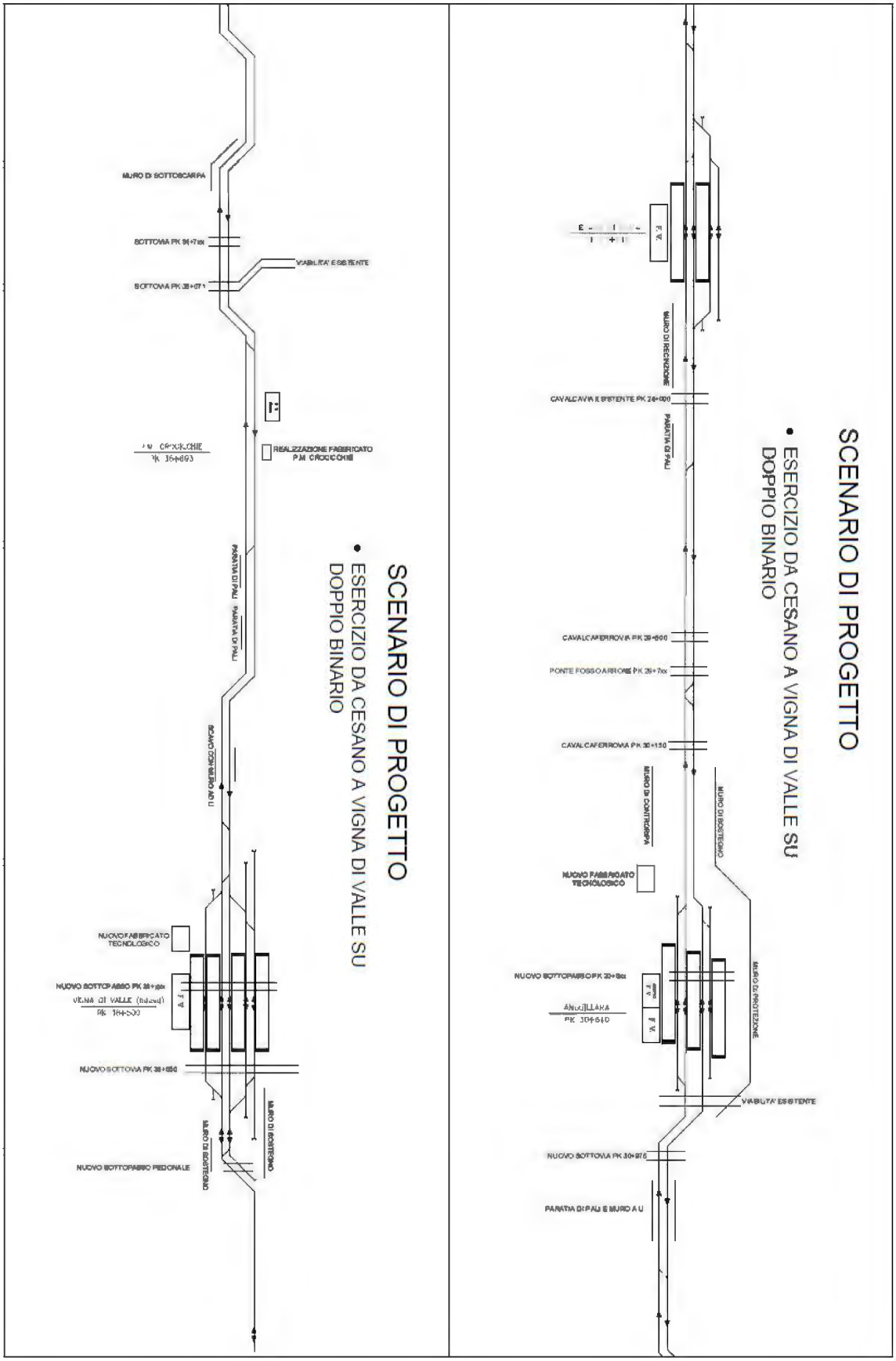
8 L'offerta futura

L'offerta futura sulla tratta raddoppiata potrà avere notevoli incrementi.

Nell'ambito **dell'Accordo Quadro** stipulato tra RFI e Regione Lazio (27-11-2003) per lo sviluppo e il potenziamento del trasporto ferroviario nella Regione Lazio era stato definito l'obiettivo "di conservare e incrementare la quota degli spostamenti passeggeri sulla rete ferroviaria, di conseguire un riequilibrio modale per ridurre la congestione e assicurare uno sviluppo sostenibile del territorio, attraverso il miglioramento del tempo di viaggio, la qualità del servizio, l'accessibilità alle infrastrutture ferroviarie".

In particolare l'accordo prevedeva per la linea Roma – Viterbo il "Raddoppio della tratta Cesano – Bracciano, quale proseguimento del raddoppio già realizzato tra Roma e Cesano, per incrementare la frequenza dei servizi metropolitani fino a Bracciano".
L'accordo con gli Enti Locali del febbraio 2006, oltre alla conferma del raddoppio Cesano – Bracciano, prevede anche lo studio di un'ulteriore fase di potenziamento da Bracciano a Viterbo.
Tale intervento è stato successivamente confermato nell'aggiornamento dell'Accordo Quadro per l'impegno di capacità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale tra RFI e Regione Lazio del 22-02-2018 che prevede, a valle del completamento dell'intervento, l'estensione fino a Vigna di Valle e successivamente fino a Bracciano dei servizi con frequenza a 15'.

Grazie all'eliminazione dei tempi di incrocio a Crocicchie, su alcuni treni il recupero sui tempi di percorrenza varia tra i 4 e i 6 minuti.
La capacità della linea consentirà di inoltrare treni in successione anche con distanziamenti inferiori (fino a 5 min) qualora la domanda di trasporto lo richieda.


SCENARIO DI PROGETTO
• ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU DOPPIO BINARIO
MURO DI SOTTOSCARPA
VIABILITA' ESISTENTE
REALIZZAZIONE FABBRICATO P.M. CROCICCHIE
PARATIA DI PALI
NUOVO FABBRICATO TECNOLOGICO
NUOVO SOTTOVIA PK 30+650
MURO DI SOSTEGNO
NUOVO SOTTOPASSO PEDONALE
SCENARIO DI PROGETTO
• ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU DOPPIO BINARIO
MURO DI RECINZIONE
CAVALCAVIA ESISTENTE PK 29+000
PARATIA DI PALI
CAVALCAFERROVIA PK 29+600
PONTE FOSSO ARRONE PK 29+700
CAVALCAFERROVIA PK 30+150
MURO DI CONTRORIPA
MURO DI SOSTEGNO
NUOVO FABBRICATO TECNOLOGICO
NUOVO SOTTOPASSO PK 30+800
MURO DI PROTEZIONE
VIABILITA' ESISTENTE
NUOVO SOTTOVIA PK 30+970
PARATIA DI PALI E MURO A U

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento era stimato, in base alla progettazione preliminare e agli studi disponibili, in 250 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato (stima valore opere con tariffe RFI 2009).

PIS Tabella A

PROGETTO PRELIMINARE
LINEA ROMA - VITERBO
RADDOPPIO TRATTA CESANO - BRACCIANO

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (Mln €)
Lavorazioni	**169,7**	**67,9%**	**169,7**
Opere civili	*141,5*	*56,6%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*8,0*	*3,2%*	
Impianti tecnologici	*20,3*	*8,1%*	
Oneri per la sicurezza	**7,0**	**2,8%**	**176,7**
Somme a disposizione	**73,3**	**29,3%**	**250,0**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**250,0**	**100,0%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Successivamente allo sviluppo del Progetto Preliminare (2010), a seguito delle difficoltà incontrate nell'individuare e condividere con gli EELL la soluzione ottimale per l'ingresso nella stazione di Bracciano, l'intervento è stato suddiviso in 2 fasi funzionali:

- Fase 1 Cesano - Vigna di Valle per un costo a vita intera stimato di 142 M€ circa;
- Fase 2 Vigna di Valle - Bracciano per un costo a vita intera stimato 108 M€ circa.

Infatti, le criticità legate all'ingresso nel centro abitato di Bracciano, caratterizzato da significativi dislivelli e dalla necessità di eliminare l'interferenza con un PL in pieno centro cittadino, non hanno consentito di consolidare una soluzione con gli EELL. Attualmente è allo studio una nuova ipotesi di progetto che una volta consolidata internamente sarà

sottoposta agli EELL per la condivisione. Per quanto sopra, ad oggi è stata data priorità alla Fase 1 per la quale è stato sviluppato il Progetto Definitivo.

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 361 milioni di euro determinato a seguito dell'aumento relativo alla sola Fase funzionale 1 come da seguente Quadro Economico (stima valore opere con tariffe RFI 2018).

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO TRATTA CESANO - VIGNA DI VALLE

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (Mln €)
Lavorazioni	**153,18**	**60,55%**	**153,18**
Opere civili	*123,40*	*48,78%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*6,99*	*2,76%*	
Impianti tecnologici	*22,78*	*9,01%*	
Oneri per la sicurezza	**6,75**	**2,67%**	**159,93**
Somme a disposizione	**93,04**	**36,78%**	**252,97**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**252,97**	**100,00%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Il nuovo costo a vita intera della prima fase è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo, sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2018).

L'attuale richiesta di aumento del costo a vita intera da 250 M€ a 361 M€ è pertanto relativa all'aumento dei costi della sola Fase funzionale 1 Cesano - Vigna di Valle.

A seguito della condivisione con gli EELL della soluzione progettuale per l'ingresso a Bracciano e lo sviluppo del relativo Progetto Definitivo potrà essere confermato e/o ridefinito il costo della Fase Funzionale 2 Vigna di Valle Bracciano.

Quanto sopra illustrato, l'incremento del costo a vita intera di 111 milioni di euro, è stato sostanzialmente determinato dagli approfondimenti e affinamenti progettuali condotti nello sviluppo del Progetto Definitivo della tratta funzionale Cesano – Vigna di Valle, compresi gli adeguamenti ai più recenti e performanti standard infrastrutturali e tecnologici nonché dalla necessità di suddividere il progetto in due fasi funzionali distinte. Con riferimento al primo aspetto si rappresenta che l'aumento dei costi è legato, in particolare a:

- varianti di tracciato a seguito delle modifiche agli impianti di Vigna di Valle e Anguillara con conseguenti maggiori oneri per la realizzazione delle opere d'arte;
- previsione di utilizzo delle ultime tecnologie per la sicurezza e segnalamento della circolazione ferroviaria (ACCM/SCCM, BAB con emulazione RSC);

La suddivisione dell'intervento in due fasi funzionali ha richiesto una modifica parziale degli input funzionali che hanno comportato maggiori costi per:

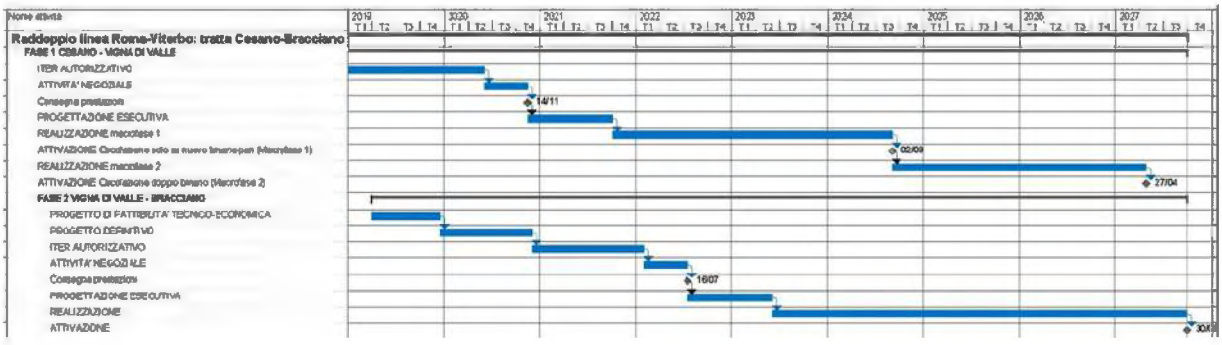
- trasformazione di Vigna di Valle da fermata a stazione di attestamento a 5 binari per il passaggio dal doppio al singolo binario. Inoltre tale stazione è stata spostata su nuovo sedime in quanto sul sedime attuale non erano disponibili spazi sufficienti per i vincoli urbanistici al contorno;
- potenziamento della stazione di Anguillara con 4 binari per esigenze di capacità e flessibilità dell'esercizio ferroviario nella nuova configurazione;

Le modifiche hanno inoltre determinato un incremento delle quantità di terre e rocce da scavo che, non avendo trovato possibilità di allocazione nei siti ricettivi dell'area, hanno comportato la necessità di prevedere maggiori oneri per la loro gestione in conformità alle norme in materia ambientale;

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 13 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori di 240 milioni di euro inseriti nei fabbisogni per l'annualità 2019, necessari per la copertura dell'avvio realizzativo del raddoppio della tratta Cesano-Vigna di Valle e per il proseguimento della fase progettuale della tratta Vigna di Valle-Bracciano.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività:



Le tempistiche dell'iter approvativo sono calcolate secondo quanto previsto dalla normativa vigente, i tempi di redazione del Progetto Esecutivo e delle attività negoziali sono stimati sulla base di casi analoghi mentre i tempi di realizzazione sono desunti dai documenti progettuali delle due fasi funzionali in base al livello di approfondimento raggiunto.

In esito all'iter approvativo del PD, per il quale sono previsti 12 mesi secondo i termini di legge, sono pianificati:

3 mesi per aggiornamento PD alle prescrizioni CdS e per attività negoziali;

7 mesi per progettazione esecutiva;

36 mesi per realizzazione macro-fase 1;

32 mesi per attivazione raddoppio completo;

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0359:
Raddoppio Campoleone – Aprilia
(CUP J77I12000010008)

INDICE

1 PREMESSE 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3 LOCALIZZAZIONE 3

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 5

5 SITUAZIONE ATTUALE 5

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 5

5.2 Aspetti commerciali 6

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 7

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 9

8 L'OFFERTA FUTURA 10

9 COSTO A VITA INTERA 12

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 14

1 PREMESSE

Il progetto "Raddoppio Campoleone-Aprilia" prevede la realizzazione del doppio binario sulla linea Campoleone – Nettuno nella tratta da Campoleone ad Aprilia al fine di aumentare le caratteristiche capacitive e prestazionali del servizio metropolitano esistente da e per Roma.
L'intervento, inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale stimato di 60 milioni di euro, è interamente finanziato.
Ad oggi è stato sviluppato il progetto definitivo in esito al quale il costo del raddoppio è stato rideterminato in 73,7 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

Il completamento del complesso degli interventi previsti sulla linea Campoleone – Aprilia creerà le condizioni per:

- l'incremento del livello di servizio offerto;
- il miglioramento della regolarità del servizio;
- il miglioramento dell'accessibilità al servizio da parte della Clientela.

3 Localizzazione

La linea Campoleone – Nettuno si estende per circa 25 km e collega la zona del litorale sud di Roma con la Capitale attraverso la relazione regionale FL8 Roma Termini – Nettuno costituita dalla linea in oggetto e dalla direttrice Roma – Formia a doppio binario tra Campoleone e Roma come da stralcio planimetrico in calce.
I comuni attraversati dalla linea sono Aprilia (provincia di Latina il cui comune comprende anche la frazione di Campoleone) Anzio e Nettuno in provincia di Roma. Nel corso degli ultimi anni la popolazione in questi comuni è notevolmente aumentata fino ad oltre il 30%.
L'intera linea è caratterizzata da un forte pendolarismo giornaliero da e per la Capitale che vede la mattina un flusso prevalente nella direzione Roma; tale flusso nel pomeriggio s'inverte partendo da Roma e ridistribuendosi lungo le fermate della linea.

ROMA
ROMA S.PIETRO
ROMA PR.
PTOGLIATTI
TOR SAPIENZA
SERENISSIMA
QUATTRO VENTI
ROMA TUSC.
ROMA OST.
ROMA TRAST.
V. BONELLI
CAPANNELLE
TORRICOLA
CIAMPINO
FRASCATI
ACETOSA
CASABIANCA
CASSONE
PANTANELLA
C. MARIA D.M.
MARINO
VILLETTA
ALBANO L.
PAVONA
CANCELLIERA
POMEZIA
CECCHINA
VELLETRI
S. EUROSIA
LANUVIO
S. GENNARO
CAMPOLEONE
APRILIA
CAMPO DI CARNE
PADIGLIONE
L. DI LAVINIO
V. CLAUDIA
MARECHIARO
ANZIO C.
NETTUNO

4 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Nel rispetto degli accordi sottoscritti con il Protocollo d'Intesa tra Regione Lazio, Province di Frosinone, Latina, Rieti, Roma e Viterbo, Comune di Roma, FS SpA ed RFI SpA del 14/2/2006, nel marzo del 2008 è stato sviluppato lo Studio di Fattibilità.

Nel 2014 è stato redatto il Progetto Preliminare il quale è stato successivamente inviato alla Regione Lazio per la Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ottenendo, nel 2018, il parere di esclusione da detto procedimento.

La successiva Progettazione Definitiva degli interventi si è conclusa a luglio 2018. Il progetto è stato inviato ad agosto 2018 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ha espresso parere positivo a novembre 2018.

A marzo 2019 è stato richiesto al MIT l'avvio dell'iter approvativo del progetto da parte degli Enti competenti. Allo stato attuale si prevede di concludere l'iter autorizzativo entro il 2019.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La linea Campoleone – Nettuno, a semplice binario elettrificato per un'estesa di 25,62 km, attraversa un territorio prevalentemente extra-urbano tra Campoleone e Padiglione ad eccezione dell'agglomerato urbano di Aprilia mentre tra Padiglione e Nettuno si sviluppa all'interno del tessuto urbano.

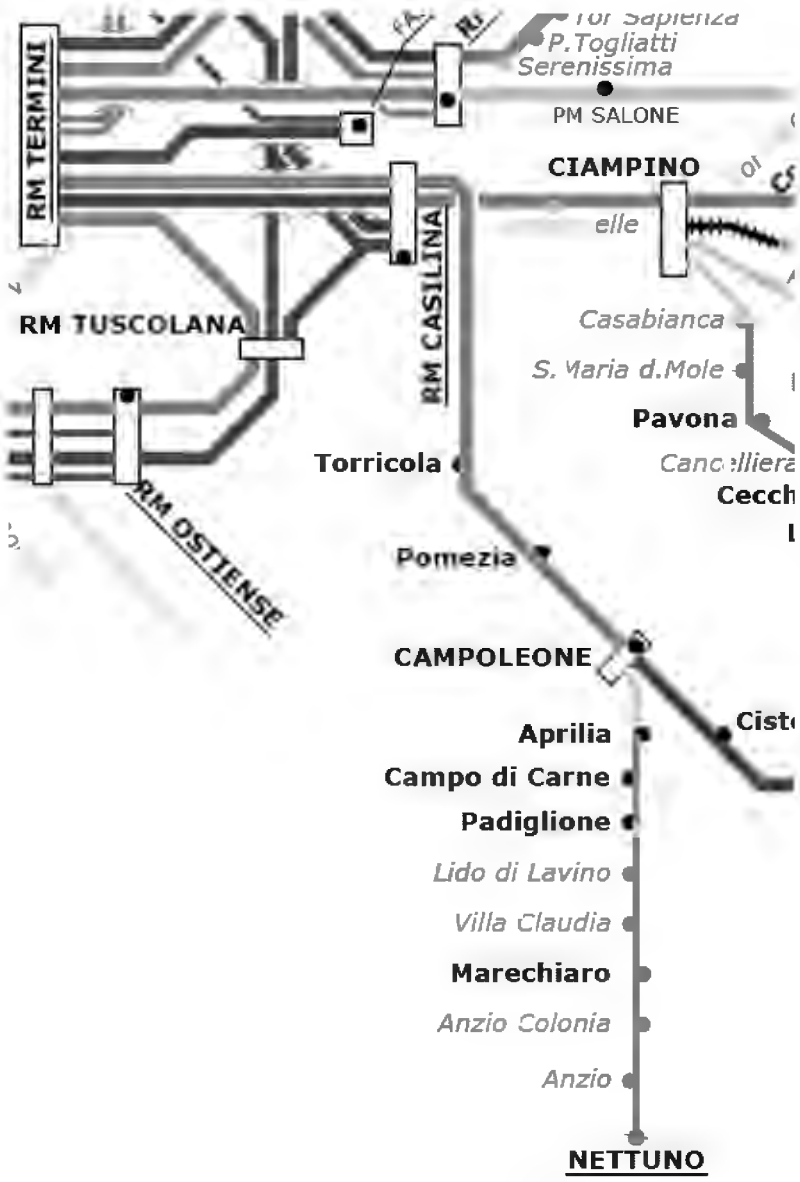
Il tracciato si sviluppa prevalentemente in rilevato/trincea ad eccezione della galleria di circa 1,1 km tra Anzio e Nettuno che sottopassa la riserva naturale di Villa Borghese.

La velocità di tracciato in Rango A varia da un minimo di 65 km/h ad un massimo di 100 km/h, mentre la pendenza massima arriva al 14 ‰.

Sono presenti inoltre 5 passaggi a livello localizzati lungo la tratta tra Aprilia e Marechiaro.

La circolazione è gestita in Dirigenza Centrale Operativa ACCM/SCCM (da Roma Termini).

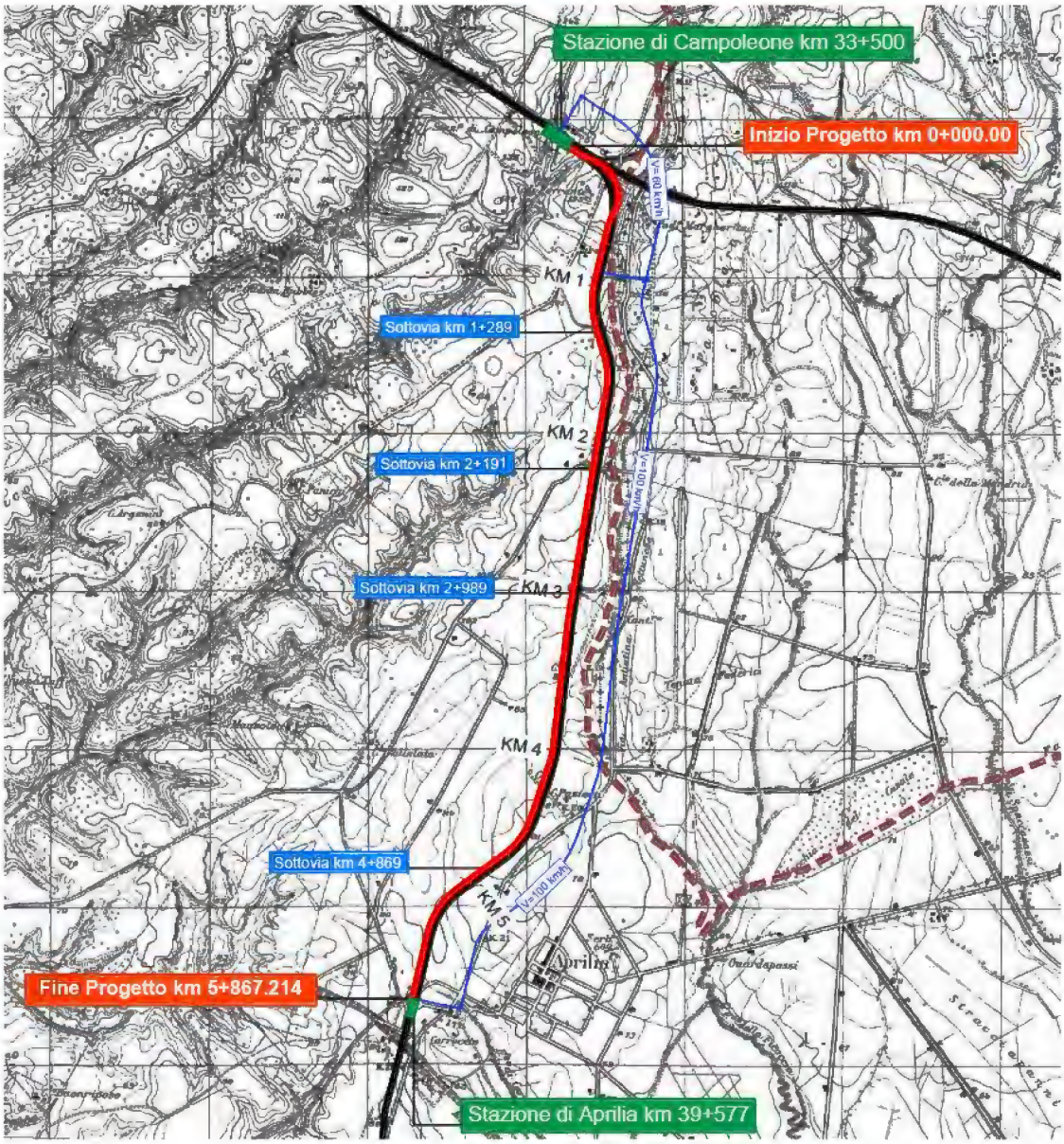
Il regime di circolazione è blocco conta assi.



5.2 Aspetti commerciali

La linea è interessata dai servizi regionali della relazione FL8 Roma – Nettuno. In particolare il modello di esercizio prevede attualmente servizi con frequenza oraria per ciascun senso di marcia, con rinforzi nelle ore di punta.

6 Descrizione dell'intervento



Il progetto prevede interventi all'infrastruttura finalizzati al miglioramento della regolarità del servizio ed all'incremento della capacità che consistono principalmente in:

- raddoppio della linea tra le stazioni di Campoleone ed Aprilia (lunghezza circa 6 km);
- modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione del PRG nelle stazioni di Campoleone ed Aprilia;
- adeguamento degli apparati di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico;

Nel dettaglio il raddoppio sarà realizzato dalla stazione di Campoleone km 33+500 della linea Roma – Formia alla stazione di Aprilia km 39+577 con velocità di progetto 100 km/h in Rango A, pendenza massima del 14,0‰, ed interasse 5,50 m. Il un nuovo binario pari sarà a destra nel senso delle progressive crescenti per minimizzare le interferenze con il tessuto urbano e per non interferire con l'elettrificazione del binario esistente posto sul lato opposto. Non sono previsti interventi sul binario esistente ad eccezione del rinnovo della trazione elettrica.

Il tracciato nel suo complesso è composto da un'alternanza di tratti in rilevato e trincea e nelle zone in stretta vicinanza con l'abitato sono previste opere d'arte atte a limitarne gli ingombri. Lungo il tracciato si incontrano una serie di viabilità locali che già presentano delle opere di attraversamento che vengono adeguate alla nuova sede o demolite e ricostruite.

Non sono presenti passaggi a livello da sopprimere.

Il PRG di Campoleone sarà modificato per consentire l'uscita della linea a doppio binario verso Nettuno.

Il PRG di Aprilia sarà modificato lato Campoleone per consentire l'ingresso del nuovo binario di corsa.

La nuova linea sarà attrezzata con BAB ad emulazione RSC gestita dall'ACCM/SCCM presente, mentre saranno riconfigurati per il raddoppio il PP/ACC di Campoleone e il PPM di Aprilia.

La trazione elettrica rimarrà a 3KVcc.

Visto il ridotto numero di ricettori dal punto di vista dell'inquinamento acustico si prevedono interventi diretti sugli edifici.

Dal punto di vista realizzativo il raddoppio sarà realizzato in due macro-fasi successive:

Macro-fase 1 – realizzazione in affiancamento delle opere civili, armamento e impianti tecnologici del nuovo binario pari ad una distanza di 5,50 m dal binario attuale così da mantenere la linea in esercizio, limitando le soggezioni durante i lavori. Nelle stazioni vengono eseguiti i lavori per consentire l'esercizio sul nuovo binario pari;

Macro-fase 2 – attivazione circolazione a singolo binario sul nuovo binario pari e rifacimento della trazione elettrica sul binario esistente (futuro binario dispari). Completamento delle stazioni per l'esercizio a doppio binario. Finiti i lavori verrà attivata la circolazione su entrambi i binari.

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Raddoppio dalla stazione di Campoleone km 33+500 della linea Roma – Formia alla stazione di Aprilia km 39+577, per una estesa complessiva di circa 6 km, con aggiunta del nuovo binario pari a destra dell'attuale nel senso delle progressive crescenti mentre sul binario esistente (futuro dispari) si prevede il solo rifacimento della trazione elettrica.

Il tracciato si svilupperà in affiancamento all'esistente prevedendo la stessa velocità massima in rango A pari a 100 km/h e lo stesso andamento altimetrico con pendenza massima del 14,0‰.

Le principali opere d'arte sono costituite dagli adeguamenti dei sottovia delle viabilità esistenti, in particolare:

- nuovo sottopasso ferroviario alla progressiva 1+289.54 in sostituzione dell'esistente;
- prolungamento sottopasso ferroviario alla progressiva 2+191.29;
- prolungamento sottopasso ferroviario alla progressiva 2+989.77;
- prolungamento sottopasso ferroviario alla progressiva 4+869.20;

Non sono presenti PL da sopprimere.

Nella stazione di Campoleone si prevede l'allungamento del quarto marciapiede, la demolizione della comunicazione tra il IV e VI binario e del tratto di linea esistente, la realizzazione dei binari pari e dispari di raddoppio in direzione di Aprilia, l'adeguamento e prolungamento di un tombino e le modifiche dell'apparato di stazione.

Nella stazione di Aprilia si prevede la demolizione di un tratto del II binario e realizzazione del nuovo allineamento, la risagomatura del secondo marciapiede di stazione, la demolizione della radice lato Campoleone e rifacimento della nuova in configurazione definitiva comprese le comunicazioni tra I e II binario e tra II e III binario nonché le modifiche dell'apparato di stazione.

La nuova linea sarà attrezzata con BAB ad emulazione RSC gestita dall'ACCM/SCCM presente, mentre saranno riconfigurati per il raddoppio il PP/ACC di Campoleone e il PPM di Aprilia.

La trazione elettrica rimarrà a 3KVcc e sarà completamente rinnovata anche sul binario esistente.

8 L'offerta futura

L'intervento è stato confermato nell'aggiornamento dell'Accordo Quadro per l'impegno di capacità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale tra RFI e Regione Lazio del 22-02-2018, prevedendo a valle del completamento dell'intervento, l'incremento della frequenza dei servizi nel tratto raddoppiato; in particolare l'opera creerà le condizioni per l'incremento del livello di servizio offerto, permettendo di avere fino a 6 treni/h per senso di marcia nel tratto raddoppiato.

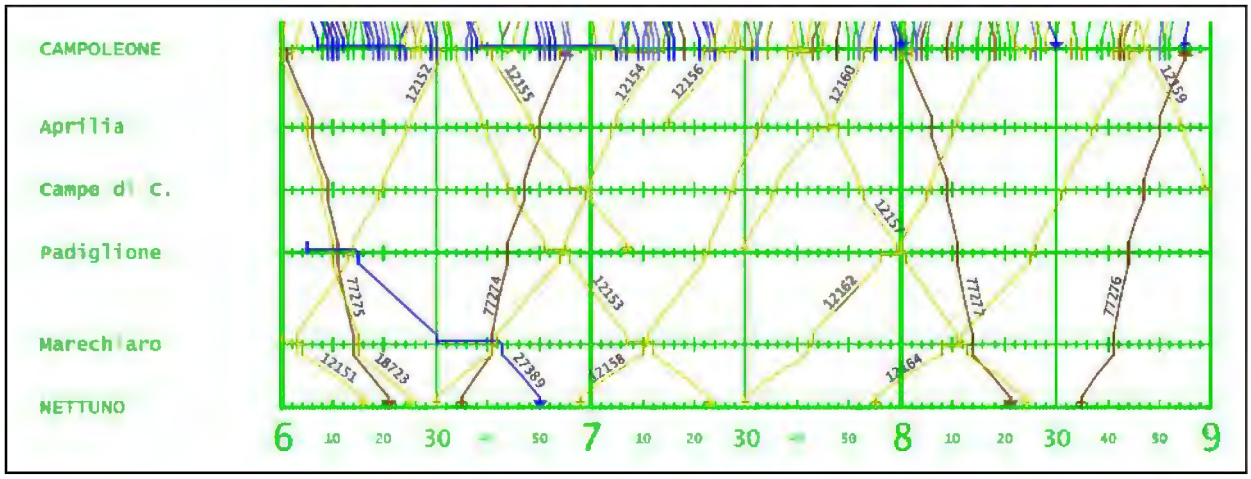


Fig. 2 - Offerta dei servizi FL8 da Orario di Servizio Giugno2016

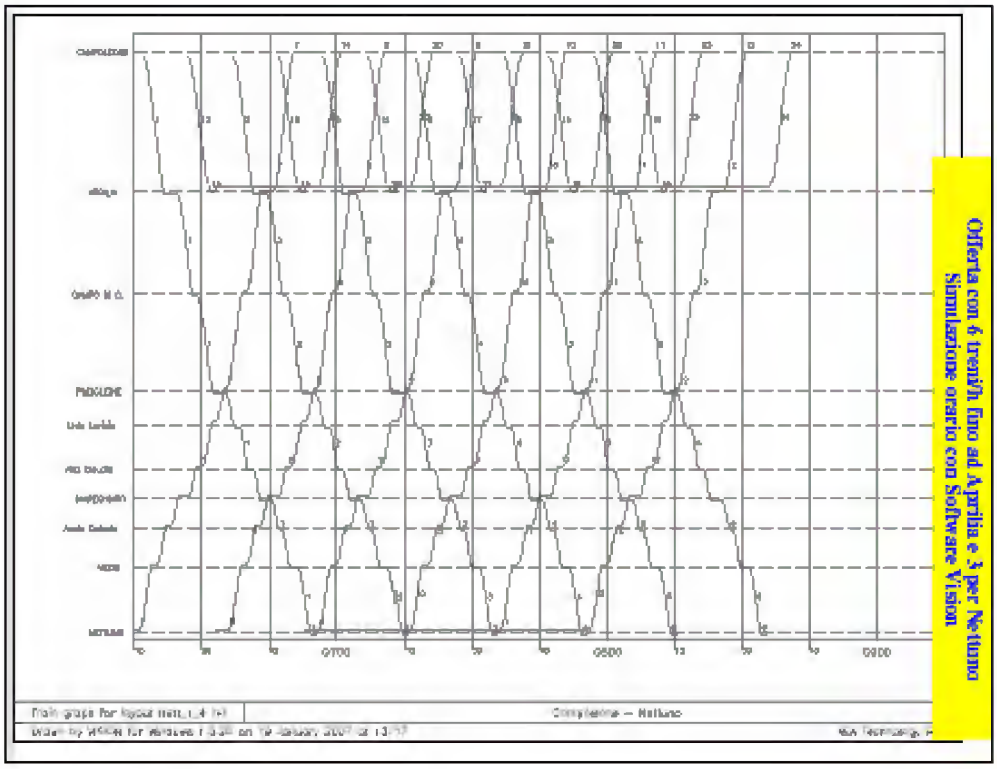
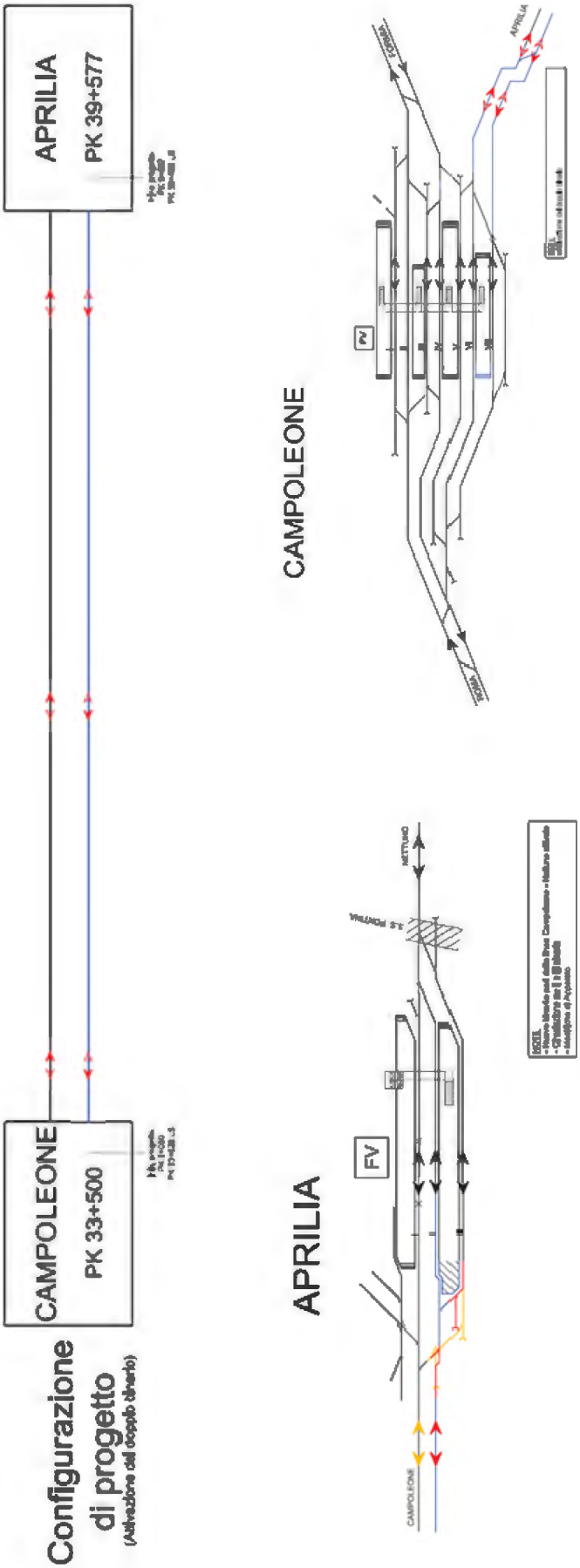


Fig. 3 - Simulazione dell' Orario a completamento degli interventi (Fonte "Studio di Fattibilità: Potenziamento Campoleone – Nettuno" del 2008 di RFI SpA)


APRILIA
PK 39+577
CAMPOLEONE
PK 33+500
Configurazione di progetto
(Attivazione del doppio binario)
CAMPOLEONE
APRILIA
FV

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento è stimato, in base alla progettazione preliminare, in 60 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato (stima valore opere con tariffe RFI 2013).

PIS Tabella A

PROGETTO PRELIMINARE RADDOPPIO CAMPOLEONE - APRILIA Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**37,0**	**62%**	**37,0**
Opere civili	*29,4*	**49%**	
Sovrastruttura ferroviaria	*1,6*	**3%**	
Impianti tecnologici	*6,0*	**10%**	
Oneri per la sicurezza	**1,5**	**3%**	**38,5**
Somme a disposizione	**21,5**	**36%**	**60,0**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**60,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 74 milioni di euro come da seguente Quadro Economico.

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO
RADDOPPIO DELLA TRATTA CAMPOLEONE - APRILIA

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (mln€)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (mln€)
Lavorazioni	43,43	59%	43,43
Opere Civili	*33,00*	*45%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*1,68*	*2%*	
Impianti tecnologici	*8,27*	*11%*	
Progetto esecutivo	*0,48*	*1%*	
Oneri per la sicurezza	2,40	3%	45,83
Somme a disposizione	27,87	38%	73,70
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare	73,70	100%	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo, sulla base di computi metrici estimativi del valore delle opere (tariffe RFI 2017).

L'incremento del costo a vita intera di 74 milioni di euro è stato determinato dagli approfondimenti/affinamenti progettuali, compresi gli adeguamenti ai più recenti e performanti standard infrastrutturali e tecnologici, condotti nello sviluppo del Progetto Definitivo.

Gli incrementi di costo più significativi sono dovuti a:

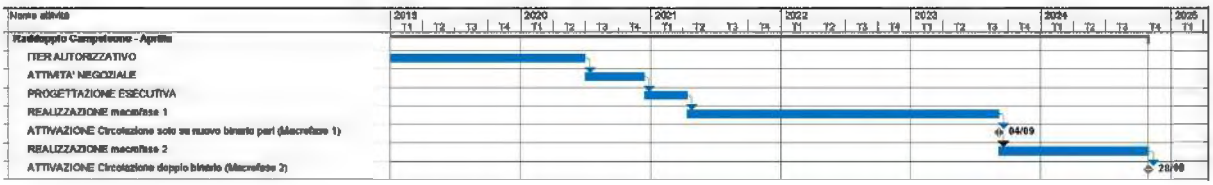
1) realizzazione del raddoppio in affiancamento attraverso due macro-fasi come precedentemente descritto al fine di minimizzare le soggezioni e le interruzioni dell'esercizio;
2) necessità di prevedere opere d'arte di protezione del cavalcaferrovia esistente al km 0+294,69 al fine di adeguarlo agli standard di sicurezza richiesti dal manuale progettazione opere civili RFI;
3) previsione di utilizzo delle ultime tecnologie per la sicurezza e segnalamento della circolazione ferroviaria (BAB con emulazione RSC);
4) maggiori oneri a seguito dell'affinamento/approfondimento progettuale dal passaggio dal progetto preliminare al definitivo.

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione coprono l'intero Costo a Vita Intera del progetto e sono pari a 60 milioni di euro.

Per far fronte all'incremento del Costo del Progetto, si aggiungono ulteriori 14 milioni di euro inseriti nei fabbisogni per l'annualità 2019.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività



Le tempistiche dell'iter approvativo sono calcolate secondo quanto previsto dalla normativa vigente, i tempi di redazione del Progetto Esecutivo e delle attività negoziali sono stimati sulla base di casi analoghi mentre i tempi di realizzazione sono desunti dai documenti progettuali in base al livello di approfondimento raggiunto.

In esito all'iter approvativo del PD, per il quale sono previsti 9 mesi secondo i termini di legge, sono pianificati:

3 mesi per aggiornamento PD alle prescrizioni CdS e per attività negoziali;

4 mesi per progettazione esecutiva;

29 mesi per realizzazione macro-fase 1;

14 mesi per attivazione raddoppio completo;

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0366:

Potenziamento linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello

(CUP J64H17000140001)

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3 LOCALIZZAZIONE 4

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 5

5 SITUAZIONE ATTUALE 5

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 6

5.2 Aspetti commerciali 7

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 8

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 10

8 L'OFFERTA FUTURA 17

9 COSTO A VITA INTERA 18

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 21

1 Premessa

Il progetto "Potenziamento linea Ponte S. Pietro - Bergamo - Montello" prevede il raddoppio della linea Ponte San Pietro - Bergamo - Montello, al fine di migliorare la mobilità nel bacino bergamasco.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali: una prima fase che prevede il raddoppio della tratta Ponte San Pietro – Bergamo (con soppressione di tutti i passaggi a livello, anche fino a Montello) e una seconda fase relativa al raddoppio della tratta Bergamo – Montello.

Nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia è riportato il raddoppio della tratta Bergamo – Ponte San Pietro esteso fino a Terno d'Isola.

Nell' "Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale" sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016 è previsto il raddoppio della linea tra Montello-Bergamo-Ponte S. Pietro per potenziare i servizi attualmente esistenti tra Milano Porta Garibaldi e Bergamo con l'obiettivo di avere una frequenza stabile di 2 treni/h per direzione.

Nel Piano Urbano della Mobilità del Comune di Bergamo è riportato come possibile intervento l'adeguamento della linea ferroviaria Ponte S. Pietro – Albano S. Alessandro con istituzione di un servizio di tipo metropolitano. L'ipotesi viene proposta da attuare tramite raddoppio per fasi della linea e la realizzazione di nuove fermate che sfrutterebbero tale servizio.

L'intervento è previsto a grandi linee, anche nel Piano di Coordinamento della Provincia di Bergamo.

L'intervento è stato inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale di 70 milioni di euro, sulla base delle stime parametriche riportate in uno Studio preliminare sviluppato da una società esterna al Gruppo FS, Tramvie Elettriche Bergamasche (TEB), nel 2005.

Ad oggi è stato sviluppato da parte di Italferr il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica in esito al quale si sono riscontrati maggiori costi rispetto al costo stimato inizialmente ed indicato in Contratto di Programma.

Allo stato attuale, quindi, il costo del Progetto "*0366: Potenziamento linea Ponte S. Pietro - Bergamo - Montello*" viene rideterminato in complessivi 300 milioni di euro, di cui 170 milioni di euro per la prima fase funzionale e 130 milioni di euro per la seconda.

2 Obiettivi del progetto

Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano e al miglioramento dell'accessibilità del bacino di Bergamo e fa parte del Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia a dicembre 2016.

L'intervento è volto ad assicurare elevati standard di qualità dei servizi ferroviari, incrementando la frequenza, migliorando la puntualità, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, con particolare riferimento al traffico pendolare.

In particolare gli interventi di raddoppio consentiranno, a regime:

- un incremento della capacità sulla linea Ponte S. Pietro -Bergamo-Montello;
- un aumento della regolarità della circolazione grazie anche alla soppressione dei passaggi a livello pubblici e privati;
- una potenziale riduzione dei tempi di percorrenza grazie anche all'eliminazione dei vincoli legati alla necessità di incrocio fra treni.

3 Localizzazione

La linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello ha un'estensione complessiva di circa 19 km e ricade all'interno del territorio della Regione Lombardia e della Provincia di Bergamo, in una zona fortemente urbanizzata.

In particolare i territori comunali interessati sono i seguenti: Albano Sant'Alessandro, Bergamo, Curno, Montello, Pedrengo, Ponte San Pietro (solo PRG di stazione), San Paolo d'Argon e Seriate.

4 Sviluppo e stato di attuazione

Nel corso del 2018 è stato sviluppato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) del Raddoppio dell'intera tratta Ponte San Pietro – Bergamo – Montello, suddiviso in due fasi funzionali. Nei primi mesi del 2019 è stata svolta una project review del PFTE che ipotizza la realizzazione della prima fase funzionale in assenza di esercizio.

Ad aprile 2019 è stato avviato il Progetto Definito della prima fase funzionale che comprende il raddoppio della linea nella tratta Ponte San Pietro – Bergamo a partire dalla progressiva km 5+460, la realizzazione del nuovo PRG di Ponte S. Pietro con ACC, la realizzazione del nuovo ACC di Bergamo e la soppressione di tutti i passaggi a livello della linea fino a Montello.

La seconda fase funzionale comprende tutti gli interventi di completamento del raddoppio.

Allo stato attuale si prevede di procedere per la prima fase funzionale con un unico appalto multidisciplinare.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

Lo schema funzionale della linea attuale è riportato in allegato (allegato 1).

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

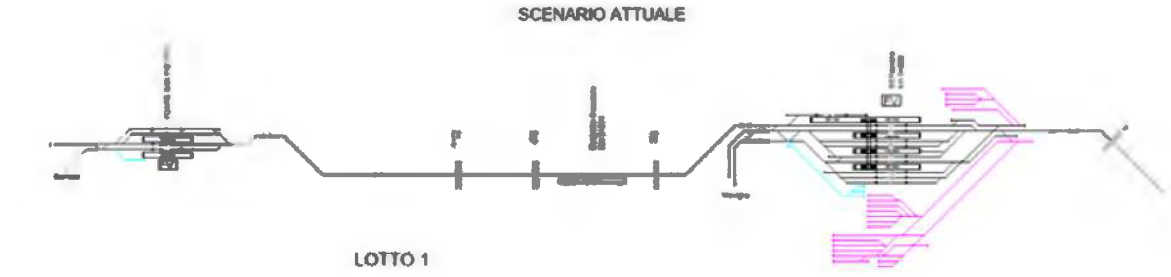
La linea Ponte San Pietro – Bergamo - Montello ha un'estesa pari a circa 19 km ed è percorsa unicamente da traffico passeggeri. La linea a singolo binario è completamente elettrificata (3 kV) e ha una velocità massima:

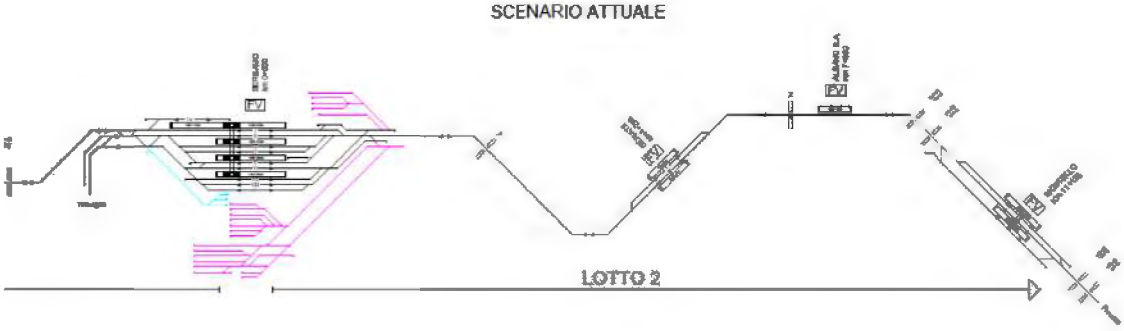
- nella tratta Ponte San Pietro – Bergamo di 100 km/h in rango A e di 105 km/h in rango B;
- nella tratta Bergamo – pk 23+639 di 70 km/h in rango A e di 85 km/h in rango B;
- nella tratta pk 23+639 – Montello di 100 km/h in rango A e di 110 km/h in rango B.

La linea storica è classificata come C3L (20.0 t/asse) e presenta attualmente delle limitazioni di velocità; la codifica per il trasporto Combinato è PC22. L'attuale regime di circolazione è del tipo "Blocco Conta Assi" con un modulo di linea pari a 235/380 m nella tratta Ponte S. Pietro - Bergamo, mentre nella tratta Bergamo – Montello la circolazione è del tipo "Blocco Conta Assi".

Il tracciato si sviluppa prevalentemente in rilevato e ha una pendenza massima pari al 10 ‰.

Nella tratta Ponte S. Pietro – Bergamo è presente la fermata intermedia di Bergamo Ospedale, attivata a dicembre 2017, mentre la tratta Bergamo – Montello è caratterizzata dalla presenza della stazione intermedia di Seriate e della fermata di Albano S. Alessandro.





Lungo la linea sono presenti 8 passaggi a livello, di cui 3 sono situati nel Comune di Bergamo.

La linea esistente è caratterizzata dall'attraversamento di 2 fiumi importanti quali il Brembo ed il Serio.

L'attraversamento ferroviario del fiume Brembo è collocato in uscita dalla località di Ponte S. Pietro (direzione Bergamo) ed è seguito dal ponte sul torrente Quisa (nella tratta Ponte S. Pietro-Curno).

L'attraversamento ferroviario esistente sul fiume Serio è situato nella cittadina di Seriate a circa 4 km dalla stazione di Bergamo, tratta Bergamo - Montello.

Lo stato attuale degli impianti, della tratta Ponte San Pietro – Bergamo è riportato nelle seguenti tabelle:

Impianto	Tipologia Impianto IS	Segnalamento basso luminoso di manovra	Esercizio
Ponte San Pierto	ACEI	No	2^ sezione DC di Chiasso
Bergamo Ospedale	*Fermata*	-	-
Bergamo	ACEI	Si	2^ sezione DC di Chiasso

Tratta	Tipologia Linea	Tipologia Blocco	Esercizio	Elettrificata	PL di linea
Ponte San Pietro – Bergamo	S.B.	Bca	DC	Si	Si

A marzo 2019 è stato attivato a carico di un altro progetto il nuovo ACCM (fornitura ECM) della linea Bergamo (e) - Rovato, di cui fa parte la tratta Bergamo – Montello. Gli impianti ACEI esistenti nelle località di Seriate e Montello sono stati sostituiti con nuovi apparati ACC. Gli impianti sopra citati sono attualmente impresenziati. L'intera tratta Bergamo (e) – Rovato è gestita dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

5.2 Aspetti commerciali

Il nodo di Bergamo è caratterizzato principalmente da traffici di tipo regionale provenienti dalle tratte afferenti.

La tratta Ponte San Pietro Bergamo è caratterizzata dalle relazioni:

- Regionale Lecco – Bergamo con frequenza a 60'

- Regionale Milano P.G. – Bergamo via Carnate (allo stato attuale, in pendenza della chiusura del Ponte S. Michele a Paderno, sostituiti da relazioni attestate a Calusco in provenienza da Bergamo e a Paderno R. in provenienza da Milano) con frequenza 60' (con rinforzi a 30')

La tratta Bergamo-Montello è caratterizzata dalle relazioni:

- Regionale Bergamo – Brescia con frequenza 60' (con rinforzo a 30')

- Treni AV/AC Bergamo – Roma/Napoli via Verona (3 coppie giornaliere)

La tratta afferente al nodo di Bergamo e proveniente da Verdello è caratterizzata da relazioni:

- Regionali Milano C.le – BG via Treviglio con frequenza 60' (con rinforzi a 30' su Mi P.G.)

- Regionali Treviglio – Bergamo con frequenza 60' (con rinforzi ogni a 30')

6 Descrizione dell'intervento

Il progetto di potenziamento della linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello prevede:

- il raddoppio della linea per uno sviluppo di circa 19 km;
- la sistemazione a PRG delle attuali stazioni di Ponte San Pietro, Bergamo e Montello;
- l'adeguamento delle attuali fermate di Bergamo Ospedale e Albano Sant'Alessandro;
- la realizzazione delle nuove fermate di Curno e Bergamo Fiera;
- la trasformazione in fermata della stazione di Seriate;
- la realizzazione di un posto di passaggio alla progressiva km 5+460;
- la soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati presenti attualmente sulla linea esistente e la realizzazione delle relative opere sostitutive;
- l'attrezzaggio tecnologico della linea con ACCM (come estensione dell'ACCM esistente della linea BG (e) - Rovato di recente realizzazione);

- la realizzazione di un nuovo PP/ACC di Ponte San Pietro in sostituzione dell'ACEI attualmente in esercizio;
- la realizzazione del nuovo ACC di Bergamo in sostituzione dell'ACEI in esercizio;
- la realizzazione, nella tratta Ponte San Pietro – Montello, del sistema di distanziamento treni con nuovo BAcf+eRSC 3/3 integrato negli impianti di stazione PPM e PP/ACC e nei PPT di linea.

Il progetto è suddiviso in due fasi funzionali come di seguito descritte.

FASE FUNZIONALE 1

- Realizzazione di nuovo binario di linea, elettrificato ed attrezzato con SCMT, nella tratta compresa **tra la stazione di Bergamo e la nuova fermata di Curno** e contestuale realizzazione di una nuova località di servizio con funzione di Posto di Passaggio doppio-semplice binario a valle della fermata. Il termine della tratta a doppio binario sarà posto indicativamente al km 5+460;
- Adeguamento della fermata di Bergamo Ospedale con adeguamento/realizzazione dei marciapiedi con altezza H55 ed idonei a gestire un treno lungo almeno 250 m, sottopasso per servizio viaggiatori e adeguamento dei sistemi di informazione al pubblico e di tutti gli impianti tecnologici di stazione;
- Soppressione di tutti i passaggi a livello di linea, pubblici e privati, insistenti sulla tratta Ponte San Pietro-Bergamo e realizzazione delle relative opere sostitutive;
- Soppressione di tutti i passaggi a livello di linea, pubblici e privati, insistenti sulla tratta Bergamo-Montello con realizzazione di opere sostitutive già predisposte per il successivo raddoppio, previsto nell'ambito della seconda fase funzionale;
- Modifiche infrastrutturali e tecnologiche in stazione di Ponte San Pietro e Bergamo;
- Estensione dell'ACCM esistente della linea Bergamo (e) – Rovato alla tratta Ponte S. Pietro (i) – Bergamo (e).

FASE FUNZIONALE 2

- Realizzazione di nuovo binario di linea, elettrificato ed attrezzato con SCMT, **tra la stazione di Bergamo e la stazione di Montello** per il raddoppio della tratta;
- Modifiche infrastrutturali/tecnologiche in stazione di Bergamo;
- Modifiche infrastrutturali/tecnologiche in località Seriate, con trasformazione dell'attuale stazione in fermata;
- Modifiche infrastrutturali/tecnologiche nella fermata di Abano San Alessandro;

- Modifiche infrastrutturali/tecnologiche in stazione di Montello;
- Modifica dell'attuale ACCM Bergamo (e) – Rovato per l'introduzione nel nuovo binario.

Le principali modifiche infrastrutturali/tecnologiche che caratterizzano gli impianti, sia nella prima che nella seconda fase funzionale, consistono in interventi atti all'inserimento del nuovo binario. Inoltre, in tutte le località di servizio, esistenti e future, si prevedono interventi di adeguamento dell'accessibilità e dei marciapiedi ferroviari in conformità ai requisiti STI PMR (ascensori, marciapiedi H55 e L=250 m, percorsi tattili, sottopassi, IaP, …).

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Il progetto prevede una linea a doppio binario elettrificata e attrezzaggio tecnologico della linea con ACCM, con una classificazione D4 senza limitazione della velocità.

È previsto il mantenimento del modulo attuale per la tratta Bergamo - Ponte S. Pietro. Il modulo per servizio viaggiatori, da prendersi a riferimento per la realizzazione dei marciapiedi, è secondo lo standard dei servizi regionali in tutte le località (250 m H55) tranne in stazione di Bergamo, dove sono necessari marciapiedi a standard lunga percorrenza (400 m H55).

La linea deve essere adeguata a sagoma PC80. La velocità resta invariata nella tratta Bergamo – Ponte S. Pietro; nella tratta Bergamo – Montello, in uscita da Bergamo fino al km 23+639 la velocità resta invariata mentre dal km 23+639 fino a fine intervento (stazione di Montello) la linea raddoppiata risulta velocizzata fino a ottenere una velocità in rango A pari a 145 km/h in luogo degli attuali 100 km/h.

Schema a regime (ALLEGATO 2)

IL TRACCIATO PLANO-ALTIMETRICO

Il progetto prevede la realizzazione del binario di raddoppio in affiancamento al binario esistente, in parte in sinistra e in parte in destra a seconda delle necessità funzionali e delle condizioni al contorno, con interasse in posizione definitiva pari a 4.00 m. In corrispondenza delle opere idrauliche maggiori, il binario di raddoppio viene realizzato a 6.50 m o a 9.00 m, al fine di non interferire con l'opera esistente durante le fasi di realizzazione della nuova opera di risoluzione.

L'allargamento della sede ferroviaria è previsto solo dal lato del raddoppio. Inoltre, non essendo previsto il rifacimento della sede esistente in quanto da alcuni sondaggi risulta essere in un buono stato di conservazione insieme all'armamento che è stato rinnovato recentemente, per lo strato di subballast si presume di realizzare uno strato non impermeabile, in analogia alle caratteristiche della piattaforma della sede esistente. In particolare lo strato di subballast sarà costituito in misto cementato, con uno spessore finito pari a 20 cm.

Dal lato del raddoppio si prevede la realizzazione al piede della scarpata di un dispositivo di raccolta delle acque (fosso di guardia), dello stradello di servizio in terra battuta di larghezza pari a 3 metri e della recinzione.

Dal lato della sede esistente si prevede la realizzazione al piede della scarpata, compatibilmente con gli spazi attualmente disponibili, di un dispositivo di raccolta delle acque (fosso di guardia o canaletta rettangolare) e della recinzione.

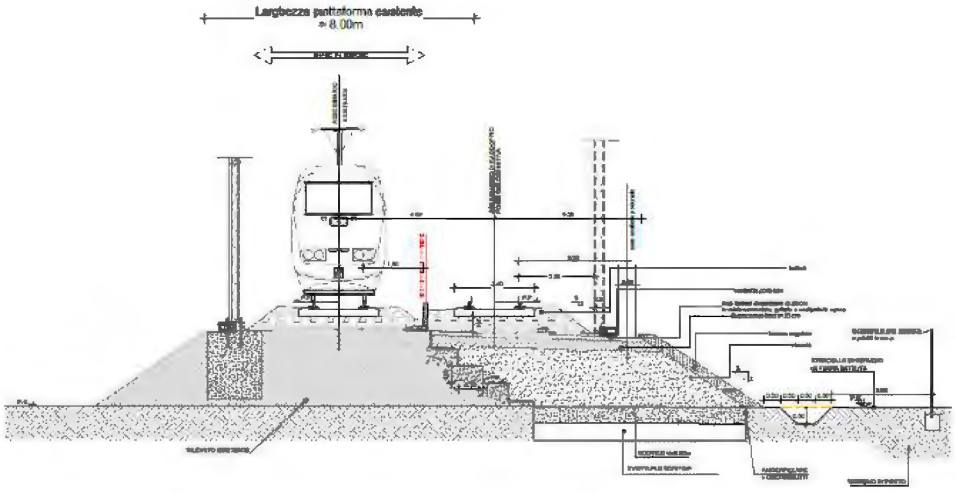


Figura 1 – Sezione tipo in rilevato con raddoppio a 4.60m – fase di realizzazione della nuova sede ferroviaria con mantenimento dell'esercizio sul binario esistente

Non si prevedono innalzamenti del piano del ferro attuale, se non in corrispondenza di alcuni attraversamenti idraulici maggiori al fine di adeguare le dimensioni degli attraversamenti idraulici esistenti, di consentire il transito delle portate di progetto con un adeguato franco di sicurezza e di garantire dimensioni minime compatibili con le attività di manutenzione e ispezione.

In tabella si riportano le informazioni riguardanti il lato su cui si sviluppa il raddoppio e l'interasse lungo tutta la linea raddoppiata.

PROGRESSIVA INIZIO	PROGRESSIVA FINE	LATO DEL RADDOPPIO	INTERASSE [m]	L [m]
LOTTO 1				
0+000.000	1+132.889	sx	4.00	1132.89
1+132.889	1+411.075	sx	6.50	278.19
1+411.075	1+705.425	sx	4.00	294.35
1+705.425	1+913.562	transizione	var	208.14
1+913.562	3+089.065	dx	4.60	1175.50
3+089.065	3+248.446	dx	var	159.38
3+248.446	3+361.593	dx	6.50	113.15
3+361.593	3+549.777	transizione	var	188.18
3+549.777	3+694.825	sx	4.00	145.05
3+694.825	3+935.563	transizione	var	240.74
3+935.563	5+076.481	dx	4.60	1140.92
5+076.481	5+459.677	raccordo su esistente	var	383.20
LOTTO 2				
0+000.000	1+456.674	sx	4.00	1456.67
1+456.674	1+642.447	sx	var	185.77
1+642.447	2+423.8	sx	4.60	781.35
2+423.8	2+600.005	sx	var	176.21
2+600.005	3+908.664	sx	4.00	1308.66
3+908.664	4+400.67	già a doppio binario	-	492.01
4+400.67	4+576.876	sx	var	176.21
4+576.876	5+323.9	sx	4.60	747.02
5+323.9	5+413.9	sx	var	90.00
5+413.9	5+947.923	sx	4.00	534.02
5+947.923	6+096.248	sx	var	148.33
6+096.248	6+410.213	sx	4.60	313.97
6+410.213	6+662.853	transizione	var	252.64
6+662.853	6+811.953	dx	4.00	149.10
6+811.953	7+060.773	transizione	var	248.82
7+060.773	7+967.276	sx	4.00	906.50
7+967.276	8+213.299	sx	var	246.02
8+213.299	9+339.949	sx	4.60	1126.65
9+339.949	9+623.31	transizione	var	283.36
9+623.31	10+301.021	dx	6.50	677.71
10+301.021	10+546.112	transizione	var	245.09
10+546.112	10+885.992	sx	9.00	339.88
10+885.992	10+966.478	sx	var	80.49
10+966.478	11+188.688	sx	4.00	222.21

Impianti – stazioni e fermate

Il progetto prevede la realizzazione delle fermate di Curno (fase 1) e Bergamo Fiera (fase 2) e la modifica dei PRG delle stazioni di Ponte San Pietro (fase 1), Bergamo e Montello (fase 2). Inoltre, si prevede la trasformazione in fermata della stazione di Seriate (fase 2) e l'adeguamento delle fermate esistenti di Bergamo Ospedale (fase 1) e Albano Sant'Alessandro (fase 2).

Pendenza

In congruenza con le prescrizioni di esercizio e, tenendo conto delle attuali pendenze massime sulla linea, la pendenza massima utilizzata lungo il tracciato è sempre minore o uguale al 10‰. Dal punto di vista altimetrico, nelle fermate la pendenza massima utilizzata non supera il 10‰ mentre nelle stazioni non supera l'1.2‰ nel rispetto da quanto previsto dalle "Norme tecniche per la progettazione dei tracciati ferroviari".

ARMAMENTO

La configurazione tipologica utilizzata è quella dell'armamento di tipo tradizionale su ballast a scartamento 1435 mm, di corrente impiego in FS. Poiché è previsto l'esclusivo impiego di componenti elementari a catalogo FS, non si prospettano esigenze di omologazione di materiali innovativi.

La scelta dell'armamento da adottare si basa su tipo di linea (linee gruppo C), tipo di binario (di linea, di corsa, di circolazione secondari) e tonnellaggio fittizio giornaliero (qualsiasi).

Le rotaie da utilizzare sono del tipo 60E1, con massa lineica pari a 60,21 kg/m e realizzate in acciaio di qualità R260 (ex 900 A); sono fornite in barre di lunghezza pari a 108 m che vengono saldate fra loro a formare la lunga rotaia saldata.

Le traverse utilizzate sono di diverse tipologie in funzione della specifica situazione. In particolare, lungo i binari di corsa, in rettifilo e nelle curve con raggio non inferiore a 275m, è previsto l'impiego di traverse in cemento armato precompresso monoblocco RFI 240 di lunghezza 2,40 m in uso presso FS, da posare a modulo 60 cm. Gli attacchi saranno di tipo elastico omologati da RFI.

La massicciata sarà costituita da pietrisco di 1^ categoria, secondo la declaratoria FS, con spessore minimo sotto traversa, di cm 35 e distanza laterale, in testa alla traversa, di 60 cm in rettifilo ed in curva, conformemente alle norme RFI.

SOPPRESSIONE PL, NUOVI SOTTOVIA E OPERE ESISTENTI

Attualmente sulla linea oggetto di raddoppio sono presenti alcuni passaggi a livello che dovranno essere soppressi e ove possibile sostituiti con una nuova opera di risoluzione dell'interferenza viaria con la linea ferroviaria per la quale è previsto il raddoppio.

Visto il contesto urbanizzato alcuni degli interventi in progetto prevedono la realizzazione di un attraversamento da destinare esclusivamente a pedoni e ciclisti.

Sono inoltre presenti delle interferenze viarie già risolte con un cavalcaferrovia o con un sottovia per le quali si è valutata la compatibilità con il raddoppio in sede di PFTE.

Nell'ambito del raddoppio della linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello sono state individuate alcune opere d'arte che, essendo già a doppio binario o predisposte per poter ospitare il doppio binario, potrebbero essere ritenute idonee, dal punto di vista geometrico, ad ospitare il binario di raddoppio.

Sarà necessario nella successiva fase di progettazione verificare l'adeguatezza di tali opere ai carichi corrispondenti all'incremento di categoria da C3L a C3 senza limitazioni e a D4 con velocità non inferiori a 90 km/h. Nel PFTE sono stati considerati in prima battuta una serie di interventi di manutenzione straordinaria, volti a ripristinare e/o conservare le caratteristiche geometriche e meccaniche originarie delle opere (ripristino dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche, ripristino delle parti in muratura, ripristino superfici in calcestruzzo ammalorate o distaccate, protezione ferri di armatura, verniciatura parti di travi metalliche non protette, …). Qualora nella fase successiva tali opere non risultassero idonee sarà necessario prevedere interventi di rinforzo strutturale o, in ultima analisi, la demolizione e la ricostruzione ex novo delle opere.

Nell'ambito dello sviluppo del PFTE della linea ferroviaria San Pietro – Bergamo – Montello è previsto il rifacimento di alcuni sottovia esistenti e la realizzazione ex novo di ulteriori sottovia in sostituzione di quattro passaggi a livello. Dal punto di vista della tipologia costruttiva i nuovi sottovia saranno scatolari in c.a., con rampe di accesso realizzati con muri ad U in c.a. gettato in opera.

STAZIONI E FERMATE

Relativamente alle fermate e stazioni ferroviarie, si prevede l'adeguamento delle seguenti, divise per fasi funzionali:

- Fase 1: stazione di Ponte San Pietro (km 7+741.70 LS), fermata di Curno (tra il km 5+189 e il km 4+939), fermata di Bergamo Ospedale (tra il km 3+825e il km 3+553);

- Fase 2: stazione di Bergamo (km 0+000), fermata di Bergamo Fiera (tra il km 2+672 e il km 2+922), fermata di Seriate (tra il km 4+070 e il km 4+320), fermata di Albano Sant'Alessandro (tra il km 7+463.21 e il km 7+713.21), stazione di Montello (km 11+189).

Nelle fermate di Curno e di Bergamo Ospedale si prevede di mantenere la velocità di transito pari a quella attuale di 100 km/h, mentre si prevede l'innalzamento a 110 km/h nella Stazione di Montello, a 135 km/h nella fermata di Bergamo Fiera e nella stazione di Seriate e a 160 km/h nella fermata di Albano San Alessandro.

Per l'adeguamento delle stazioni e delle fermate esistenti al raddoppio della linea si prevedono i seguenti interventi:

- Adeguamento dell'accessibilità e dei marciapiedi ferroviari in conformità ai requisiti STI PMR (ascensori, marciapiedi H55 e L=250 m, percorsi tattili, sottopassi, pensiline a copertura delle risalite dal sottopasso, adeguamento arredi e segnaletica a messaggio fisso);
- Realizzazione di nuovi FV nelle nuove stazioni e fermate della linea;
- Manutenzione straordinaria sottopassi esistenti e realizzazione nuovi sottopassi;
- Realizzazione fabbricati tecnologici nelle stazioni all'interno di fabbricati esistenti o in mancanza di spazio in nuovi edifici, limitando il più possibile il consumo di suolo;
- Sistemazione aree esterne.

OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA

Relativamente agli interventi di mitigazione acustica, dallo studio acustico del PFTE è emersa la necessità della messa in opera di circa 16 km di barriere antirumore, con l'utilizzo di moduli da +2.00 m sul pf a + 7.00 m sul pf per un totale di circa 70.000 metri quadri. Sarà necessario eseguire uno studio acustico di dettaglio nelle fasi successive di progettazione per valutare i livelli sonori in facciata presso i singoli ricettori al fine di verificare e aggiornare il dimensionamento delle opere di mitigazione lungo linea e individuare le eventuali necessità di ulteriori azioni presso i ricettori non completamente mitigati (p.e. interventi diretti).

PONTE SUL FIUME SERIO

Attualmente il ponte ospita già due binari, pertanto, si dovrà valutare il funzionamento idraulico dell'opera esistente per mostrarne la compatibilità o meno con i criteri di sicurezza idraulica definiti dagli strumenti normativi vigenti.

OPERE MINORI

Ponti per attraversamenti idraulici

Le opere esistenti presenti sulla linea attuale a singolo binario per il superamento degli attraversamenti idraulici maggiori, necessitano di ampliamento della sede per ospitare il nuovo binario di raddoppio e di innalzamento Ne consegue la necessità di demolire l'opera esistente e di realizzare una nuova opera, garantendo il mantenimento dell'esercizio della livelletta ferroviaria al fine di garantire il rispetto del franco idraulico.

Tombini idraulici

Le opere idrauliche minori esistenti lungo la linea ferroviaria esistente a singolo binario presentano generalmente dimensioni ridotte (circa 0.8-1.0m) e sono risultate in molti casi non adeguate a convogliare in sicurezza le portate di progetto. Pertanto, nell'ambito del progetto di raddoppio della linea storica si è reso necessario un adeguamento delle dimensioni degli attraversamenti idraulici esistenti al fine di consentire il transito delle portate di progetto con un adeguato franco di sicurezza.

LINEA DI CONTATTO E SSE

Gli interventi TE del progetto consistono sostanzialmente nel raddoppio della linea ferroviaria per complessivamente circa 19 km. Per supportare il traffico futuro, la sezione della linea di contatto dovrà essere di 540 mm^2. In particolare si prevede l'elettrificazione di entrambi i binari, nuovo e esistente, con sostituzione completa della palificata esistente.

Contestualmente alla realizzazione del raddoppio sono previsti molteplici interventi in ambito SSE e Cabine TE: in particolare si prevedono 2 nuove SSE (a Mapello e a Montello) e 1 Cabina TE.

IMPIANTI DI SEGNALAMENTO

A marzo 2019 è stato attivato a carico di un altro progetto il nuovo ACCM (fornitura ECM) della linea Bergamo (e) - Rovato, di cui fa parte la tratta Bergamo – Montello. Gli impianti ACEI esistenti nelle località di Seriate e Montello sono stati sostituiti con nuovi apparati

ACC. Gli impianti sopra citati sono attualmente impresenziati. L'intera tratta Bergamo (e) – Rovato è gestita dal Posto Centrale di Milano G.P.

Il progetto prevede, in prima fase, l'estensione dell'ACCM esistente anche sulla tratta Ponte San Pietro – Bergamo (e) e, in seconda fase, la modifica dell'ACCM per accogliere il nuovo binario di raddoppio della tratta Bergamo – Montello.

8 L'offerta futura

All'orizzonte di attivazione degli interventi di potenziamento afferenti al nodo di Bergamo consistenti nel raddoppio Ponte San Pietro – Bergamo – Montello e nella realizzazione della nuova linea Bergamo – Orio Aeroporto, Regione Lombardia ha formalizzato la richiesta di un modello di esercizio per l'ora di riferimento così articolato:

Itinerario pedemontano (Ponte San Pietro – Montello):

- Nuova relazione suburbana S18 Milano - Carnate - Bergamo (- Montello/Aeroporto*), frequenza 30';
- Relazione regionale Bergamo – Brescia, frequenza 30' fino a Montello, 60' oltre;
- Relazione interpolo Bergamo – Brescia, frequenza 60';
- Lecco – Bergamo – (Montello/Aeroporto*), frequenza 60';
- Ponte San Pietro – Bergamo –(Montello/Aeroporto*), frequenza 60';

Da linea Treviglio:

- Milano Centrale – Verdello – Bergamo-Aeroporto, frequenza 60';
- Milano Porta Garibaldi – Verdello – Bergamo- Aeroporto, frequenza 60';
- Treviglio – Bergamo- (Montello/Aeroporto*), frequenza 30'.

Le relazioni per le quali è indicato Montello/Aeroporto* attesteranno ad uno dei due capilinea oppure a Bergamo, in riferimento all'Accordo Quadro con Regione Lombardia vigente. Prime verifiche condotte portano a ritenere, anche a beneficio dei parallelismi dei flussi, che la relazione S18 sarà attesta a Montello mentre, tra le altre relazioni per cui è indicato Montello/Aeroporto*, un totale di due corse all'ora sarà attestato a Orio Aeroporto ed il resto a Bergamo, secondo una selezione che sarà effettuata all'atto della progettazione dell'orario in modo da conseguire la massima equidistanza possibile per i servizi della città di Bergamo verso Orio Aeroporto. In ogni caso nell'ora tipo saranno previsti 5 treni all'ora per senso di

marcia nella direzione Montello e 4 treni all'ora per senso di marcia nella direzione Orio Aeroporto.

Rispetto alla situazione attuale, si prevede una regolarizzazione delle frequenze come indicato per l'ora tipo per tutto l'arco di servizio, mentre l'estensione dell'arco di servizio di ciascuna relazione rimarrà sostanzialmente invariato rispetto all'orario attuale (rif. primo semestre 2019), assimilando per questo aspetto la nuova relazione Ponte San Pietro – Bergamo alla relazione esistente Lecco – Bergamo:

- Milano Centrale – Bergamo – Aeroporto: 5-24;
- Milano Porta Garibaldi – Bergamo –Aeroporto: 5.30 -23.30
- Treviglio – Bergamo – Aeroporto*: 6-22
- Bergamo – Brescia 6-22
- Milano Porta Garibaldi – Carnate- Bergamo – Montello: 5-23

Non può essere esclusa la possibilità di un attestamento a Bergamo Aeroporto di un numero residuale di servizi effettuati con materiale ad Alta Velocità, di lunghezza compatibile con gli standard del servizio regionale.

9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento era stimato, in base a stime parametriche dello Studio preliminare sviluppato da Tramvie Elettriche Bergamasche (TEB) nel 2005, in 70 milioni di euro.

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 300 milioni di euro ed è suddiviso nelle due righe:

0366A: Potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase con costo a vita intera di 170 milioni di euro, comprendente gli interventi di raddoppio della tratta dalla pk 5+460 a Bergamo, la sistemazione a PRG della stazione di Ponte San Pietro con realizzazione del nuovo ACC, la realizzazione dell'ACC di Bergamo e la soppressione di tutti i passaggi a livello dell'intera linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello, con realizzazione delle relative opere sostitutive;

0366B: Potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase con costo a vita intera di 130 milioni di euro comprendente gli interventi di completamento del raddoppio.

Si riporta di seguito il Quadro Economico (stima valore opere con tariffe RFI 2018)

PIS Tabella A

LINEA PONTE SAN PIETRO - BERGAMO - MONTELLO FASE FUNZIONALE 1			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**115,5**	**68%**	**115,5**
Opere civili	*75,1*	*44%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*12,8*	*8%*	
Impianti tecnologici	*27,6*	*16%*	
Oneri per la sicurezza	**4,6**	**3%**	**120,1**
Somme a disposizione	**49,9**	**29%**	**170,0**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**170,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

PIS Tabella A

LINEA PONTE SAN PIETRO - BERGAMO - MONTELLO FASE FUNZIONALE 2			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**88,3**	**68%**	**88,3**
Opere civili	*57,4*	*44%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*9,8*	*8%*	
Impianti tecnologici	*21,1*	*16%*	
Oneri per la sicurezza	**3,5**	**3%**	**91,9**
Somme a disposizione	**38,1**	**29%**	**130,0**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**130,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2018).

L'incremento del costo a vita intera di 230 milioni di euro è sostanzialmente dovuto a maggiori oneri per l'ampliamento del perimetro ed aggiornamento delle stime di costo del progetto ad esito delle prime evidenze emerse in sede di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

La stima economica precedente faceva riferimento ad un studio del 2005 sviluppato dalla società Tramvie Elettriche Bergamasche (TEB) su richiesta del comune di Bergamo che prevedeva raddoppi parziali, non teneva conto di mitigazioni acustiche, espropri, gestione delle terre e garantiva un programma di esercizio molto differente da quanto richiesto di garantire dagli Enti.

Inoltre lo Studio TEB, sulla base del quale è stato stimato in prima battuta il CVI del progetto inserito in CdP 2017-2021, solo in parte ricalca quanto sviluppato nel Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, riportato nelle specifiche indicate dal Comitato di Valutazione Investimenti.

Il PFTE sviluppato 2018 prevede invece il raddoppio dell'intera linea Ponte San Pietro – Bergamo – Montello per uno sviluppo di circa 18 km a partire dal km 5+460 nel territorio di Curno al km 11+198 in stazione di Montello (km 0+00 coincidente con asse FV Stazione di Bergamo), in luogo dei previsti raddoppi selettivi ipotizzati dallo Studio TEB, nonché l'inserimento di sottopassi, opere di mitigazione acustica e upgrade tecnologico degli impianti.

Inoltre, il nuovo PFTE prevede la soppressione di 9 PL sulla linea, con la realizzazione di opere sostitutive adeguate e concordate con gli Enti Locali, diversamente dallo studio TEB che prevede la soppressione di soli 4 PL. Sempre il nuovo progetto prevede anche la realizzazione, il potenziamento e adeguamento a STI di tutte le Fermate (Ponte San Pietro, Curno, Bergamo Ospedale, Bergamo Fiera, Seriate, Albano San Alessandro e Montello) ad esclusione della Stazione di Bergamo sviluppati secondo gli attuali standard RFI e le normative vigenti. Lo Studio TEB, valorizza solo gli interventi di realizzazione di nuove fermate, senza intervenire sulle esistenti, con riferimento a standard e norme non più attuali.

Per quanto concerne la mitigazione acustica e ambientale, nel nuovo PFTE sono previste rispettivamente barriere tipologiche standard RFI per uno sviluppo complessivo di circa 16 km con altezza variabile tra 2,00 e 8,00 m sul p.f. e opere di ripristino dei luoghi di intervento con ripiantumazione delle aree impattate dal cantiere, aspetti non considerati nello studio TEB.

Altra integrazione del nuovo PFTE è rappresentata anche dalla gestione delle terre e delle rocce da scavo (p.e. quelli derivanti da sbancamenti, perforazioni, fondazioni, materiale proveniente da demolizione di edifici o altri manufatti preesistenti), che ha un rilevante impatto economico.

Ulteriori maggiori oneri sono derivati dalla stima per l'occupazione temporanea delle aree di cantiere, per l'acquisizione delle aree su cui insisteranno le future opere, comprese quelle necessarie per eseguire gli interventi di riqualificazione ambientale, stimate complessivamente in circa mq. 176.000; a questi si aggiungono gli oneri per la necessaria demolizione di 8 fabbricati di cui 4 residenziali e 4 industriali.

Nello studio TEB non si tiene conto di alcun costo per espropri.

Altro aspetto che differenzia i 2 PFTE è rappresentato dai costi indiretti, spese generali, imprevisti e risoluzione interferenze con i sottoservizi, che sono presenti solo nel secondo caso.

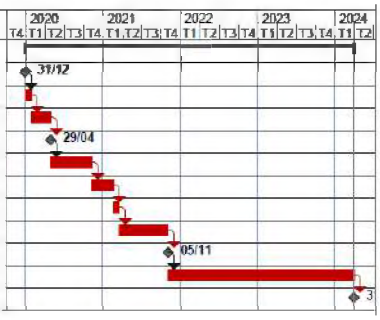
Quanto sopra a giustificazione dell'incremento di costo complessivo.

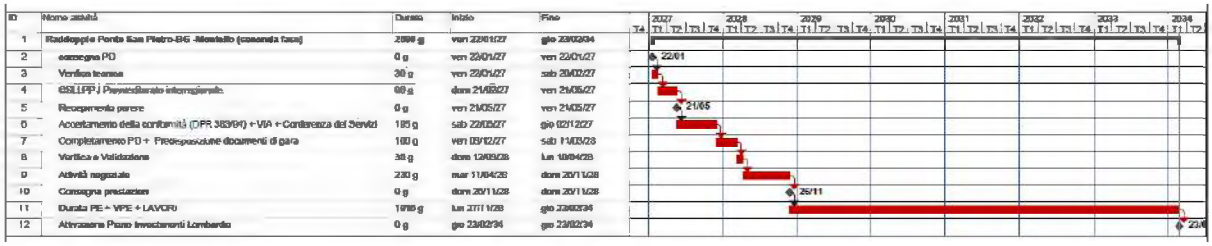
10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 70 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori 100 milioni di euro inseriti nell'aggiornamento 2018/2019 al CdP 2017-21 come annualità 2019 e necessari per la copertura dell'avvio realizzativo della prima fase degli interventi prioritari previsto nel 2021 (consegna prestazioni appalto integrato).

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività.

ID	Nome attività	Durata	Inizio	Fine
1	Raddoppio Ponte San Pietro-BG -Montello (prima fase)	1553 g	mar 31/12/19	dom 31/03/24
2	consegna PD	0 g	mar 31/12/19	mar 31/12/19
3	Verifica tecnica	30 g	mer 01/01/20	gio 30/01/20
4	CSLLPP / Provveditorato interregionale	90 g	ven 31/01/20	mer 29/04/20
5	Recepimento parere	0 g	mer 29/04/20	mer 29/04/20
6	Accertamento della conformità (DPR 383/94) + VIA + Conferenza dei Servizi	195 g	gio 30/04/20	mar 10/11/20
7	Completamento PD + Predisposizione documenti di gara	100 g	mer 11/11/20	gio 18/02/21
8	Verifica e Validazione	30 g	ven 19/02/21	sab 20/03/21
9	Attività negoziale	230 g	dom 21/03/21	ven 05/11/21
10	Consegna prestazioni	0 g	ven 05/11/21	ven 05/11/21
11	Durata PE + VPE + LAVORI	877 g	sab 06/11/21	dom 31/03/24
12	Attivazione Piano Investimenti Lombardia	0 g	dom 31/03/24	dom 31/03/24





ID	Nome attività	Durata	Inizio	Fine
1	Raddoppio Ponte San Pietro-BG -Montello (seconda fase)	2800 g	ven 22/01/27	gio 23/02/34
2	consegna PD	0 g	ven 22/01/27	ven 22/01/27
3	Verifica tecnica	30 g	ven 22/01/27	sab 20/02/27
4	ESILPP / Preavviso/Parere internazionale	60 g	dom 21/03/27	ven 21/05/27
5	Recepimento parere	0 g	ven 21/05/27	ven 21/05/27
6	Accertamento della conformità (DPR 383/94) + VIA + Conferenza dei Servizi	185 g	sab 22/05/27	gio 02/12/27
7	Completamento PD + Predisposizione documenti di gara	100 g	ven 03/12/27	sab 11/03/28
8	Verifica e Validazione	30 g	dom 12/03/28	lun 10/04/28
9	Attività negoziale	230 g	mar 11/04/28	dom 26/11/28
10	Consegna prestazioni	0 g	dom 26/11/28	dom 26/11/28
11	Durata PE + VPE + LAVORI	1910 g	lun 27/11/28	gio 23/02/34
12	Attivazione Piano Investimenti Lombardia	0 g	gio 23/02/34	gio 23/02/34

La data di avvio della Progettazione Definitiva della seconda fase funzionale dovrà essere definita in funzione della disponibilità dei relativi finanziamenti.

In esito allo sviluppo del PFTE e a seguito di un'ottimizzazione dei tempi propedeutica allo sviluppo del Piano Investimenti per la Lombardia (20 febbraio 2019) sono stati pianificati:

3.3 mesi (100 gg) per aggiornamento PD e predisposizione documenti di gara

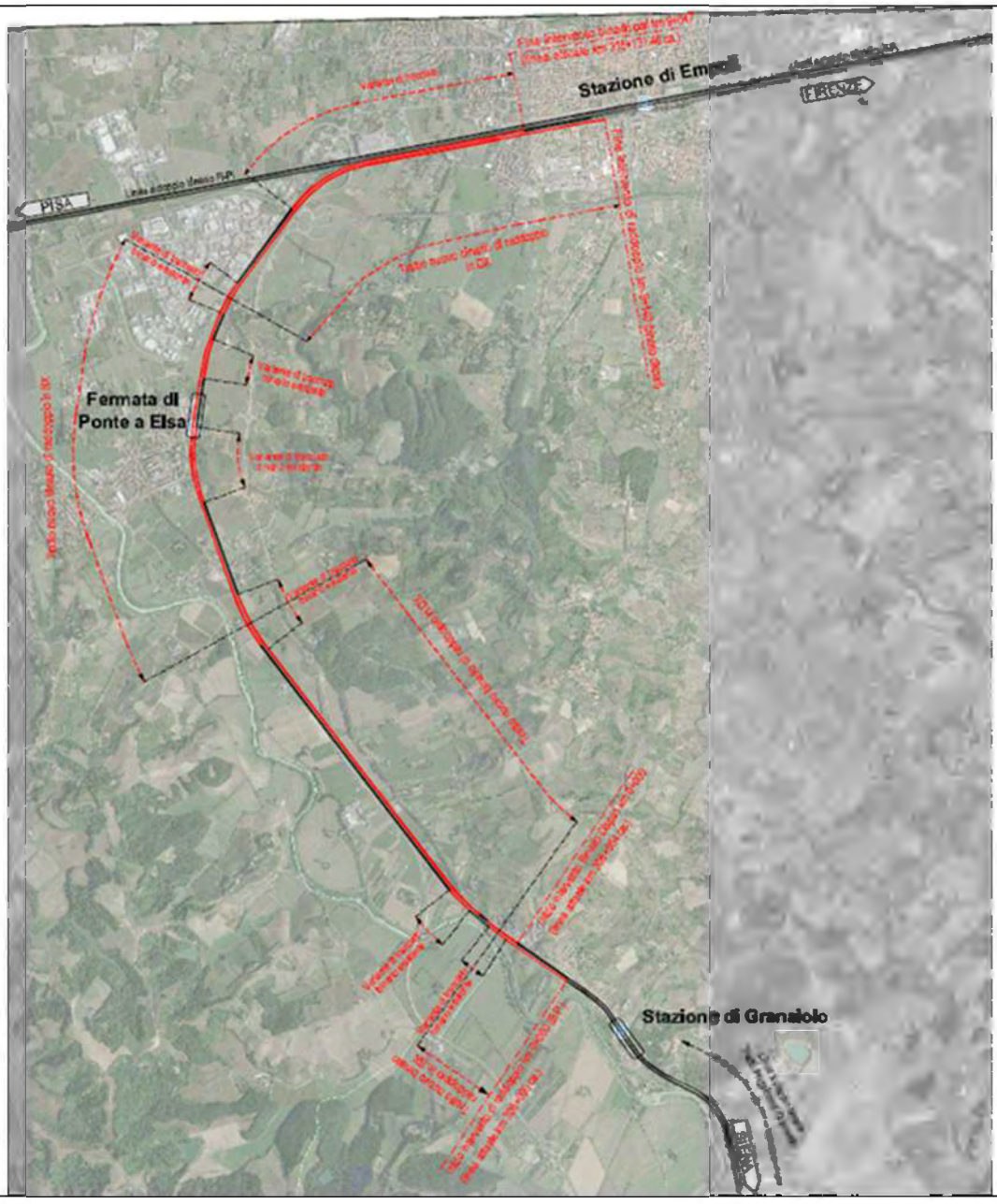
7.6 mesi (230 gg) per attività negoziali

29.2 mesi (877 gg) per la realizzazione in appalto integrato della fase funzionale 1 (attivazione prevista a marzo 2024).

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 0367:
Potenziamento linea Empoli-Siena
(CUP J54H17000300001)



INDICE

1. PREMESSA 3

2. OBIETTIVI DEL PROGETTO 3

3. LOCALIZZAZIONE 5

4. SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 6

5. SITUAZIONE ATTUALE 7

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 7

5.2 Aspetti commerciali 11

6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 11

6.1 Intervento di raddoppio del tratto Granaiolo – Empoli 11

6.2 Modifiche agli impianti di Empoli, Ponte a Elsa e Granaiolo. 13

6.3 Adeguamento categoria D4 e sagoma limite Gabarit C - PMO 5 14

6.4 Elettrificazione linea Empoli-Siena 14

6.5 Altri interventi sussidiari alle opere di elettrificazione della linea Empoli-Siena 15

6.6 Soppressione passaggi a livello 16

6.7 Interventi tecnologici 16

7. LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 16

7.1 Intervento di raddoppio della tratta tra Empoli e Granaiolo 16

7.2 Intervento di elettrificazione della linea Empoli e Siena 17

8. L'OFFERTA FUTURA 18

9. COSTO A VITA INTERA 20

10. DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 22

1. Premessa

Il progetto di investimento NPP 0367 "Raddoppio Empoli - Granaiolo" ricomprende i seguenti interventi:

- Raddoppio della tratta Empoli (e) – Granaiolo (e) ed incremento della velocità di tracciato a 150km/h su un estesa di circa 10 km, comprese opere di soppressione di 13 passaggi a livello e trasformazione in fermata della stazione di Ponte a Elsa;
- Elettrificazione della tratta Empoli – Siena.

Il Contratto di Programma vigente, aggiornamento 2017-202, in "Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie-Valorizzazione delle reti regionali", Progetto P101, Potenziamento linea Empoli- Siena, prevede, in un'unica scheda intervento, due opere funzionali:

- Raddoppio Empoli-Granaiolo e PRG Empoli con un costo a vita intera di 92 m€.;
- Elettrificazione linea Empoli-Siena con un costo a vita intera di 85 m€.

Ad oggi sono stati ultimati sia il progetto definitivo del raddoppio Empoli – Granaiolo che quello degli interventi per l'elettrificazione della tratta Empoli – Siena il cui esito ha determinato un incremento di costo delle opere con conseguente rideterminazione dei singoli costi a vita intera pari a 167 milioni di euro per il raddoppio Empoli-Granaiolo e 100 milioni di euro per l'elettrificazione Empoli-Siena.

Allo stato attuale quindi il costo a vita intera del progetto 0367 viene rideterminato in 267 mln di euro,

2. Obiettivi del progetto

Al fine di fornire un quadro di inquadramento del Progetto d'investimento, si riportano cronologicamente gli Atti ed i Protocolli Istituzionali che nel tempo ne hanno previsto la realizzazione:

- *ATTO AGGIUNTIVO ALLA INTESA GENERALE QUADRO tra GOVERNO e REGIONE TOSCANA per l'integrazione del 6° programma delle infrastrutture strategiche e della proposta del 7° programma delle infrastrutture strategiche* del 22/1/2010, sottoscritto dal Presidente del Consiglio, dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente, dal Ministro per i Rapporti con il Parlamento e dalla Regione Toscana: l'art. 2 punto 2 (INTERVENTI PRIORITARI) riporta che le "*le parti ritengono prioritariamente necessaria la realizzazione del raddoppio del tratto Empoli-Granaiolo, già studiato a livello preliminare, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino della Val d'Elsa recuperando una utenza potenziale…*";

- *Integrazione all'ATTO AGGIUNTIVO del 22 gennaio 2010 alla INTESA GENERALE QUADRO tra GOVERNO e REGIONE TOSCANA per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione delle principali priorità* del 16/6/2011, sottoscritto dal Presidente del Consiglio, dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente, dal Ministro per i Rapporti con il Parlamento e dalla Regione Toscana: l'art. 2 conferma "*la necessità prioritaria della realizzazione del raddoppio del tratto Empoli-Granaiolo, già studiato a livello preliminare, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino della Val d'Elsa recuperando una utenza potenziale..*";

- *Accordo per l'Aggiornamento delle opere relative al Nodo ferroviario AV di Firenze* del 3/8/2011, sottoscritto da RFI, Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze: l'art. 5 conferma "*la necessità prioritaria della realizzazione del raddoppio del tratto Empoli-Granaiolo, già studiato a livello preliminare, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino della Val d'Elsa…*";

- *Protocollo d'Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria finalizzato al miglioramento qualitativo e preliminare alla stipula dell'Accordo Quadro ai sensi del D.LGS 188/2003* del 10/4/2015, sottoscritto da Regione Toscana e RFI: all'art. 6 "*RFI si impegna, a sostenere in coerenza con il II Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana del 16/6/2011…..in via prioritaria i seguenti interventi infrastrutturali: ……Raddoppio linea ferroviaria Empoli-Siena, tratta Empoli-Granaiolo…..*";

- *ACCORDO QUADRO* sottoscritto il 1/4/2016 fra Regione Toscana e RFI che definisce gli ambiti entro i quali sarà sviluppato il traffico ferroviario toscano nei prossimi anni in funzione delle nuove infrastrutture ferroviarie disponibili *(…….Upgrade infrastrutturale necessario …….raddoppio Empoli–Granaiolo…….).*

L'investimento si pone l'obiettivo di ampliare l'offerta commerciale della relazione Firenze-Siena e rappresenta inoltre il completamento del raddoppio della tratta Empoli-Poggibonsi ovvero uno step ulteriore per il raddoppio dell'intera tratta Empoli-Siena.
Si stima una riduzione di 5 minuti di tempi di percorrenza della relazione Firenze-Siena.
Di seguito nel dettaglio gli obiettivi perseguibili da entrambi i sotto progetti:
Raddoppio Empoli-Granaiolo:

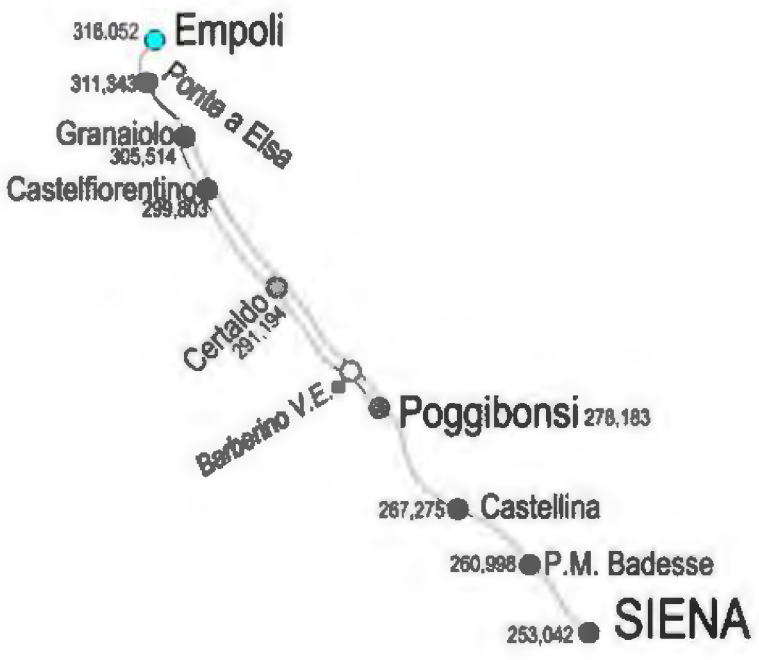
- incremento dei servizi metropolitani tra Firenze e Siena;
- incremento della regolarità d'esercizio e velocizzazione della relazione tra Siena e Firenze;
- riduzione dei tempi di percorrenza;

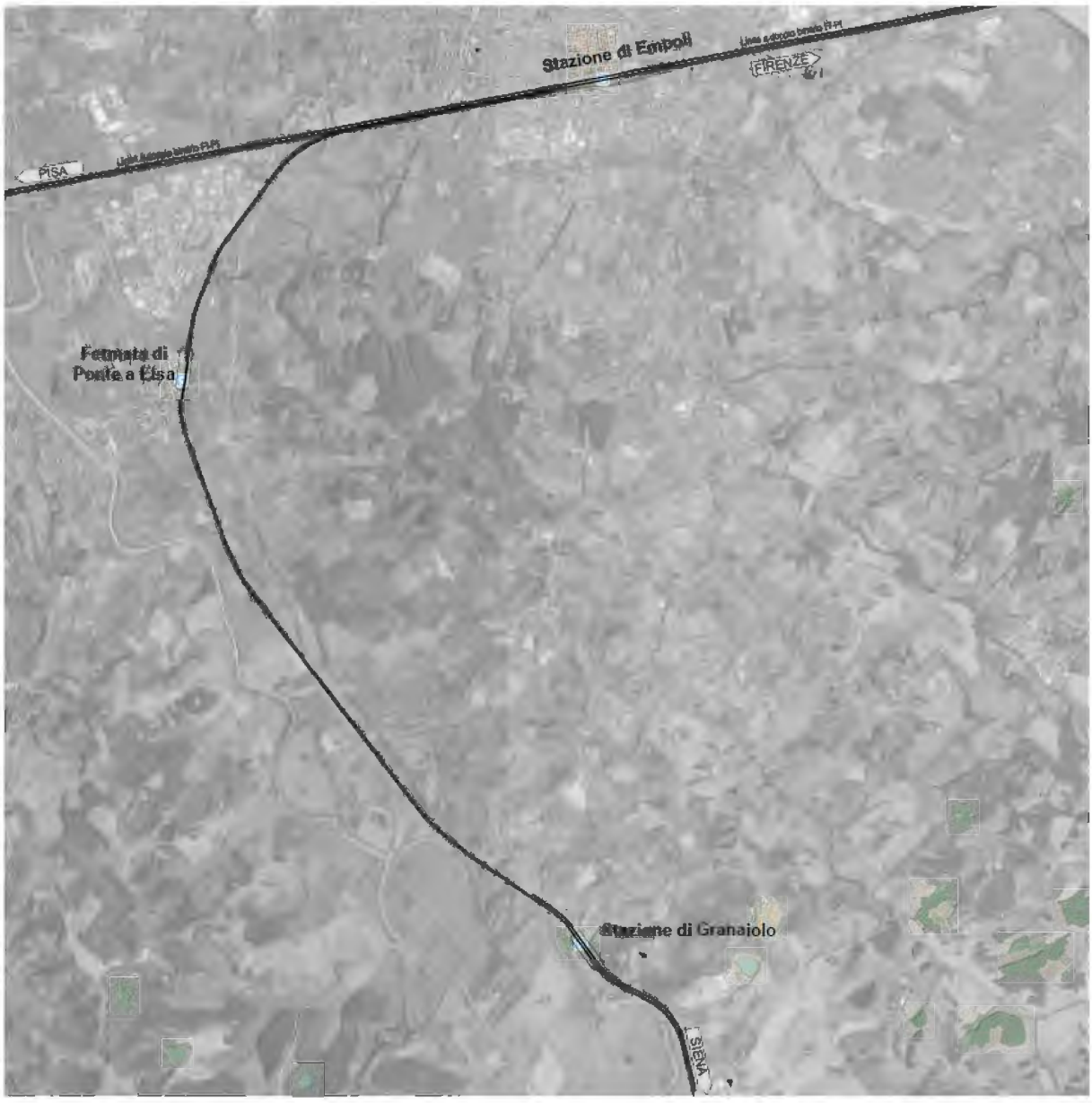
Elettrificazione della linea Empoli-Siena:

- utilizzo di mezzi di trazione più performanti, maggiormente idonei alla modalità di esercizio del trasporto locale, generando benefici di carattere ambientale in aree, sotto questo aspetto, di grande valore.

3. Localizzazione

La linea Empoli – Siena ha un'estesa di circa 63 km. È una linea non elettrificata a semplice binario tra Empoli e Granaiolo (10 km), a doppio binario tra Granaiolo e Poggibonsi (28 km), e nuovamente a singolo binario da Poggibonsi fino a Siena (25 km). Le stazioni attuali sono Empoli, Ponte ad Elsa, Granaiolo, Certaldo, Poggibonsi, Castellina, Badesse e Siena mentre le fermate sono Castelfiorentino e Barberino Val d'Elsa; i passaggi a livello lungo l'intera estesa della linea sono 17 di cui solo 1 privato.
Il tracciato si sviluppa lungo la valle del fiume Elsa fino a Poggibonsi e a seguire quella del Torrente Staggia fino a Siena.
La linea collega le due città toscane di Empoli e Siena; la prima, che conta 48.630 abitanti ed è il nodo di interscambio per le relazioni con la zona costiera della Regione e Firenze, mentre la seconda è Capoluogo di Provincia e conta 53.900 abitanti.
Il tracciato prosegue poi oltre Siena fino a Chiusi, punto di collegamento con la linea Firenze – Roma e verso Sud-Ovest fino a Montepescali dove s'innesta con la linea Pisa-Roma.





4. Sviluppo e stato di attuazione

La progettazione definitiva dell'intero progetto d'investimento è stata sviluppata secondo le seguenti date:

- ACC di Empoli PD ultimato il 31 luglio 2018
- Raddoppio Empoli Granaiolo PD ultimato il 30 novembre 2018
- Elettrificazione Empoli Siena PD ultimato il 30 aprile 2019.

È stato avviato l'iter approvativo del PD dell'ACC di Empoli secondo i seguenti step:

1. Parere del Provveditorato Opere Pubbliche regionale acquisito in data 9/11/2018 (parere n. 68/2018 del 26/9/2018)

2. iter approvativo ex art. 25 presso la regione Toscana terminato in data acquisito in data 18/4/2019 (Decreto Dirigenziale RT n. 5470 del 8/4/2019)

Al momento il Progetto è in fase di verifica tecnica finalizzata alla validazione, con previsione di ultimazione in data 31/5/2019 e avvio fase negoziale entro fine giugno p.v.

Per quanto attiene il PD del raddoppio Empoli Granaiolo, gli elaborati sono stati trasmessi al CSLLPP in data 15/5/2019. A seguire sarà avviato lo screening ambientale presso la Regione Toscana e quindi la CdS.

Si ipotizza di ultimare l'iter approvativo di questo intervento, e quindi dell'intero SottoProgetto 1, nel primo semestre 2020.

Il progetto definitivo dell'elettrificazione Empoli – Siena è attualmente in fase di istruttoria interna presso RFI. Farà seguito l'avvio dell'iter approvativo secondo legge.

Al momento le date di attivazione, secondo la fasizzazione ipotizzata, sono le seguenti:

- entro il 30/04/2021 attivazione del nuovo impianto ACC di Empoli su PRG esistente fase 0
- entro il 31/12/2024 attivazione del raddoppio ferroviario tra Empoli e Granaiolo
- entro il 31/01/2025 ultimazione elettrificazione Siena – Empoli nell'ipotesi che il finanziamento della fase realizzativa del sotto progetto 2 avvenga entro il secondo trimestre 2020.

5. Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

In allegato 1 l'attuale Profilo della linea Empoli-Siena ove sono rappresentati tutti gli impianti della tratta in parola.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

Le caratteristiche attuali della tratta oggetto dell'intervento di raddoppio (tratta Empoli-Granaiolo) sono le seguenti:

- Lunghezza 10,5 km
- Linea a semplice binario non elettrificata
- Velocità 105 km/h (rango B)
- Raggio di curvatura minimo 465 m
- Sagoma G1
- Categoria D4L

- Regime di circolazione BCA

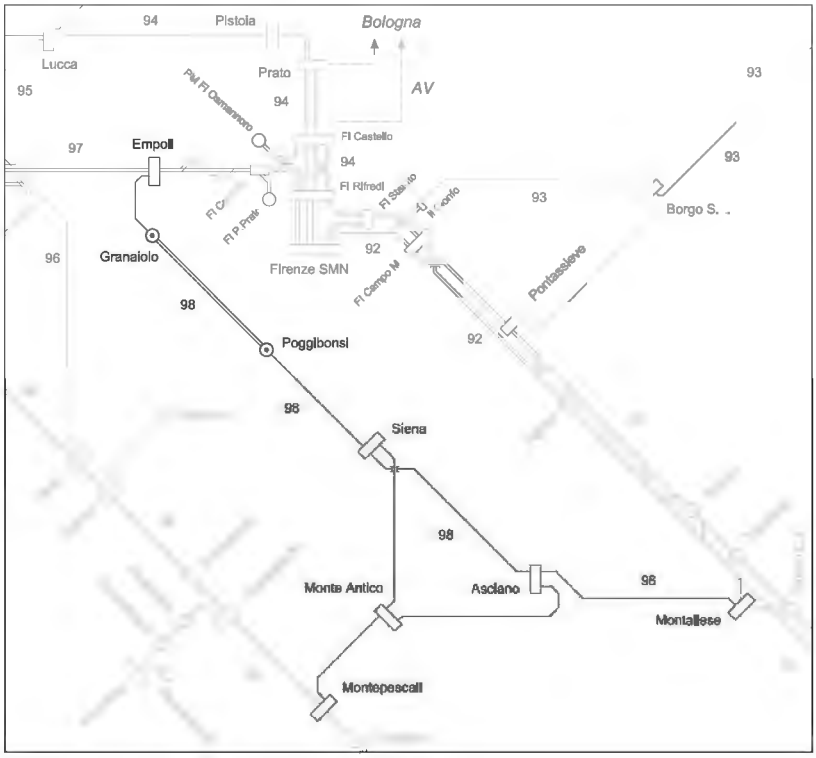
Le caratteristiche attuali della tratta oggetto dell'intervento di elettrificazione (linea Empoli-Siena) sono le seguenti:

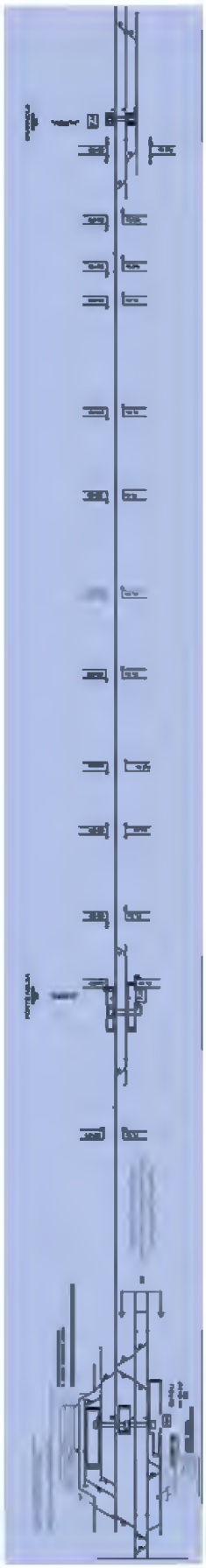
- Lunghezza 63 km
- Linea a semplice binario nelle tratta Empoli-Granaiolo e Poggibonsi-Siena, a doppio binario nella tratta Granaiolo –Poggibonsi *(l'elettrificazione della tratta Empoli-Granaiolo è progettata in assetto definitivo della tratta, con doppio binario)*;
- Velocità di linea diverse per singole tratte *(comprese tra 85 km/h -rango B- della tratta Castellina-Poggibonsi ed 150 km/h -rango B- della tratta Certaldo-Poggibonsi)*
- Raggio di curvatura minimo 301 m (sopraelevazione 160)
- Sagoma G1
- Categoria D4L
- Regime di circolazione BCA

L'intera linea si sviluppa principalmente in rilevato, in affiancamento a due corsi d'acqua, ad esclusione del tratto in prossimità della Stazione di Siena dove le condizioni orografiche hanno imposto l'inserimento in un contesto più frastagliato comportando anche la necessità di tratti in trincea. In questa area si pone l'opera più significativa dell'intero tracciato, la Galleria del Montearioso con una estesa pari a 1.654 m.; detto tratto è contraddistinto dal valore massimo della pendenza di linea, pari al 13 per mille .

Il collegamento Empoli-Siena presenta anche 17 Passaggi a Livello (di cui 13 nella tratta Empoli-Granaiolo oggetto di soppressione con opere e viabilità sostitutive).

Per quanto riguarda la tratta Empoli-Granaiolo saranno modificati –implementandoli- tutti i parametri caratteristici della infrastruttura ferroviaria, mentre nel caso dell'intervento di attrezzaggio tecnologico di elettrificazione della linea Empoli-Siena non si interverrà sui parametri strutturali della linea.


94
Pistoia
Bologna
Lucca
Prato
AV
93
95
94
PM Fl Osmannoro
Fl Castello
97
Empoli
94
93
Fl Rifredi
93
Borgo S.
Fl P Prato
92
96
Granaiolo
Firenze SMN
Fl Campo M
Pontassieve
98
Poggibonsi
92
98
Siena
98
Monte Antico
Asciano
98
Montallese
Montepescali

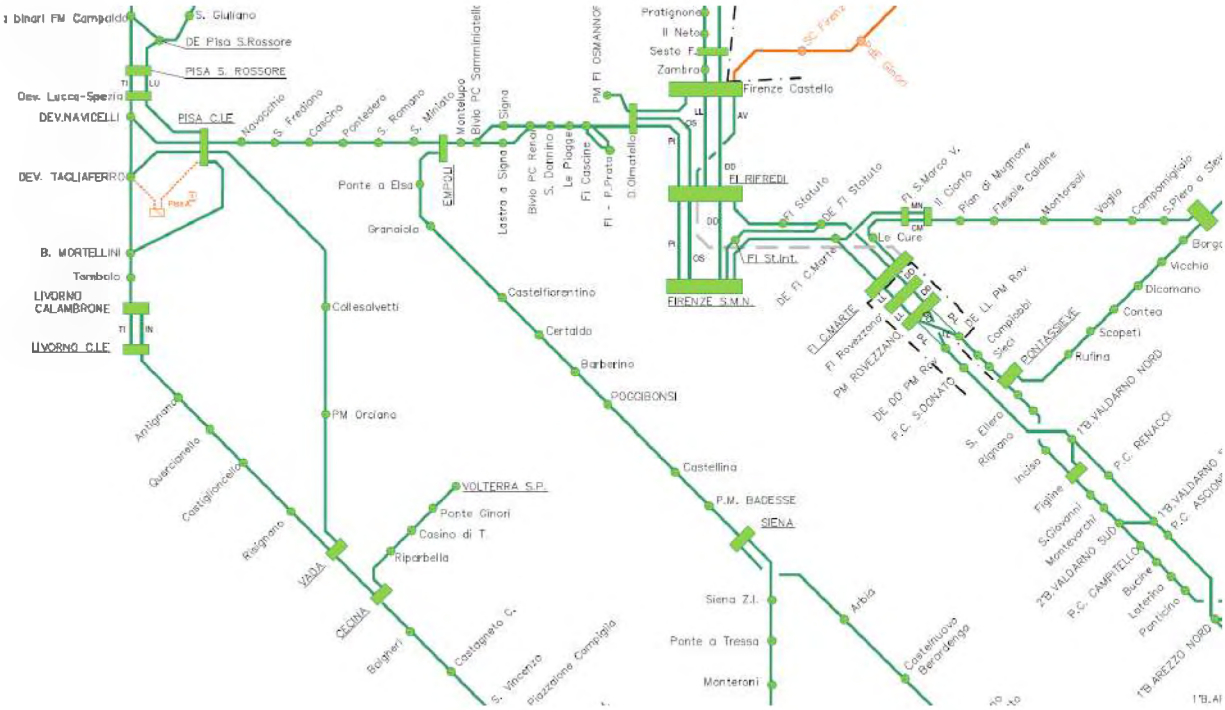


5.2 Aspetti commerciali

L'offerta regionale sulla linea Empoli – Granaiolo oggi consta di 60 treni/giorno:

- Firenze SMN – Siena: 30 (1 treno/ora per senso di marcia)
- Empoli – Siena: 26 (1 treno/ora per senso di marcia)
- Empoli – Buonconvento: 4

Sulla linea circola anche una relazione merci Castellina in Chianti (impianto raccordato) – Pisa con frequenza di una coppia di treni alla settimana.



6. Descrizione dell'intervento

6.1 Intervento di raddoppio del tratto Granaiolo – Empoli

L'intervento di raddoppio ha origine al tronchino del 2° binario della stazione di Granaiolo ubicato in prossimità della comunicazione estrema lato nord alla progressiva 306+090 c.a e termina in corrispondenza dell'attuale tronchino del IV binario della stazione di Empoli.

Il raddoppio si sviluppa per una lunghezza di circa 10 km mantenendosi pressoché in affiancamento al binario esistente con interasse costante di 4 m rispetto al binario in esercizio ferroviario.

Nel primo tratto dell'intervento di raddoppio, precisamente da Granaiolo a S. Andrea, il nuovo binario è realizzato in sinistra rispetto all'esistente infrastruttura.

In località S. Andrea si passa da un raddoppio in sinistra ad un raddoppio in destra a causa di vincoli territoriali costituiti dalla presenza in stretto affiancamento del fiume Elsa sul lato sinistro della

ferrovia, e , nel proseguo, anche a motivo dall'esistenza della galleria artificiale già realizzata predisposta per il raddoppio in destra nell'ambito dell'intervento sulla nuova viabilità stradale SRT 429 effettuato in precedenza da Regione Toscana.

L'intervento di raddoppio della linea prosegue sul lato destro dell'attuale infrastruttura ferroviaria fino all'impianto di Ponte a Elsa (impianto che sarà trasformato in fermata con l'attuale binario di precedenza trasformato nel nuovo binario di corsa "pari" e l'eliminazione delle comunicazioni in entrata ed uscita dall'impianto); in ragione di ciò, dopo la fermata di Ponte a Elsa, il raddoppio proseguirà sul lato sinistro dell'attuale infrastruttura ferroviaria fino alla località "Terrafino", sede di interventi per soppressione PL, poi -con un nuovo passaggio del raddoppio in affiancamento da sinistra a destra- prosegue in destra sino alla stazione di Empoli.

Il raddoppio termina in corrispondenza del IV binario di stazione.

Nel tratto terminale, sul rettifilo che si innesta nella stazione di Empoli, i nuovi binari della linea Empoli - Siena sono stati posizionati parallelamente alla linea Firenze-Pisa e distanziati con interasse di 6,50 m, per garantire l'indipendenza delle linee in caso di guasto e/o manutenzione.

Lungo l'intero tratto di raddoppio sono previste solo modeste rettifiche di tracciato, puntuali e di limitata estensione, in corrispondenza delle curve esistenti per consentire l'incremento della velocità dagli attuali 105 km/h ai 150 km/h (rango B).

Il tracciato dal punto di vista altimetrico, rimarca l'andamento del binario esistente.

Il nuovo tracciato, in sostanziale affiancamento all'esistente non crea incrementi, rispetto allo stato attuale, con le interferenze sulle viabilità esistenti.

Tuttavia, una delle specifiche funzionali individuate per la nuova linea è l'assenza di Passaggi a Livello lungo tutto il tracciato. L'intervento prevede quindi le soluzioni infrastrutturali necessarie per la soppressione degli attuali passaggi a livello, prevedendo viabilità alternative o opere sostitutive che comunque consentano una permeabilità della infrastruttura ferroviaria

E' necessario evidenziare che 3 Passaggi a Livello attualmente attivi verranno comunque soppressi indipendentemente dai lavori del raddoppio della linea ferroviaria in quanto le relative strade sono già intercettate dalla viabilità di nuova realizzazione della Variante alla Strada Regionale Toscana n.429, intervento a cura di Regione Toscana con appalti di propria titolarità. Per tali PL, nel presente Progetto si è solo preso come dato di input il reticolo delle viabilità anzidette considerando quindi già risolte tutte le interferenze con la linea ferroviaria di progetto.

Oltre alle viabilità con Passaggi a Livello, altre due strade sono interferenti con il raddoppio nel tratto urbano di Empoli: si tratta dei sottopassi di via Bonistallo e di via A. di Cambio; ambedue devono essere rivisti per consentire l'ampliamento della sede per il raddoppio.

Di seguito un prospetto riepilogativo con l'indicazione delle opere di risoluzione delle singole situazioni:

ID	Progressiva	Descrizione	Risoluzione
1	Km 305+707	Via dello zuccherificio	Nuova viabilità NV01 e NV02 + Sottopasso ciclopedonale IN01
2	Km 306+173	Via G. Matteotti	
3	Km 306+482	Via G. Matteotti	
4	Km 306+708	fraz. Fontanelle	
5	Km 307+454	Vicinale Pian Grande	A cura altri appalti
6	Km 308+010	via del Molin Nuovo	
7	Km 309+202	Vicinale Bisarna	
8	Km 309+818	Vicinale Colmate	Nuova Viabilità NV04
9	Km 310+244	Strada Statale 429 di Val d'Elsa	Nuova viabilità NV05 e NV06 + Sottopasso ciclopedonale IN07
10	Km 310+404	PL privato	
11	Km 310+815	Vicolo delle Croci	
12	Km 311+279	Via Osteria Bianca	
13	Km 312+279	Via delTerrafino	Nuova viabilità NV07
14	Km 314+950	Via Bonistallo	Sottopasso stradale NV08
15	Km 312+281	Via A. di Cambio	Sottopasso ciclopedonale IN13

Tabella Viabilità interferite e Progetti risoluzione

La planimetria di Progetto è riportata quale allegato 2 al presente documento.

6.2 Modifiche agli impianti di Empoli, Ponte a Elsa e Granaiolo.

Stazione di Empoli

Il Progetto prevede anche l'upgrade tecnologico della stazione di Empoli tramite la sostituzione dei vecchi apparati con la più moderna tecnologia ACC (Apparato Centrale Computerizzato). Con l'introduzione degli apparati ACC le apparecchiature elettromeccaniche vengono sostituite con più performanti dispositivi elettronici.

Tale progetto è correlato a quello del Raddoppio della Linea, in quanto gestirà il futuro ingresso in Empoli della linea a doppio binario. Ciò sarà possibile mediante riconfigurazioni dell'apparato ACC che rientrano nell'oggetto del presente progetto.

Fermata di Ponte a Elsa

L'attuale stazione di Ponte a Elsa, a seguito dell'intervento proposto, verrà trasformata in fermata utilizzando come binario di corsa (binario pari), l'attuale binario di precedenza.

Le comunicazioni presenti verranno dismesse. La stazione sarà attrezzata con sottopassaggio, scale, rampe, pensiline e marciapiedi a standard H 55 cm e L 250 m.

Stazione di Granaiolo

Per quanto concerne la stazione di Granaiolo non sono previste variazioni funzionali al piano del ferro in quanto l'intervento di raddoppio ha inizio in uscita dalla stazione in corrispondenza del tronchino del attuale binario di precedenza, subito dopo l'estrema comunicazione lato nord.
Si prevede l'installazione di nuovo apparato ACC remotizzato nel Posto Centrale di Firenze Campo Marte e telecomandabile nell'ambito del CTC Bacino Senese

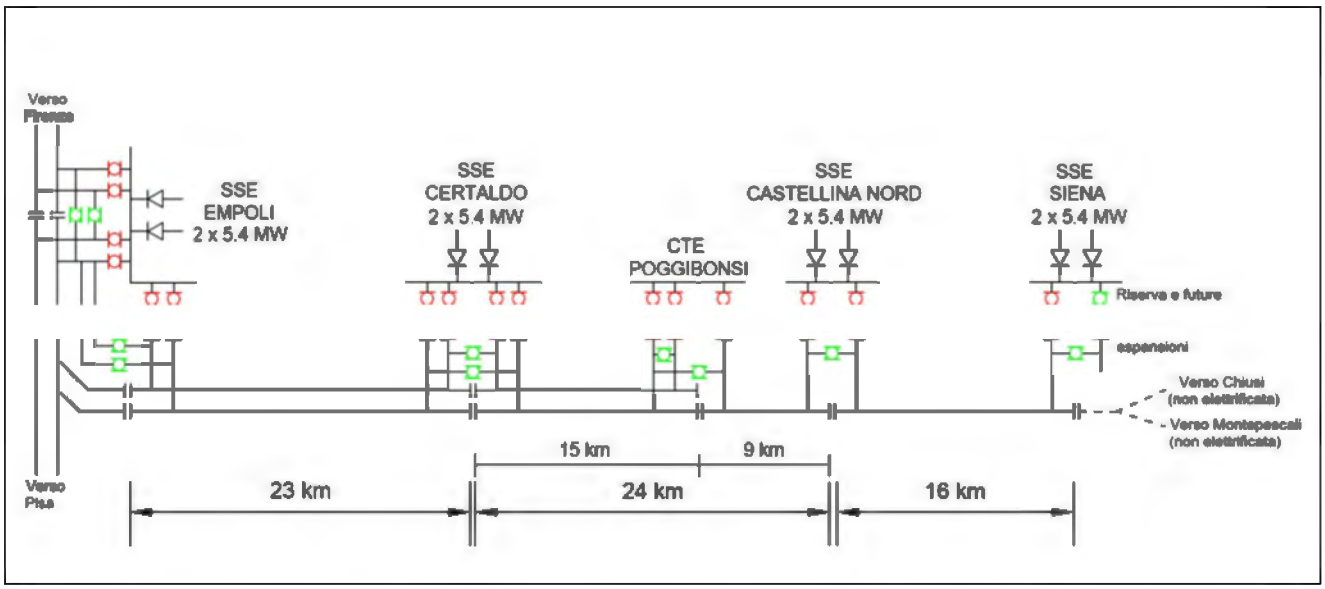
6.3 Adeguamento categoria D4 e sagoma limite Gabarit C - PMO 5

L'intera linea Montallese – Empoli, di cui fa parte la tratta oggetto del presente studio, è contraddistinta con la categoria "D4L". Dall'analisi del documento contenente le "Caratteristiche tecnico-funzionali dell'infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI" aggiornato a Giugno del 2015 risulta che le limitazioni di velocità riguardano punti singolari come ponti e sottovia ricadenti nella tratta che va da Montallese ad Asciano, al di fuori quindi del perimetro dello studio in oggetto.
Nella tratta di interesse sono presenti opere come tombini idraulici e ponticelli di modesta entità per i quali non risulta ad oggi una limitazione al carico circolante.
Sulla linea Siena-Empoli attualmente è consentita la circolazione di treni con sagoma G1.

6.4 Elettrificazione linea Empoli-Siena

L'intervento di elettrificazione della tratta Empoli-Siena sarà sviluppata secondo le normative e gli standard RFI e CE in vigore, con nuovi impianti di Trazione Elettrica per binari di corsa con sezione 440 mm2 mentre per i binari di precedenza e nei binari secondari di stazione una Sezione 220 mm2.
Vista la presenza di numerosi attraversamenti di viabilità stradali al di sopra della linea ferroviaria e di alcune gallerie, è stata completamente verificata la compatibilità del franco libero tra piano ferro e intradosso delle opere di attraversamento con le geometrie standard TE in relazione alla sagoma limite RFI denominata PMO1 (PC22) per l'intera tratta (peraltro, in alcuni tratti, è possibile raggiungere anche profili di sagoma più performanti –PMO3 e PMO5-); in casi particolari e puntuali (galleria Montearioso ed altre opere minori), al fine di contenere al massimo l'ingombro del nuovo attrezzaggio impiantistico, verrà utilizzata anche la tipologia di posa con "catenaria rigida".
Al fine di garantire l'alimentazione elettrica dei nuovi impianti TE della linea ferroviaria, è prevista la realizzazione di nuove Sottostazioni di Conversione ed il potenziamento di quella esistente di Empoli.

Nella figura la nuova seguente architettura del sistema elettrico di alimentazione
Allo stato attuale la linea non è elettrificata per cui tutte le Sottostazioni sono di nuova realizzazione, dotate di due gruppi da 5400 kW ed alimentate in antenna MT dal distributore locale di energia; oltre alla realizzazione delle nuove SSE il progetto prevede anche il potenziamento dell'attuale SSE di Empoli.



6.5 Altri interventi sussidiari alle opere di elettrificazione della linea Empoli-Siena

Interfacciamento e telecontrollo degli impianti fissi di T.E. (DOTE)

Gli impianti di trazione Elettrica della linea Empoli Siena saranno gestiti in telecomando dal Posto Centrale di Firenze Campo di Marte. Pertanto, unitamente all'implementazione degli impianti di Trazione Elettrica, è stato previsto anche quanto necessario per l'interfacciamento e telecontrollo degli impianti fissi di Trazione Elettrica, comprendenti le SSE e le linee di contatto a 3kVcc, al fine di consentire di agire da postazioni centralizzate sul processo di trasmissione, trasformazione, conversione e distribuzione dell'energia elettrica necessaria alla trazione dei mezzi in circolazione sulla rete (DOTE).

Sistema di Messa a Terra della l.d.c. per la Galleria (M.A.T.S)

Il sistema di messa a terra in sicurezza della linea di contatto è un sistema automatico integrato, che permette la gestione in sicurezza dei sezionatori e della messa a terra della linea di contatto in galleria.
Il sistema permette il sezionamento e la messa a terra da un centro di controllo remoto o da un'unità di controllo e di visualizzazione locale installata in tutti gli accessi della galleria, in un modo che risulta semplice e completo per gli operatori e i servizi di soccorso.
Questo sistema risponde anche alla specifica tecnica per l'interoperabilità relativa alla "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie TSI-SRT" nei sistemi ferroviari europei (2008/163/EC).

6.6 Soppressione passaggi a livello

La tratta da Granaiolo ad Empoli è caratterizzata dalla presenza di n. 13 passaggi a livello:

E' prevista quindi a soppressione di tutti i passaggi a livello presenti nella tratta.

6.7 Interventi tecnologici

Sono previsti i seguenti interventi:

- Implementazione del Blocco Conta Assi con banalizzazione della tratta;
- Nuovo apparato PP/ACC nella stazione di Empoli presenziabile sul posto in degrado da inserire nell'ACC-M del Nodo di Firenze con Posto Centrale a Firenze Campo Marte;
- Nuovo apparato ACC nella stazione di Granaiolo remotizzato nel Posto Centrale di Firenze Campo Marte e telecomandabile nell'ambito del CTC Bacino Senese;
- Adeguamento del CTC Bacino Senese;
- Adeguamento IS degli impianti di linea e di stazione;
- Adeguamento dell'impianto di RTB;
- Upgrade del sistema IAP con il nuovo sistema PIC I&C ed attrezzaggio delle periferiche secondo le specifiche contenute nella linea guida "Attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori".

7. Le caratteristiche tecniche dell'intervento

7.1 Intervento di raddoppio della tratta tra Empoli e Granaiolo

- velocità di 150 km/h in rango B con possibilità di degrado presso la stazione di Empoli (dove fermeranno tutti i treni viaggiatori) ed in presenza di particolari difficoltà di tracciato
- peso assiale di 22,5 tonnellate per asse
- sagoma C – P.M.O.5
- predisposizione della sede alla futura elettrificazione
- sistema di distanziamento BCA banalizzato
- il sistema di distanziamento conseguirà distanziamenti non superiori a 5' tra Empoli e Ponte a Elsa e 7' tra Ponte a Elsa e Granaiolo
- la stazione di Ponte a Elsa sarà trasformata in fermata
- l'innesto in stazione di Granaiolo avverrà in prosecuzione del tratto di raddoppio esistente
- nuovo impianto ACC stazione di Empoli
- nuovo impianto ACC stazione di Granaiolo

- nuovo Posto di Blocco Intermedio a Ponte a Elsa ubicato in modo che, in entrambi i sensi, il treno che svolge servizio viaggiatori presso la fermata abbia liberato la sezione a monte
- eliminazione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati di linea e di Stazione.

7.2 Intervento di elettrificazione della linea Empoli e Siena

Di seguito una breve descrizione delle principali caratteristiche della Linea aerea di Contatto e di alimentazione degli impianti T.E.:

Posizionamento dei sostegni:

Verranno posizionati al lato esterno alla piattaforma ferroviaria nelle tratte a doppio binario, mentre nella tratta Poggibonsi-Siena, dove attualmente non è previsto il raddoppio, i sostegni verranno posizionati a sinistra per il senso di percorrenza dei treni dispari.

Caratteristiche della linea di contatto:

Per i binari di linea e binari di corsa di Stazione il progetto prevede una Sezione 440 mm2 costituita da n° 2 corde portanti in rame di sezione 120 mm2 ed un filo di contatto di sezione 200 mm2 mentre per i binari di precedenza e nei secondari di stazione di Sezione 220 mm2 costituita da una corda portante in rame di sezione 120 mm2 ed un filo di contatto di sezione 100 mm2.

Sottostazioni Elettriche:

Al fine di garantire l'alimentazione elettrica dei nuovi impianti TE della linea ferroviaria, è prevista la realizzazione di nuove Sottostazioni di Conversione ed il potenziamento di quella esistente di Empoli.

L'architettura individuata quindi prevede i seguenti impianti di conversione:

- Sottostazione elettrica (SSE) di Empoli — Impianto esistente da potenziare;
- Sottostazione elettrica (SSE) di Certaldo — km 292+670 — Nuovo impianto;
- Sottostazione elettrica (SSE) di Castellina — km 270+450 — Nuovo impianto;
- Sottostazione elettrica (SSE) di Siena — km 253+385 — Nuovo impianto;

inoltre, al fine di consentire una corretta gestione degli impianti e contestualmente garantirne la protezione del punto di passaggio tra doppio e semplice binario, è stata prevista la realizzazione di una nuova cabina TE a Poggibonsi.

Si evidenzia che per la SSE di Castellina, non essendo disponibile una adeguata fornitura di energia in loco, è stata prevista la realizzazione di una cabina di consegna MT collocata nell'area di piazzale della Cabina TE di Poggibonsi; l'alimentazione della nuova SSE avverrà tramite una linea in cavo in MT da posare all'interno di un cavidotto interrato disposto lungo la linea ferroviaria tra il punto di consegna di Poggibonsi e la SSE di Castellina.

8. L'offerta futura

Il 1 Aprile 2016 è stato firmato dall'A.D. di R.F.I. e il Presidente della Regione Toscana l'Accordo Quadro per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda la linea Empoli – Granaiolo, il modello di esercizio previsto nello scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali è il seguente:

Linea Pisana

Bacino Senese

Oggi sulla linea Empoli – Granaiolo circolano 60 treni/giorno:

- Firenze SMN – Siena: 30 (1 treno/ora per senso di marcia)
- Empoli – Siena: 26 (1 treno/ora per senso di marcia)
- Empoli – Buonconvento: 4

La variazione d'offerta rispetto ad oggi è la seguente:

- Relazione Empoli – Siena con frequenza a 30' tra Empoli e Poggibonsi
- Relazione Firenze SMN – Siena velocizzata
- Attestamento dei servizi lenti su Empoli.

F.V.
F.V.

9. Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento era stimato, in base alla progettazione preliminare e agli studi disponibili, in 177 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato (stima valore opere con tariffe RFI 2016).

STUDIO DI FATTIBILITA'

LINEA EMPOLI-SIENA-CHIUSI

RADDOPPIO EMPOLI-GRANAIOLO ed ELETTRIFICAZIONE EMPOLI-SIENA

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (Mln €)
Lavorazioni	**137,5**	**78%**	**138**
Opere civili	*71,2*	*40%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*4,7*	*3%*	
Impianti tecnologici	*61,6*	*35%*	
Oneri per la sicurezza	**5,7**	**3%**	**143**
Somme a disposizione	**33,8**	**19%**	**177**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**177,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 267 milioni di euro determinato a seguito dell'aumento relativo alle due Fasi delprogetto (Raddoppio ed Elettrificazione) come da seguente Quadro Economico (stima valore opere con tariffe RFI 2019)

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA EMPOLI-SIENA-CHIUSI

RADDOPPIO EMPOLI-GRANAIOLO ed ELETTRIFICAZIONE EMPOLI-SIENA

Riepilogo Generale del Progetto

Voci	Importi [1] (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati [1] (Mln €)
Lavorazioni	**178,6**	**67%**	**179**
Opere civili	*104,0*	*39%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*7,6*	*3%*	
Impianti tecnologici	*67,0*	*25%*	
Oneri per la sicurezza	**8,5**	**3%**	**187**
Somme a disposizione	**79,9**	**30%**	**267**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**267,0**	**100%**	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo, sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2019).

L'attuale richiesta di aumento del costo a vita intera da 177 M€ a 267 M€ è relativa all'aumento dei costi emerso nello sviluppo della Progettazione Definitiva delle 2 Macrofasi presenti nel Progetto.

Quanto sopra esposto, ovvero l'incremento del costo a vita intera di 90 milioni di euro, è stato sostanzialmente determinato dagli approfondimenti e affinamenti progettuali condotti nello sviluppo del Progetto Definitivo delle due macrofasi, raddoppio ed elettrificazione, compresi gli adeguamenti ai più recenti e performanti standard infrastrutturali e tecnologici.

In dettaglio è stato necessario:

- rivedere il tracciato ed il profilo della linea nonché precedere l'adeguamento della linea esistente affiancata a seguito di quanto emerso ad esito dello studio idraulico. Detto studio ha infatti evidenziato problematiche relative ad alluvioni insistendo la linea in terreni pseudo-pianeggianti della valle predominata dal fiume Elsa;
- prevedere, in ragione di quanto sopra illustrato, lo smaltimento di maggiori quantità di terre e ballast "di risulta" a seguito delle lavorazioni sul binario esistente, in conformità alle norma in materia ambientale;

- realizzare ulteriori opere al fine di ridurre i rischi dei terreni suscettibili di liquefazione in condizioni sismiche, rischi emersi, nel corso della progettazione definitiva, ad esito delle indagini geologiche e dalla caratterizzazione stratigrafica.

Oltre agli aspetti sopra rappresentati, vi sono inoltre ulteriori maggiori oneri relativamente ad:

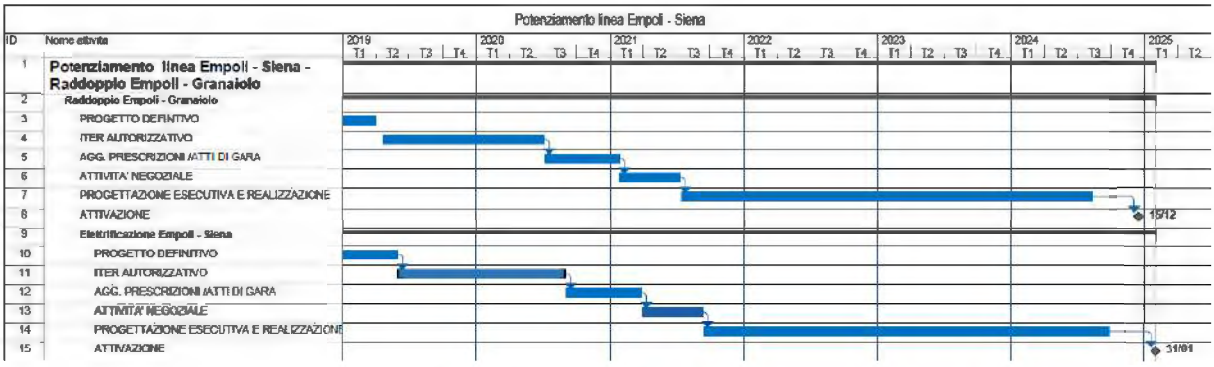
- adeguamento delle opere in relazione ad aggiornamento della normativa vigente (Manuale di progettazione RFI);
- maggiori opere sul PRG di Ponte ad Elsa previste sia per minimizzare le interferenze delle attività realizzative sulla circolazione ferroviaria (mantenendo inalterata –sostanzialmente fino all'attivazione- l'attuale configurazione dell'impianto) sia per l'adeguamento a STI dell'impianto stesso.

10. Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione coprono l'intero Costo a Vita Intera iniziale del progetto e sono pari a 177 milioni di euro

Per far fronte al sopra descritto incremento del Costo del Progetto, nell'aggiornamento 2018/2019 sono inseriti 920 milioni di euro per l'annualità 2019 necessari per la copertura dell'avvio realizzativo del raddoppio della tratta Empoli-Granaiolo previsto nel secondo semestre 2020.

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività della sola macrofase relativa al raddoppio Empoli-Granaiolo:



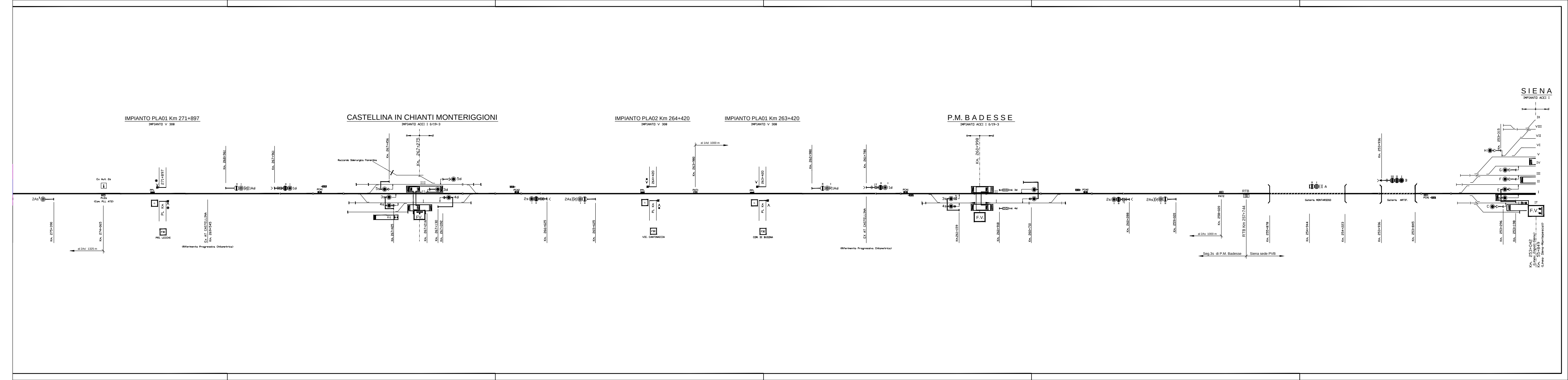
In esito all'iter approvativo del PD, per il quale sono previsti 315 giorni secondo i termini di legge, sono pianificati per la fase progettuale e approvativa:

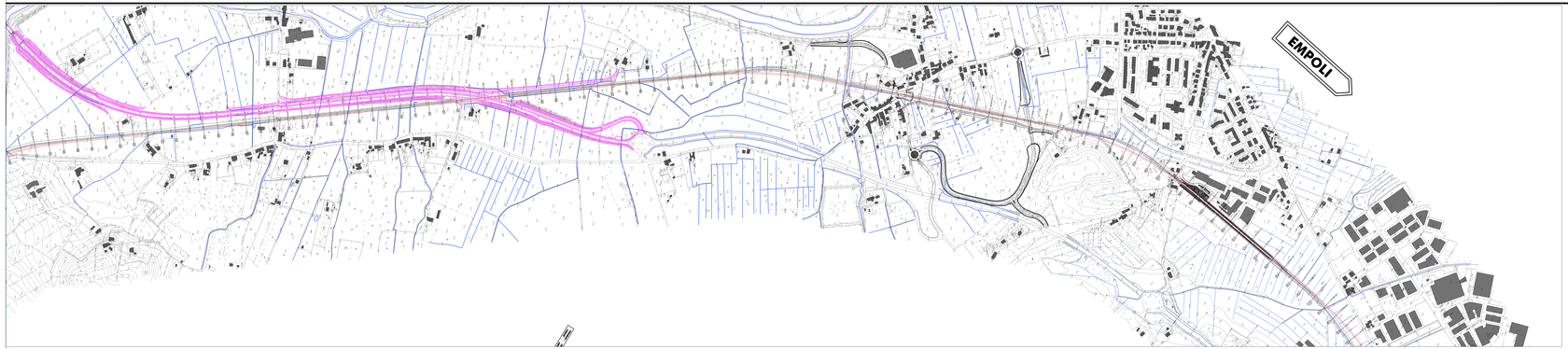
- 60-90 gg per approvazione del PD al CSLLPP;

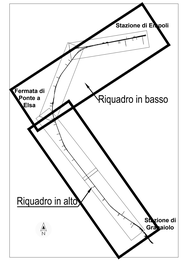
- 90 gg per istruttoria autorizzazione ambientale;
- 90 gg svolgimento CdS;
- 60 gg verifica per validazione PD.

per la fase realizzativa:

- 3 mesi per progettazione esecutiva;
- 33 mesi per realizzazione della macrofase raddoppio;
- 3 mesi per attivazione raddoppio.


IMPIANTO PLA01 Km 271+897
IMPIANTO V 308
CASTELLINA IN CHIANTI MONTERIGGIONI
IMPIANTO ACEI I 0/19-3
Raccordo Siderurgica Fiorentina
IMPIANTO PLA02 Km 264+420
IMPIANTO V 308
IMPIANTO PLA01 Km 263+420
IMPIANTO V 308
P.M. B A D E S S E
IMPIANTO ACEI I 0/19-3
S I E N A
IMPIANTO ACEI I





COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA
UO INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA EMPOLI - SIENA - CHIUSI

RADDOPPIO DELLA LINEA EMPOLI - GRANAIOLO
Opere Civili, Armamento, predisposizioni TE comprese opere viarie connesse con la soppressione dei passaggi a livello

ELABORATI DI CARATTERE GENERALE

Planimetria generale di progetto

SCALA : 1:5000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
NF0H	10	D	29	P5	IF0001	001	A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Emissione Definitiva	M.R. Romano	10/2018	P. Tiziani	10/2018	D. Giuliani	10/2018	

DIRETTORE C.A.
Dirigente Ufficio Idraulica, Ponte Ferrovia, Gallerie Ferrovia
Ordine Ingegneri Provincia di Roma
Dott. Ing. Giuseppe Mancini
Ordine Ingegneri Provincia di Roma

File: NF0H10D29P5IF0001001A.dwg

n. Elab.:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 1674:
Linea Potenza-Foggia ammodernamento
(CUP J19B12000040001)

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 4

3 LOCALIZZAZIONE 5

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO 6

5 SITUAZIONE ATTUALE DELLA LINEA E/O TRATTA 8

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 8

5.2 Aspetti commerciali 11

6 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 12

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 17

8 L'OFFERTA FUTURA 17

9 COSTO A VITA INTERA 18

10 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 21

1 Premessa

Il Progetto di "Ammodernamento della Linea Foggia – Potenza" è incluso nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce/Taranto, sottoscritto il 2 agosto 2012 tra il Ministro per la Coesione Territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania, la Regione Basilicata, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Il progetto mira alla velocizzazione dei servizi in ambito regionale, all'adeguamento prestazionale per il traffico merci e alla riduzione dei tempi di accesso alla rete AV/AC da/verso Napoli e Bologna per i servizi di lunga percorrenza, mitigando i limiti infrastrutturali della linea (elevate pendenze, curve di raggio stretto, attrezzaggio tecnologico obsoleto). La linea attuale a semplice binario non elettrificata si sviluppa infatti con elevate pendenze e curve di raggio stretto, con attrezzaggio tecnologico non adeguato a moderni standard ferroviari. Le opere per l'ammodernamento della linea sono finalizzate, essenzialmente, ad un efficientamento della stessa mediante attuazione di standard qualitativi allineati ai più recenti e, in parte, a favorire una maggiore fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori.

Gli interventi permetteranno infatti di offrire un servizio regionale completamente rinnovato, con orario cadenzato ogni ora, aumento della velocità massima di tracciato dagli attuali 100 km/h a 130 km/h, con riduzione dei tempi di percorrenza dagli attuali 140 a 115 minuti. Inoltre l'elettrificazione e l'adeguamento della sagoma permetterà il potenziamento dei servizi merci da/per l'impianto FIAT di Melfi.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali o sottoprogetti:

1) Sottoprogetto 1 che prevede una tipologia di interventi facilmente cantierizzabili, in quanto richiedente una snella attività progettuale e procedimenti autorizzativi non particolarmente articolati, quali adeguamento a standard del binario e di impianti IaP e TLC (VOIP) e SCMT, razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
2) Sottoprogetto 2 che prevede interventi per i quali è necessaria una consistente attività progettuale, nonché un articolato iter autorizzativo mediante espletamento di Conferenza di Servizi e Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, quali elettrificazione della linea, soppressione Pl, rettifica tracciati e consolidamento sede.

L'intervento, è stato inserito nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI con costo totale stimato di 200 milioni di euro totalmente finanziati.

Ad oggi è in corso la realizzazione delle opere del sottoprogetto 1 con previsione di ultimazione entro dicembre 2019.

Per il sottoprogetto 2 ad esito delle progettazioni è emerso un significativo aumento del valore delle opere, e di conseguenza del CVI, pari a 83 mln, inseriti nell'ambito dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP 2017-21 rispettivamente 13 mln come fabbisogno per l'annualità 2019 e 70 mln € per l'annualità 2020. Pertanto allo stato attuale, il costo del Progetto npp.1674 Linea Potenza-Foggia ammodernamento viene rideterminato in complessivi **283 milioni di euro**.

2 Obiettivi del progetto

Il progetto intende perseguire i seguenti obiettivi:

- riduzione dei tempi di percorrenza mediante rettifiche di tracciato, elettrificazione della linea (compresa la tratta tra Rocchetta S.A. e S.N. di Melfi sulla diramazione verso Gioia del Colle), incroci contemporanei e velocizzazione deviate nelle stazioni;
- prevenzione anomalie che possano essere causa di pregiudizio alla regolarità della marcia dei treni mediante adeguamento dell'armamento all'attuale standard e consolidamento di punti singolari della sede ferroviaria interessati da cedimenti del piano di piattaforma, nonché soppressione di 26 PL;
- miglioramento della fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori, mediante la realizzazione di sottopassaggi e ascensori e l'adeguamento dei marciapiedi e del sistema di Informazione al Pubblico;
- eliminazione delle soste dei treni merci per il cambio trazione a Foggia, con benefici in termini sia di liberazione della stazione di Foggia da attività di manovra che di produttività per l'impresa ferroviaria;
- possibilità di formazione, mediante l'adozione dei locomotori elettrici, di treni merci con una maggiore massa rimorchiabile sulla tratta Foggia–Rocchetta-S. Nicola di Melfi;
- miglioramento della regolarità della circolazione in conseguenza all'attivazione del SCMT in luogo dell'attuale SSC e della soppressione di numerosi PL.

Con riferimento all'intera relazione Foggia-Potenza, la realizzazione degli interventi previsti nel Progetto e le migliori prestazioni dei treni elettrici permetteranno, nel caso di convogli non interessati da incroci, un recupero della percorrenza di circa 18 minuti.

Inoltre, verrà aumentato il modulo in alcune stazioni della tratta Foggia–Rocchetta S.A., per consentire la composizione di treni merci più lunghi sull'itinerario Foggia–Rocchetta S.A–San Nicola di Melfi.

3 Localizzazione

Linea Foggia - Potenza

Le attuali linee ferroviarie della Basilicata vennero realizzate quasi interamente nella seconda metà dell'ottocento e furono notevolmente condizionate dalla presenza della catena appenninica.

La linea Foggia–Potenza infatti si sviluppa con tracciati tortuosi, caratterizzati da elevate pendenze (fino al 28‰) e curve di raggio stretto (anche di 250 m) che attraversano zone nelle

quali, per condizioni climatiche e geo-morfologiche, maggiori risultano le azioni di deterioramento prodotte dagli agenti atmosferici e dai fenomeni di instabilità determinati dai movimenti franosi.

La linea Foggia–Potenza e la tratta Rocchetta–S. Nicola di Melfi con un'estesa complessiva di 130 km, risulta oggi a binario unico per 122 km, escludendo la tratta a doppio binario Foggia-Cervaro comune alla linea Foggia–Napoli ed è esercita con trazione diesel.

La linea Potenza – Foggia, si estende per 118 km e collega Potenza (stazione Potenza C.le), città capoluogo di provincia, con la stazione di Foggia.

Partendo da Foggia, la linea si sviluppa, per circa 40 km, con tracciato pianeggiante e curve di ampio raggio fino a Candela, cui segue l'ansa di Rocchetta che presenta la velocità di tracciato più bassa.

In corrispondenza della stazione di Rocchetta S.A. la linea si dirama, da una parte, verso lo scalo merci di S.N. di Melfi (a servizio, tra gli altri, dello stabilimento della FIAT) e, dall'altra, in direzione Potenza.

Ad eccezione dei primi chilometri, la tratta di circa 12 km che va da Rocchetta S.A. a S.N. di Melfi segue un andamento pressoché pianeggiante, mentre la tratta che va da Rocchetta S.A. a Potenza, prosegue con andamento tortuoso ed acclive lungo le pendici dell'Appennino Lucano caratterizzato da una morfologia estremamente variabile.

Da Rocchetta a Potenza, su circa 69 km di lunghezza del tratto, ben 17 Km si sviluppano in sotterraneo, con 39 gallerie, fra le quali le più lunghe sono: la galleria "Cardinale" – 1.521 m, la galleria "Quattrocchi" – 1.827 m, la galleria "Appennino" – 3.320 m e la galleria "Pietracolpa" – 1.920 m.

Alcune opere d'arte, gallerie e viadotti, realizzate alla fine del secolo scorso, sono interessate da fenomeni di degrado e alcune di esse necessitano di interventi di consolidamento.

4 Sviluppo e stato di attuazione del Progetto

Per gli interventi di fase 1 sono in corso le realizzazioni.

Sono in via di completamento i lavori di realizzazione del nuovo sistema di informazione al Pubblico sull'intera tratta, controllato dal Posto Centrale di Bari Lamasinata, in sedici stazioni della linea (Ordona, Ascoli Satriano, Candela, Rocchetta, Filiano, Forenza, Castel Lagopesole, Pietragalla e Potenza Università, Potenza Superiore, Potenza Macchia Romana, Melfi, Barile, Rionero, Avigliano e Possidente).

Sono stati inoltre realizzati ed attivati i PRG delle stazioni di Candela, Rionero, Ascoli Satriano, Avigliano, Tiera, Lagopesole, Ordona e Melfi. E' in corso di realizzazione l'adeguamento del PRG della stazione di Rocchetta.

Per gli interventi di fase 2 nel mese di dicembre 2013 si è conclusa la CdS sul progetto preliminare mentre nel mese di maggio 2018 si è conclusa la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo e nel mese di luglio è stata perfezionata l'intesa Stato - Regione Puglia e Basilicata. Successivamente è stato aggiornato il progetto definitivo alle prescrizioni della CdS ed effettuata la verifica finalizzata alla validazione del progetto ai sensi dell'art. 26 Dlgs 50/16 necessaria per l'avvio delle attività negoziali. Il piano di Committenza prevede la suddivisione in lotti del sottoprogetto 2 ed il ricorso sia ad appalti integrati sia di sola realizzazione:

- lotto 1.1. elettrificazione Foggia – Rocchetta – San Nicola di Melfi appalto di sola esecuzione;
- lotto 1.2: elettrificazione Rocchetta – Potenza appalto di progettazione e realizzazione;
- lotto 2: soppressione PL, rettifiche di tracciato e consolidamento sede
- lotto 4: Opere aggiuntive per ottemperanza prescrizioni di CdS per il quale è prevista la redazione della sola progettazione a cura del soggetto Tecnico;
- lotto 5: Attrezzaggio SCMT linea Foggia – Potenza con encoder da cabina.

E' previsto anche un lotto 3 "Interventi per la mitigazione del rischio idrologico e idraulico della linea, oggetto di separata progettazione definitiva e separato iter autorizzatorio.

Attualmente è stata conclusa la validazione del PD del lotto 5 e del lotto 1.2 e sono state avviate le relative attività negoziali per gara di appalto integrato. Sono altresì avviate le attività di verifica ai fini della validazione del Progetto esecutivo del lotto 1.1 finalizzata all'avvio delle attività negoziali per gara di appalto di sola esecuzione entro giugno 2019 ed è in fase di completamento la progettazione esecutiva del lotto 2 la cui verifica finalizzata alla validazione sarà avviata entro il mese di settembre 2019 mentre l'avvio delle relative negoziali risulta condizionato dalla disponibilità degli ulteriori finanziamenti richiesti, senza tuttavia avere impatti sui tempi di attivazione del sottoprogetto 2 correlato completamento dell'intervento di elettrificazione.

5 Situazione attuale della linea e/o tratta

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

La linea, per circa 50 km e precisamente nelle tratte Cervaro–Rocchetta, Filiano–Castel Lagopesole e Avigliano–Tiera, è dotata di armamento risalente agli anni 1972-1976, per i restanti circa 70 km l'armamento è stato rinnovato negli anni dal 2004 al 2006.

Nelle tratte Avigliano-Tiera e Tiera-Potenza Sup. il binario è dotato di una terza rotaia per permettere la circolazione dei treni FAL a scartamento ridotto.

La linea è dotata di Sistema di Supporto alla Condotta (SSC), di Blocco conta assi (Bca) per il distanziamento treni ed è gestita mediante Comando Centralizzato del Traffico (CTC).

Sulla linea, inoltre, sono presenti n. 26 Passaggi a Livello.

L'area dell'intervento ricade parte in Puglia. e parte in Basilicata. Procedendo da Nord a Sud l'area interessata dal tracciato è caratterizzata dalla presenza di settori subpianeggianti riconducibili alla valle alluvionale del Torrente Cervaro, da bassi rilievi in località Candela fino al Fiume Ofanto al confine tra Puglia e Basilicata, dal rilievo del Vulture e a seguire da rilievi incisi da numerose valle e torrenti fino ad arrivare alla valle del Fiume Basento in zona Sud di Potenza.

L'intervento di Ammodernamento prevede l'**elettrificazione** di 120 km di linea con adeguamento dove necessario delle 40 gallerie presenti in linea per consentire l'attrezzaggio TE, con abbassamento del p.f. dove il ballast lo contente e in taluni casi con rifacimento dell'arco rovescio, rettifiche di tracciato in corrispondenza di due curve utili all'aumento del raggio di curvatura nell'ottica di consentire la **velocizzazione** in tali tratte, ristrutturazione di 104 tombini idraulici sulla tratta Cervaro - Rocchetta - S. Nicola di Melfi in funzione della riclassificazione da C3 a D4, interventi di manutenzione straordinario di 9 ponti e viadotti in muratura in detta tratta, soppressione di 26 PL mediante cavalcaferrovia e viabilità sostitutive, adeguamenti degli impianti IS e TLC in coerenza con l'attrezzaggio TE, **attrezzaggio SCMT** con encoder da cabina.

TRATTA ROCCHETTA S.A.L – SPINAZZOLA – GIOIA DEL COLLE		
STAZIONE/PM	**FERMATA**	**ASSE F.V.**
S. Nicola di M.	-	*Km 12+216*

TRATTA ROCCHETTA S.A.L – POTENZA C.LE		
STAZIONE/PM	**FERMATA**	**ASSE F.V.**
Melfi	-	*Km 65+457*
-	*Barile*	*Km 72+113*
Rionero	-	*Km 74+718*
-	*Forenza*	*Km 83+044*
-	*Filiano*	*Km 88+331*
Castel Lagopesole	-	*Km 94+469*
-	*Possidente*	*Km 96+291*
-	*Pietragalla*	*Km 99+715*
Avigliano Lucania	-	*Km 104+320*
PM Tiera	-	*Km 109+162*
-	*Potenza M. Romana*	*Km 113+575*
Potenza Superiore	-	*Km 114+520*
-	*Potenza Università*	*Km 115+597*
Potenza Centrale	-	*Km 118+329*

Stazioni/PM/Fermate

Località	Direttrice	DTP	Tipo Località	Servizio Viaggiatori	Lunghezza Bin Corsa	Lunghezza Altri Bin	Marciapiedi H55 Presenza	Marciapiedi H55 Specifica	Sottopasso	Rifornimento Idrico	Auto Al Seguito	Preriscaldo Climatizz.	Platea Lavaggio	Fossa Visita	Abilitazione
FOGGIA	DA	BA	S	SI	440	540	Parziale	2° mar (III e IV bin)	SI	SI		SI	SI	SI	A
P.M. CERVARO	DA	BA	PM												A
SANTUARIO INCORONATA	DA	BA	F												
ORDONA	DA	BA	S	SI	160	160									A
ASCOLI SATRIANO	DA	BA	S	SI	160	160									A
CANDELA-S.AGATA DI PUGLIA	DA	BA	S												A
ROCCHETTA S.ANTONIO-LACEDONIA	DA	BA	S	SI	185	126			SI						A
ROCCHETTA S.ANTONIO-LACEDONIA	DA	BA	S	SI	185	126			SI						A
LEONESSA	DA	BA	PM												A
MELFI	DA	BA	S	SI	180	138									A
RIONERO-ATELLA-RIPACANDIDA	DA	BA	S	SI	147	177									A
BARILE	DA	BA	F	SI	180										
FORENZA	DA	BA	S	SI	152	152									A
FILIANO	DA	BA	F	SI	80										
CASTEL LAGOPESOLE	DA	BA	S	SI	173	154									A
PIETRAGALLA	DA	BA	F	SI	100										
POSSIDENTE	DA	BA	F	SI	137										
AVIGLIANO LUCANIA	DA	BA	S	SI	140	150									A
TIERA	DA	BA	LS												
P.M. TIERA	DA	BA	PM												A
POTENZA SUPERIORE	DA	BA	S	SI	219	212	Parziale	2° marc (II Binario)	SI						A
POTENZA MACCHIA ROMANA	DA	BA	F	SI	100				SI						
POTENZA UNIVERSITA'	DA	BA	F	SI	150		SI								
POTENZA CENTRALE	DA	BA	S	SI	242	270	Parziale	2° mar (II e III bin)	SI	SI					A
S.NICOLA DI MELFI	DA	BA	S	SI	280	200									A

Figura – Caratteristiche funzionali e di esercizio degli impianti della linea Foggia- Potenza (fonte PIR 2015)

Caratteristica Cervaro - Rocchetta	Situazione attuale	Situazione futura
Lunghezza del tracciato	41,956 Km	41,846 Km
Stato di elettrificazione	Non elettrificata	Elettrificata
Velocità massime di tracciato (km/h)	120 (rango A)	140 (rango A)
Regime di circolazione	Bca	Bca
Sistema di esercizio	CTC (con DCO al P.C. di Bari Lamasinata)	CTC (con DCO al P.C. di Bari Lamamsinata)
Categoria di peso assiale	C3L	D4
Codifica trasporto combinato	P/C32	P/C45
Modulo di linea (m.)	575 m	575 m

Caratteristica Rocchetta – San Nicola di Melfi	Situazione attuale	Situazione futura
Lunghezza del tracciato	12,216 Km	12,216 Km
Stato di elettrificazione	Non elettrificata	Elettrificata
Velocità massime di tracciato (km/h)	110 (rango A)	110 (rango A)
Regime di circolazione	Bca	Bca
Sistema di esercizio	Presenziato da DM	Presenziato da DM
Categoria di peso assiale	C3	D4
Codifica trasporto combinato	Sagoma FS	P/C45 (con interventi in galleria a carico DTP BA - Sottoprogetto 1)
Modulo di linea (m.)	575 m	575 m

Caratteristica Rocchetta – Potenza	Situazione attuale	Situazione futura
Lunghezza del tracciato	69,035 Km	69,035 Km
Stato di elettrificazione	Non elettrificata	Elettrificata
Velocità massime di tracciato (km/h)	100 (rango A)	100 (rango A)
Regime di circolazione	Bca	Bca
Sistema di esercizio	CTC (con DCO al P.C. di Bari Lamasinata); Potenza Sup.-Potenza C.le: Presenziato da DM	CTC (con DCO al P.C. di Bari Lamasinata); Potenza Sup.-Potenza C.le: Presenziato da DM
Categoria di peso assiale	C3L	C3L
Codifica trasporto combinato	Sagoma FS	P/C45 (con interventi in galleria a carico DTP BA - Sottoprogetto 1)
Modulo di linea (m.)	340 m	340 m

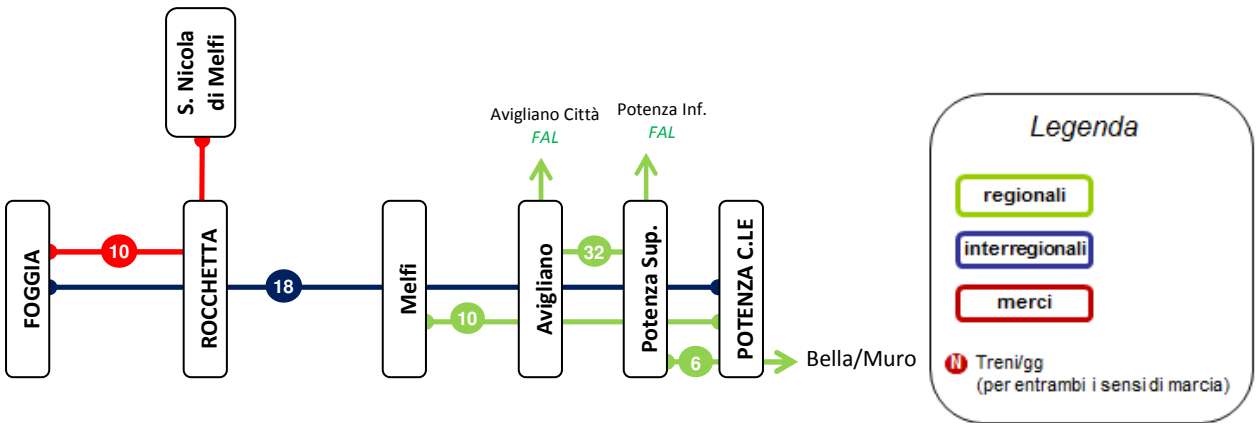
5.2 Aspetti commerciali

L'attuale modello di offerta di trasporto prevede tracce viaggiatori interregionali e regionali con attestamenti negli impianti di Foggia, Melfi, Avigliano, Potenza e tracce merci da/per l'impianto di S.Nicola di Melfi riferibili al segmento del traffico automotive. Più nello specifico, l'attuale offerta viaggiatori prevede:

- 18 treni/giorno interregionali nella relazione Foggia-Potenza (118 km), con tempi di percorrenza variabili da 2h 00' a 2h 33', fermate intermedie in numero variabile da 8 a 12 e con incroci in numero variabile da 1 a 4. La velocità commerciale è compresa tra 59 e 46 km/h.
- 10 treni/giorno regionali nella relazione Melfi-Potenza (53 km) con tempi di percorrenza variabili da 1h 00' a 1h 32', fermate intermedie in numero variabile da 8 a 10 e con incroci in numero variabile da 1 a 3. La velocità commerciale è compresa tra 53 e 34 km/h.
- 32 treni/giorno regionali nella relazione Avigliano Città – Potenza (di Ferrovie Appulo – Lucane), con utilizzo della rete RFI sulla tratta Avigliano L. - Potenza Superiore (10 Km), con tempi di percorrenza variabili da 15' a 20' e con due fermate intermedie. La velocità commerciale è compresa tra 40 e 30 km/h.
- 6 treni/giorno regionali nella relazione Potenza Superiore – Potenza Centrale (4 Km), con prosecuzione su Bella/Muro.

Inoltre, la linea è interessata dall'offerta merci da/per l'impianto di S. Nicola di Melfi che mediamente è quantificabile in 10 treni/giorno.

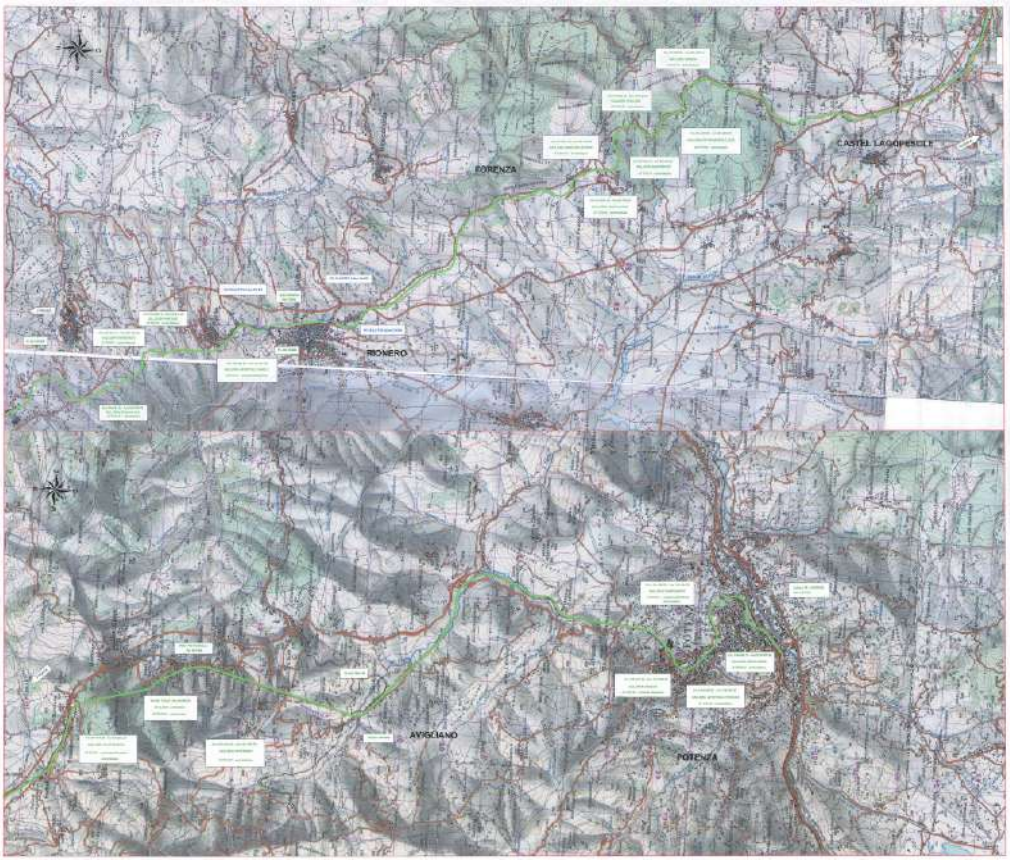
Complessivamente l'offerta attuale può essere schematizzata come di seguito rappresentato:



6 Descrizione dell'intervento

Planimetria linea Foggia – Potenza

corografia parte 1



corografia parte 2

La costruzione della linea ferroviaria Foggia – Potenza risale alla seconda metà dell'ottocento. Essa fu notevolmente condizionata dalla presenza della catena appenninica.

L'investimento è suddiviso in due sottoprogetti, come di seguito descritti:

SOTTOPROGETTO 1: Adeguamenti a standard e razionalizzazione impianti

Prevede interventi prevalentemente di tipo tecnologico e di velocizzazione e razionalizzazione impianti, da realizzarsi su aree di proprietà FS, che non richiedono l'indizione di Conferenze di Servizi per l'ottenimento dei benestare.

Nel dettaglio:

- Adeguamento a standard del binario nelle tratte Cervaro-Rocchetta, Filiano-Castel Lagopesole, Avigliano-Tiera, Rocchetta - S. Nicola di Melfi;
- Realizzazione dei sottopassaggi viaggiatori con l'adeguamento dei marciapiedi e la realizzazione dei tronchini di sicurezza per permettere ingressi contemporanei nelle stazioni di Ascoli S., Melfi, Rionero e Castel Lagopesole, che consentiranno una riduzione dei tempi medi di percorrenza per tutti i treni che effettuano incroci.
- Sostituzione degli attuali deviatoi con altri che consentiranno il transito sul ramo deviato alla velocità di 60 km/h con una riduzione dei tempi medi di percorrenza per tutti i treni che vengono ricevuti sul binario di precedenza, nelle stazioni di Ascoli S., Rocchetta S.A.L, Melfi, Rionero, Castel Lagopesole, Avigliano e Potenza Sup.

In conseguenza degli interventi di razionalizzazione, si determina la necessità di adeguare gli impianti tecnologici oggi in esercizio. Tali adeguamenti consistono nel modificare gli impianti ACEI delle stazioni al fine di realizzare un segnalamento luminoso coerente con l'aumento di velocità sugli itinerari in deviata, nonché nell'adeguamento del sistema di Comando Centralizzato del Traffico (CTC) gestito dal Posto Centrale di Bari Lamasinata.

SOTTOPROGETTO 2: Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL, consolidamento sede e adeguamenti gallerie.

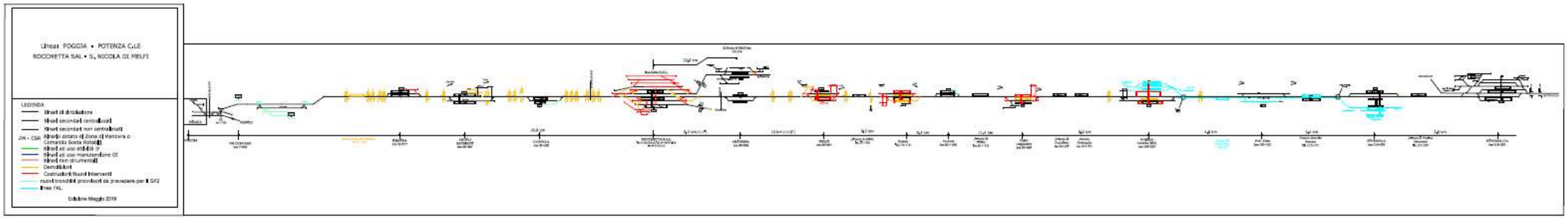
- Elettrificazione della linea Foggia–Potenza per completare l'anello costituito dalle tratte già elettrificate Foggia–Bari, Bari–Taranto e Taranto–Potenza, inserendo nel

circuito la tratta Rocchetta S.A.-S.N. di Melfi sulla diramazione verso Gioia del Colle a servizio dello scalo merci di S.N. di Melfi.

Verranno realizzate tre Cabine TE a Cervaro, Rocchetta S.A. e Potenza, e quattro SSE, rispettivamente ad Ascoli S., S. Nicola di Melfi, Rionero e Pietragalla, con un passo medio di 25 km.

Con l'elettrificazione della linea verranno installati nuovi apparati di telecontrollo degli impianti TE (sezionatori TE, cabine e SSE) e si provvederà alla riconfigurazione del DOTE.

- Realizzazione del sistema di controllo della marcia del treno (SCMT), poiché l'attuale sistema di supporto alla condotta (SSC) presente sulla linea costituisce lo standard per le linee non elettrificate.
- Rettifiche di tracciato tratta Cervaro–Rocchetta
- soppressione di tutti i 26 Passaggi a Livello presenti sulla linea, mediante la realizzazione di opere sostitutive o mediante l'adeguamento della viabilità alternativa.
- Consolidamento della sede, delle opere d'arte e adeguamento gallerie, al fine di permettere la velocizzazione della tratta tra Cervaro e Rocchetta S.A. e verificare la possibilità di aumentare la categoria di tale tratta e della diramazione fino S. Nicola di Melfi, portandola dall'attuale C3L a D4Ldevono essere sottoposte, previa esecuzione di rilievi e sondaggi, alla verifica dei nuovi carichi


Linea: FOGGIA • POTENZA C.LE
ROCCHETTA SAL. • S. NICOLA DI MELFI
LEGENDA
Binari di circolazione
Binari secondari centralizzati
Binari secondari non centralizzati
Binario dotato di Zona di Manovra o Comando Sosta Rotabili
Binari ad uso antincendio
Binari ad uso manutenzione GI
Binari non strumentati
Deviatoi/binari
Costruzioni/nuovi interventi
nuovi tronchini provvisori da prevedere per il SF2
linea FAL
Edizione Maggio 2019

7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Le principali scelte tecnico-funzionali operate sono le seguenti:

Armamento: rinnovamento e risanamento del binario mediante rotaie tipo 60E1, pietrisco di 2^ categoria e sostituzione totale delle traverse.

Fermate/Stazioni: realizzazione/adeguamento di marciapiedi di stazione con caratteristiche di lunghezza l=150/250 m ed altezza h=+25 cm sul binario di corsa e h=+55 cm sul binario di precedenza.

Apparati Centrali: modifiche agli ACEI di Ascoli Satriano (tipo I020), Rocchetta S.A.L. (tipo I019), San Nicola Di Melfi (tipo I019), Melfi (tipo I019), Rionero (tipo I019), Castel Lagopesole (tipo I020), Tiera (tipo I019), per velocizzazione itinerari e semplificazione impianti. Eliminazione ACEI di Candela e Leonessa (tipo I020) e connesse modifiche al blocco conta assi (ricucitura).

Informazione al Pubblico: Nuovo sistema di Informazioni al Pubblico (INFOSTAZIONI) che prevede l'integrazione dell'attuale sistema con le necessarie apparecchiature per rendere lo stesso adeguato allo standard previsto per la tipologia delle varie stazioni e fermate e per permettere gli annunci automatici.

Voip: Nuovo impianto di telefonia selettiva in tecnologia VOIP secondo lo standard vigente in sostituzione dell'attuale sistema di telefonia che risulta obsoleto.

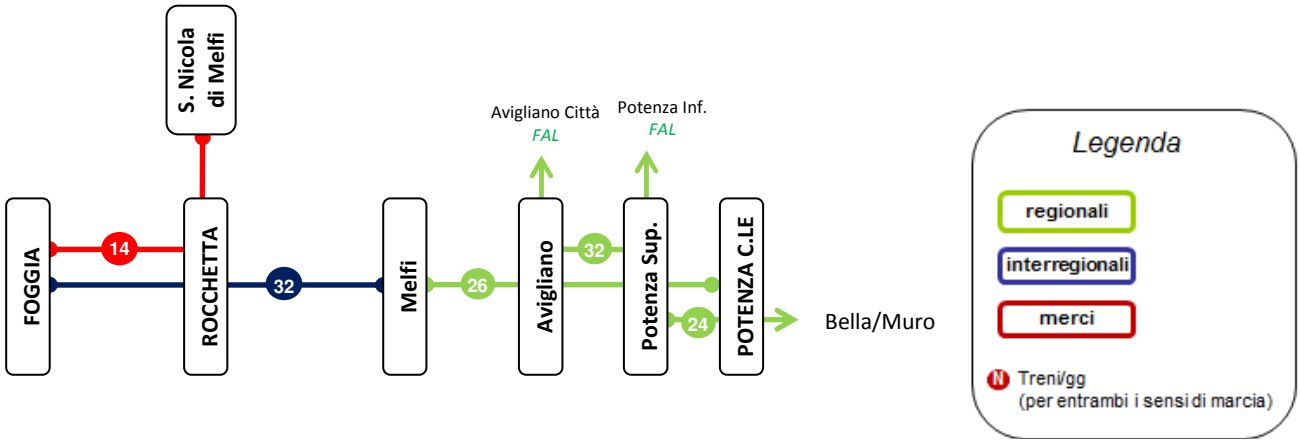
Trazione Elettrica: Linea di contatto "a catenaria" con sospensione longitudinale e sezione complessiva di rame di 540 mmq per i binari di corsa della Tratta Cervaro–Rocchetta S.A.L.–S. Nicola di Melfi e 440 mmq per i binari di corsa sulla Tratta Rocchetta S.A.L.–Potenza C.le, mentre 220 mmq per i binari secondari.

8 L'offerta futura

Gli interventi di upgrade infrastrutturale consentono di prefigurare un nuovo modello di esercizio. Relativamente al trasporto viaggiatori, esso sarà:

- coerente con i servizi previsti nello Scenario di Regime dell'Accordo Quadro RFI-Regione Basilicata, che prevede collegamenti Foggia – Melfi e Melfi – Potenza, Potenza – Avigliano Città e Bella/Muro – Potenza Superiore (gli ultimi due insistono solo in parte sulla tratta in oggetto) con servizio orario.
- caratterizzato da recuperi dei tempi di percorrenza stimati di circa 18 minuti sull'intera linea Foggia – Potenza, per effetto della velocizzazione relativa alla tratta Cervaro–Rocchetta, degli adeguamenti impiantistici e dell'opportunità di utilizzare materiale rotabile più performante (Minuetto Elettrico).

Infine, anche per il segmento merci si prevedono sviluppi dell'offerta. Gli interventi previsti determinano un miglioramento delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria che collega l'impianto di S. Nicola di Melfi alla direttrice adriatica. In particolare si prevede che l'innalzamento dei limiti prestazionali significativi per il traffico merci (sagoma, modulo e categoria di peso assiale ammesso), nonché i benefici connessi all'assenza del cambio trazione a Foggia, possono trovare riflesso in una maggior volume di domanda.
Il nuovo modello di esercizio che si prevede possa essere adottato in conseguenza dell'attuazione degli interventi previsti nel progetto di investimento in questione è di seguito schematizzato:



9 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento è stimato in 200 milioni di euro secondo il QE di seguito rappresentato.

PROGETTO DEFINITIVO AMMODERNAMENTO DELLA LINEA FOGGIA POTENZA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**122.478.685,93**	**61%**	**122.478.685,93**
Opere civili	*40.779.042,49*	*20%*	*40.779.042,49*
Sovrastruttura ferroviaria	*32.737.596,33*	*16%*	*32.737.596,33*
Impianti tecnologici	*48.962.047,11*	*24%*	*48.962.047,11*
Oneri per la sicurezza	**1.532.188,94**	**1%**	**124.010.874,87**
Somme a disposizione	**75.989.125,13**	**38%**	**200.000.000,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**200.000.000,00**	**100%**	
NOTE			
(1) Tutti gli importi espressi sono al netto dell'IVA			

Nell'aggiornamento 2018/2019 il nuovo costo è pari a 283 milioni di euro come da seguente Quadro Economico.

PROGETTO DEFINITIVO AMMODERNAMENTO DELLA LINEA FOGGIA POTENZA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**183.725.080,31**	**65%**	**183.725.080,31**
Opere civili	*87.284.075,14*	*31%*	*87.284.075,14*
Sovrastruttura ferroviaria	*34.164.433,88*	*12%*	*34.164.433,88*
Impianti tecnologici	*62.276.571,29*	*22%*	*62.276.571,29*
Oneri per la sicurezza	**8.917.972,03**	**3%**	**192.643.052,34**
Somme a disposizione	**90.356.947,66**	**32%**	**283.000.000,00**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**283.000.000,00**	**100%**	
NOTE			
(1) Tutti gli importi espressi sono al netto dell'IVA			

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, nell'ambito del progetto definitivo, sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2018).

L'incremento del costo a vita intera di 83 milioni di euro è conseguente a:

- adeguamento a STI 2014 della stazione in Comune di Candela (sottopasso, ascensore, percorsi tattili, segnaletica, sistema di informazione al pubblico e marciapiedi H55; tale intervento non previsto in progetto deriva da una prescrizione del medesimo comune;
- necessità, emersa nell'ambito dell'iter di CdS, di individuare una nuova soluzione per la viabilità NV14 in Ascoli Satriano connessa alla soppressione dei PPLL ai Km 30+356 e Km 30+881. Tale nuova soluzione ha comportato maggiori lavorazioni ed espropri nonché modifiche alla soluzione del cavalcaferrovia NV05, opera che sebbene approvata funziona solo se corredata della viabilità NV14;
- necessità di realizzare su tutta la linea una nuova canalizzazione con utilizzo di nuovi cavi in rame ed in fibre ottiche, accertatone lo stato di vetustà, in luogo delle lavorazioni inizialmente previste in progetto (manipolazione) che ne avrebbero totalmente compromesso la funzionalità;

- adeguamento STI 2014 SRT/ENE di alcune gallerie (prescrizioni emerse in sede di attività di verifica dell'Organismo d'Ispezione di Tipo B - ex art.26 del d.lgs 50/2016);
- recepimento prescrizione Autorità di Bacino: spostamento canale idraulico di recapito a seguito della traslazione di circa 30 metri della SSE di San Nicola di Melfi per risoluzione interferenza con un corso d'acqua;
- recepimento prescrizione soprintendenza: utilizzo quale cabina TE di Rocchetta in luogo del nuovo fabbricato tecnologico previsto in progetto, un fabbricato esistente in disuso sito in prossimità della galleria Santa Venere;
- recepimento prescrizione Regione Puglia Sezione Assetto del Territorio: nuova soluzione progettuale per l'opera NV11 utile alla soppressione di un PL in località Candela;
- adozione di soluzione fuori standard per le fondazioni di pali e portali TE a causa della natura geologica dei terreni: soluzione che prevede blocchi di fondazione su micropali lungo tutta la linea in luogo del blocco standard;
- realizzazione opere di protezione dei cavalcaferrovia a seguito dell'aggiornamento 2016 del manuale di progettazione delle OO.CC.;
- adeguamento tariffario (da tariffe 2014 a tariffe 2018).

10 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione ammontano a 200 milioni di euro, pari al precedente costo a vita intera del Progetto.

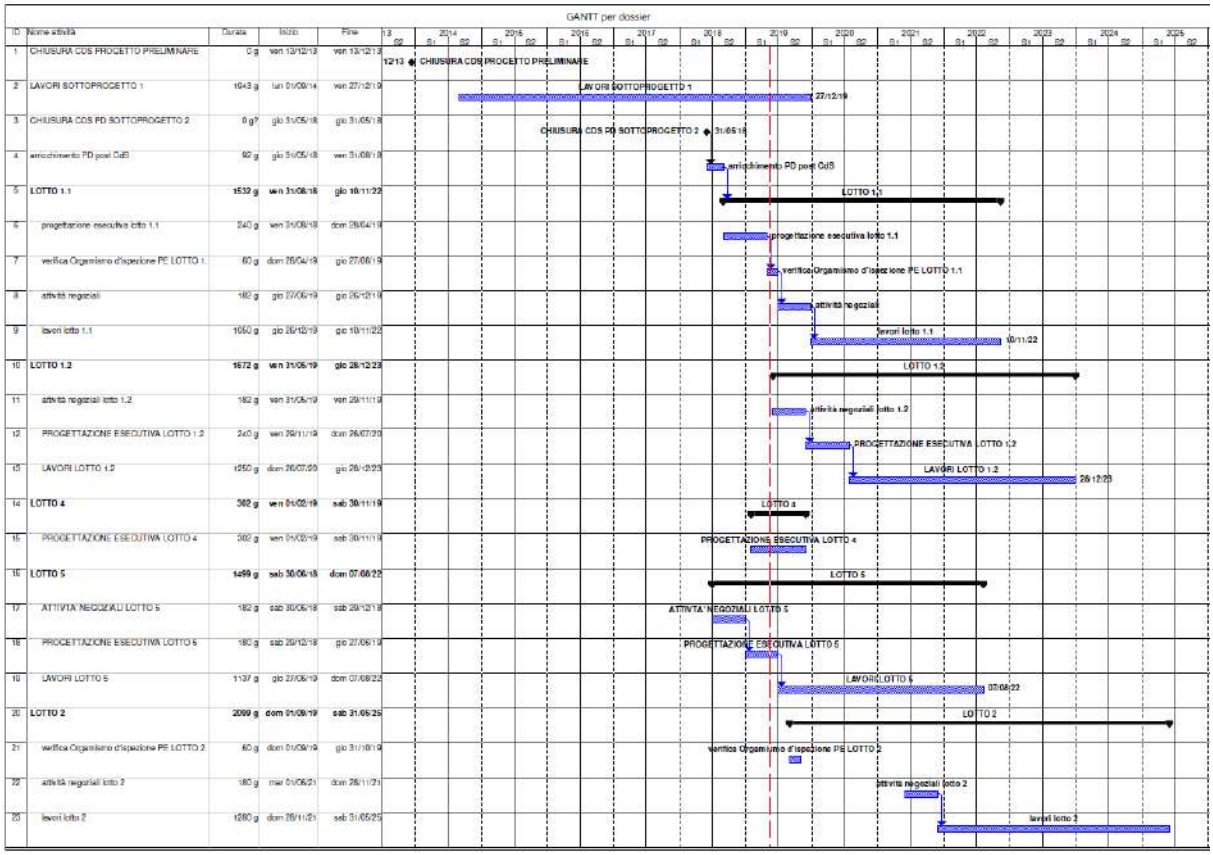
Per far fronte al citato incremento del Costo del Progetto, nell'aggiornamento 2018/2019 sono inseriti 13 milioni di euro per l'annualità 2019 e 70 milioni di euro nell'annualità 2020.

I primi 13 milioni di euro sono necessari per la realizzazione di una parte di interventi consistenti in:

- realizzazione del sottopasso di Candela con adeguamento a STI;
- nuova soluzione progettuale per la viabilità di Ascoli Satriano NV14 con cavalcaferrovia NV05 servito da tale viabilità;
- fornitura e posa in opera lungo tutta la linea di cavi in rame e cavi in fibra ottica.

I rimanenti a 70 mln di euro, per il completamento della copertura del costo a vita intera del Progetto, sono necessari per realizzare i restanti interventi consistenti in rettifiche di tracciato comprensive di attrezzaggio tecnologico, consolidamento sede e opere d'arte (sistemazione di tombini idraulici e viadotti esistenti), soppressione dei passaggi a livello (opere sostitutive e /o viabilità alternativa).

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle attività



In esito all'iter approvativo del PD del sottoprogetto 2 sono stati necessari 3 mesi per le attività di arricchimento PD in ottemperanza alle prescrizioni di CdS. Le attività negoziali relative al lotto 2 sono condizionate dalla disponibilità degli ulteriori finanziamenti richiesti. Il gantt illustrato è stato redatto nell'ipotesi di disponibilità degli ulteriori 70 milioni di euro coerentemente ai fabbisogni inseriti per l'annualità 2020. Inoltre sono pianificati:

- 6 mesi per attività negoziali
- 6 mesi per progettazione esecutiva a cura appaltatore
- 35 mesi per le attività realizzative lotto 1.1

- 41 mesi per le attività realizzative del lotto 1.2
- 38 mesi per le attività del lotto 5
- 42 mesi per le attività del lotto 2
- 120 giorni per le attività necessarie al rilascio dell'AMIS

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DOSSIER EX ANTE

Progetto 1915:
Interventi Ferroviari per il potenziamento della Stazione Trieste C. Marzio
(CUP J74H16000230001)

Progetto 3158:
Potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del porto di Trieste
ulteriore fase
(CUP J7419000030001)

INDICE

1 PREMESSA 3

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO 5

3 LOCALIZZAZIONE 5

4 SVILUPPO E STATO DI ATTUAZIONE 6

5 SITUAZIONE ATTUALE 8

5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici 8

5.2 Aspetti commerciali 9

6 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI 9

7 LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO 17

7 L'OFFERTA FUTURA 18

8 COSTO A VITA INTERA 19

9 DISPONIBILITÀ FINANZIARIE, NECESSITÀ E TEMPI 21

1 Premessa

Il porto di Trieste è uno dei principali porti del Mare Adriatico. Importante snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa, è inserito quale Porto Core dei corridoi merci "Baltico Adriatico" e "Mediterraneo".

Nel 2018 ha movimentato un volume complessivo di merci di circa 62,5 milioni di tonnellate, che lo colloca al primo posto tra i porti d'Italia.

Con l'approvazione del Decreto Legge n.145 del 23.12.2013, trasformato in legge (n. 9/2014) in materia di "Interventi finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani", Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota del 10.02.2014, ha formulato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta di intervento inerente la rifunzionalizzazione dell'impianto di Trieste Campo Marzio e relative linee di collegamento, quale risposta alle attese previsioni di incremento di traffico del servizio portuale di Trieste.

In particolare, nell'ottica di migliorare e modernizzare le dotazioni infrastrutturali ferroviarie al servizio del porto, RFI ha elaborato un piano di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, che prevede le seguenti fasi, i cui interventi ricadono prevalentemente su aree di proprietà di RFI:

1 ^ MacroFase – Interventi urgenti coerenti e propedeutici alla configurazione finale del nodo, finalizzata al consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto.

2^ MacroFase – Nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci oggi esistente prevedendo:

- rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze con incremento del modulo fino a 750 m;
- rinnovo tecnologico mediante la realizzazione del nuovo ACC a servizio di tutti gli impianti ferroviari afferenti al porto;
- nuova struttura delle aste delle Parenzane con una dismissione dei binari esistenti ed un rifacimento complessivo dei binari afferenti ai moli V, VI e VII;

3^ MacroFase - Interventi di completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola e adeguamento delle linee di collegamento al porto mediante il ripristino

del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia, la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso.

Gli interventi sopra descritti sono inseriti nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI - con costo totale stimato di 77 milioni di euro, totalmente finanziati per le fasi di progettazione definitiva e di realizzazione e così suddivisi nell'ambito del progetto I008:

- 50 milioni di euro per "Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio" (MacroFasi 1^ e 2^);
- 27 milioni di euro per "Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola interventi accessori Trieste Campo Marzio" (Macro Fase 3^).

Per la 1^ e 2^ MacroFase (PRG e ACC di Trieste Campo Marzio) è stato redatto un Progetto definitivo nel 2014 che stimava un costo a vita intera di 50 milioni di euro; tale progetto è stato modificato ed integrato nel corso del 2017-2018, in ottemperanza al Protocollo di Intesa sottoscritto da RFI, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (ASPMAO) e Regione FVG del novembre 2016 per la "Definizione del nuovo Piano Regolatore Ferroviario dell'Area di Trieste Campo Marzio e delle connessioni con le aree portuali del Punto Franco Nuovo".

In esito alla modifica e all'aggiornamento della progettazione definitiva il costo a vita intera degli interventi è stato aggiornato a 80 milioni di euro.

La 3^ Macro Fase funzionale è attualmente in fase di progettazione; prevedeva inizialmente solo l'adeguamento degli impianti retroportuali di Servola e Aquilinia ed il conseguente ripristino del collegamento degli stessi con Campo Marzio per un costo a vita intera 27 milioni di euro.

Tenuto conto che il Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste ha confermato un piano di sviluppo che include la realizzazione della nuova piattaforma logistica nell'ex area dello scalo legnami e che per tale piattaforma è prevista a regime una configurazione con maggiori prestazioni in termini di lunghezza treno ed accessibilità, nella 3^ Macro Fase del progetto è stato inserito anche il costo degli interventi ferroviari connessi al completamento della Piattaforma logistica stimato in 5 milioni di euro.

Pertanto i Progetti di cui al presente Dossier presentano un aumento di costo pari a 35 milioni di euro.

2 Obiettivi del progetto

In ottemperanza al Protocollo di Intesa sottoscritto a Novembre 2016 Regione FVG, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (ASPMAO) e RFI, per la "Definizione del nuovo Piano Regolatore Ferroviario dell'Area di Trieste Campo Marzio e delle connessioni con le aree portuali del Punto Franco Nuovo" gli interventi oggetto del presente Dossier sono finalizzati al Potenziamento dello scalo ferroviario a servizio del Porto e delle connessioni con le aree retroportuali.

Con la razionalizzazione del Piano regolatore dell'impianto di Campo Marzio si mira al potenziamento delle possibilità di movimentazione a servizio dei moli portuali (con particolare riferimento al molo VII) e al miglioramento delle funzionalità del sistema nei collegamenti dell'area portuale alla rete ferroviaria nazionale e internazionale, con un rifacimento complessivo del fascio arrivi e partenze e con incremento del modulo dei binari fino a 750 metri.

L'adeguamento degli impianti di Servola e Aquilinia e il ripristino del collegamento Campo Marzio-Servola-Aquilinia, inclusi nella 3^ Macro Fase funzionale, consentiranno di ottenere un notevole ampliamento/potenziamento degli impianti retroportuali al fine di gestire i futuri volumi di traffico provenienti dalla nuova piattaforma logistica prevista nel Piano Regolatore Portuale del porto di Trieste.

3 Localizzazione

L'impianto di Trieste Campo Marzio è lo scalo ferroviario a servizio del porto di Trieste ed è attualmente collegato

- alla linea Venezia –Trieste tramite una linea di cintura totalmente in galleria a doppio binario elettrificato di 10 km;
- all'impianto di Villa Opicina mediante un collegamento a singolo binario elettrificato di lunghezza pari a 16 km (linea transalpina) in corso di riattivazione;
- al fascio di Servola e al fascio di Aquilinia (collegamento di circa 5 km esercito in regime di manovra)

Oltre alle linee in esercizio esistono ulteriori collegamenti dismessi che un tempo erano utilizzati principalmente dai vari impianti industriali verso Trieste Campo Marzio.

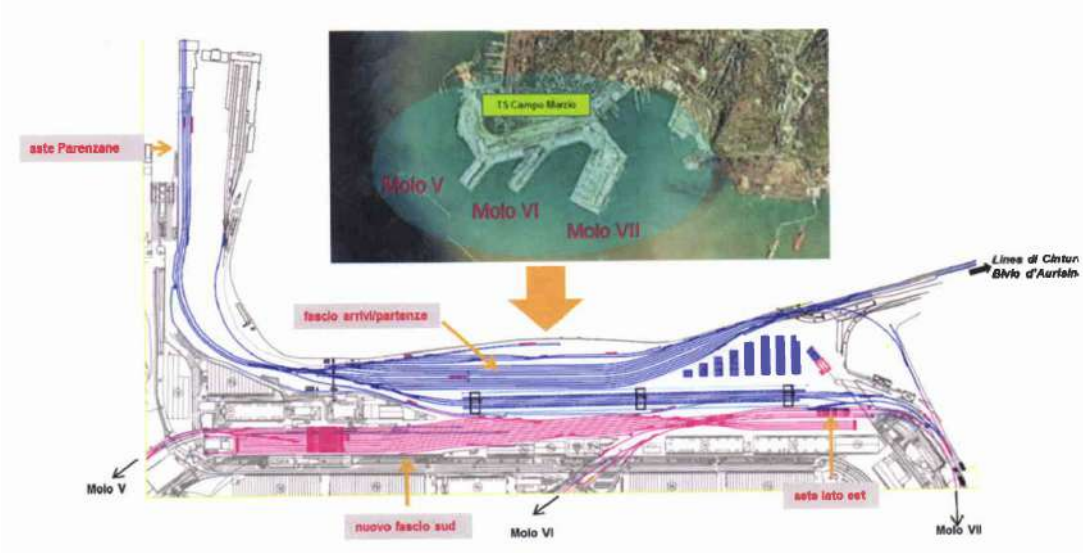


Fig 1:PRG Trieste campo Marzio

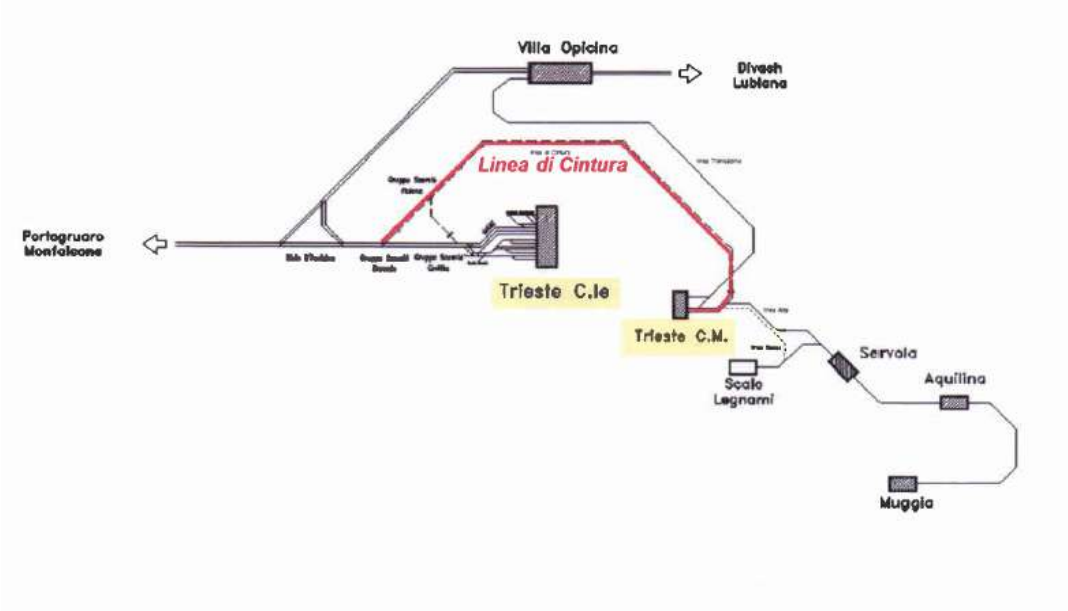


Fig.2: Collegamenti impianto di Campo Marzio con le linee esistenti

4 Sviluppo e stato di attuazione

Gli Interventi connessi al Potenziamento di Trieste Campo Marzio, oggetto del presente dossier sono inclusi nei progetti di investimento NPP 1915 " Interventi ferroviari per il potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio" e NPP 3158 " Potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del Porto di Trieste – Ulteriore Fase" e sono suddivisi nelle 3 MacroFasi funzionali sopra citate:

1 ^ MacroFase – Attività propedeutiche al nuovo PRG di Trieste Campo Marzio

Gli interventi, in parte già realizzati e in parte in corso di realizzazione consistono in:

- Inserimento del fascio di Servola nella stazione di Campo Marzio e Centralizzazione dello stesso (attivazione effettuata ad Aprile 2018)
- Riallacciamento della stazione di Servola con la linea di Cintura e adeguamento alla sagoma PC80 delle relative gallerie e adeguamento della copertura GSM-R (Attivazione prevista a dicembre 2019)

Per la realizzazione degli interventi sono stati attivati dei Contratti Applicativi di Accordi Quadro stipulati da Rete ferroviaria Italiana.

2^ MacroFase – Nuovo PRG di Campo Marzio e nuovo apparato centrale computerizzato (ACC):

Nell'ambito dell'applicazione del Decreto Legge n.145 del 23.12.2013, trasformato in legge (n. 9/2014) in materia di "Interventi finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani", Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato nel 2014 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta di intervento inerente la rifunzionalizzazione dell'impianto di Trieste Campo Marzio e relative linee di collegamento prevedendo i seguenti interventi:

- la realizzazione di realizzazione di un Terminal collocato interamente in aree del Gruppo FS ed utilizzabile dai tutti i moli del Punto Franco Nuovo;
- la realizzazione di un nuovo piano del ferro della stazione di Trieste C.Marzio, razionalizzato rispetto all'esistente e costituito da un fascio arrivi/partenze, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza idonea alla movimentazione dei treni. I binari, tutti centralizzati, sono previsti gestiti da un nuovo apparato ACC;

La progettazione definitiva delle MacroFasi 1^ e 2^, nel corso del 2017-2018 è stata modificata ed integrata in ottemperanza al Protocollo di Intesa tra Regione FVG, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (ASPMAO) e RFI del novembre 2016.

Gli interventi progettati ricadono all'interno dei territori costieri ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. a del D.lgs 42/2004 e s.m.i. e dovrà essere richiesta autorizzazione paesaggistica agli EELL competenti.

Per la realizzazione della 2^ Macro Fase è stato previsto un unico appalto multidisciplinare comprensivo della realizzazione di tutte le attività IS/SCMT di cabina e piazzale, TLC, LFM,

TE e di armamento/OO.CC., la realizzazione dei locali tecnologici necessari al contenimento delle nuove apparecchiature compreso l'attrezzaggio dei locali tecnologici/UM.

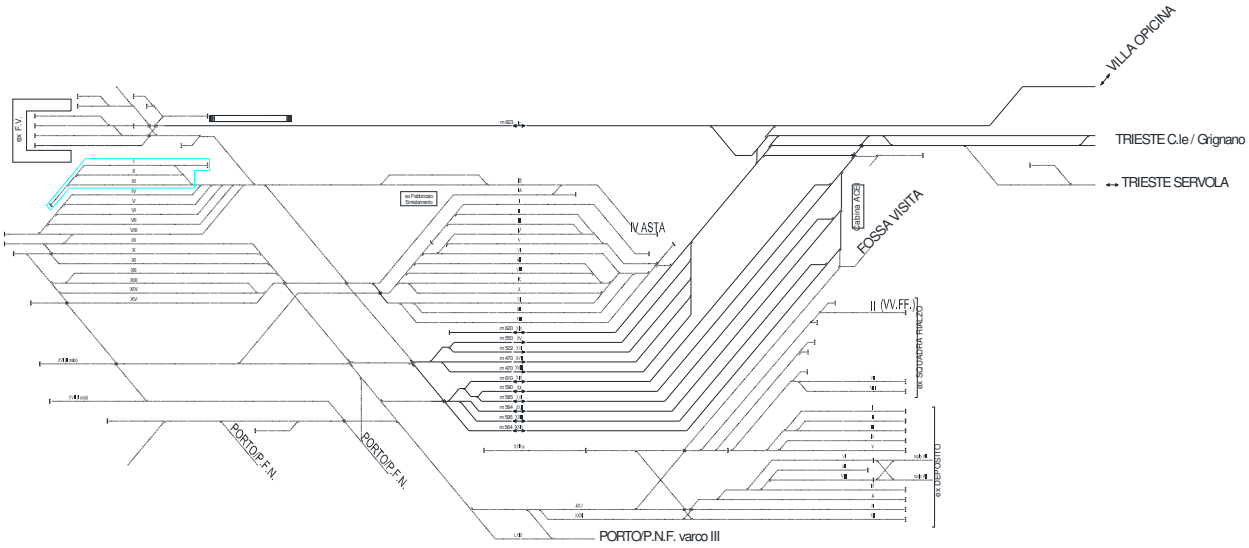
3^ MacroFase - Interventi di completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola: è in avvio la fase di progettazione

E' in fase di avvio la progettazione degli interventi.

5 Situazione attuale

Nei paragrafi seguenti si esaminano, per la configurazione attuale, le caratteristiche tecnologiche/infrastrutturali e commerciali dei principali impianti su cui avverrà l'intervento di raddoppio e della linea nel suo complesso.

In allegato lo schema funzionale della configurazione attuale dell'Impianto di Trieste Campo Marzio



5.1 Aspetti infrastrutturali/tecnologici

L'attuale impianto di Trieste Campo Marzio è costituito da un fascio arrivi e partenze di 24 binari parzialmente centralizzati di lunghezza massima pari a 600 m, da aste di manovra e fasci di binari secondari non centralizzati (Servola e Aqulinia).

E' attivo un impianto ACEI tipo I-0/16.

Di seguito una tabella con le caratteristiche principali delle linee e dei tratti di collegamento ai fasci secondari oggetto degli interventi :

Linea – Collegamento a Fasci secondario	***Velocità min/max km/h***	***Peso assiale (t)***	***Codifica trasporto combinato***	***modulo***	***sistema di circolazione***
Trieste Centrale – Trieste Campo Marzio (LINEA DI CINTURA)	30/90	22,5 (D4)	PC 80	600	BAB
Campo Marzio-Fascio Servola	30	22,5 (D4)	PC 22	600	Regime di manovra
Fascio Servola- Fascio Aquilinia	30	20 (C3L)	PC 22	600	Regime di manovra

5.2 Aspetti commerciali

Con la configurazione attuale, nel 2018 sono stati movimentati più di 10.000 treni. L'impianto in prospettiva è prossimo a saturazione perché nella configurazione attuale sono presenti limiti importanti legati alla complessità della manovra che si articola tra la stazione di Campo Marzio e i binari a servizio dei Moli. Inoltre non sono centralizzati gli impianti di Servola e Aquilinia pertanto Trieste CM non dispone di polmoni capacitivi.

6 Descrizione degli interventi

Si dettagliano di seguito gli interventi previsti nelle 3 Macro Fasi realizzative

MACROFASE 1^ attività propedeutiche al nuovo PRG di Trieste campo Marzio:

- Estensione dell'impianto ACEI di Trieste Campo Marzio al fascio di Servola con attività di posa cunicoli, canalette ed enti di Piazzale ed adeguamento del segnalamento della tratta e dell'ACEI di Trieste Campo Marzio (attivazione avvenuta a marzo 2018)
- La riattivazione del tratto in galleria ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri che collega la stazione di Servola e la linea di Cintura lungo la linea alta compresi l'adeguamento alla sagoma PC80 delle relative gallerie e il ripristino copertura GSMR la cui Attivazione è prevista a dicembre 2019 comprende i seguenti interventi:
  - Esecuzione di rilievi topografici e posa sistema di riferimento del binario
  - Rinnovo binario tratta ex GS san Giacomo ex GS cantieri inclusi i deviatori di connessione alla linea di cintura)
  - Rinnovo fino al fascio Servola

- Iniezioni e intasamenti localizzati per l'impermeabilizzazione della galleria e realizzazione di coprigiunti e canalette per il convogliamento delle acque dove necessario
- Indagini e carotaggi sulle strutture in cemento armato finalizzate alla classificazione della resistenza al fuoco
- Studio e simulazione di incendio ai fini di determinare la resistenza al fuoco delle strutture della galleria
- Interventi di adeguamento al Regolamento UE 1303/2014 della galleria a singolo binario ex GS san Giacomo- ex GS Cantieri con particolare riferimento a l rivestimento delle superfici interne della galleria per garantire la resistenza al fuoco e al rifacimento dei marciapiedi d'esodo e della segnaletica di emergenza
- Impianto elettrico d'illuminazione di emergenza all'interno della galleria
- Rinnovo dell'elettrificazione di Trazione Elettrica 3KV relativamente al collegamento ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri e alla collegamento Trieste Campo Marzio -Servola.
- Realizzazione di nuovi portali di trazione Elettrica 3 kV della stazione di Trieste Campo Marzio all'interno della galleria di circonvallazione.
- Riconfigurazione SCMT

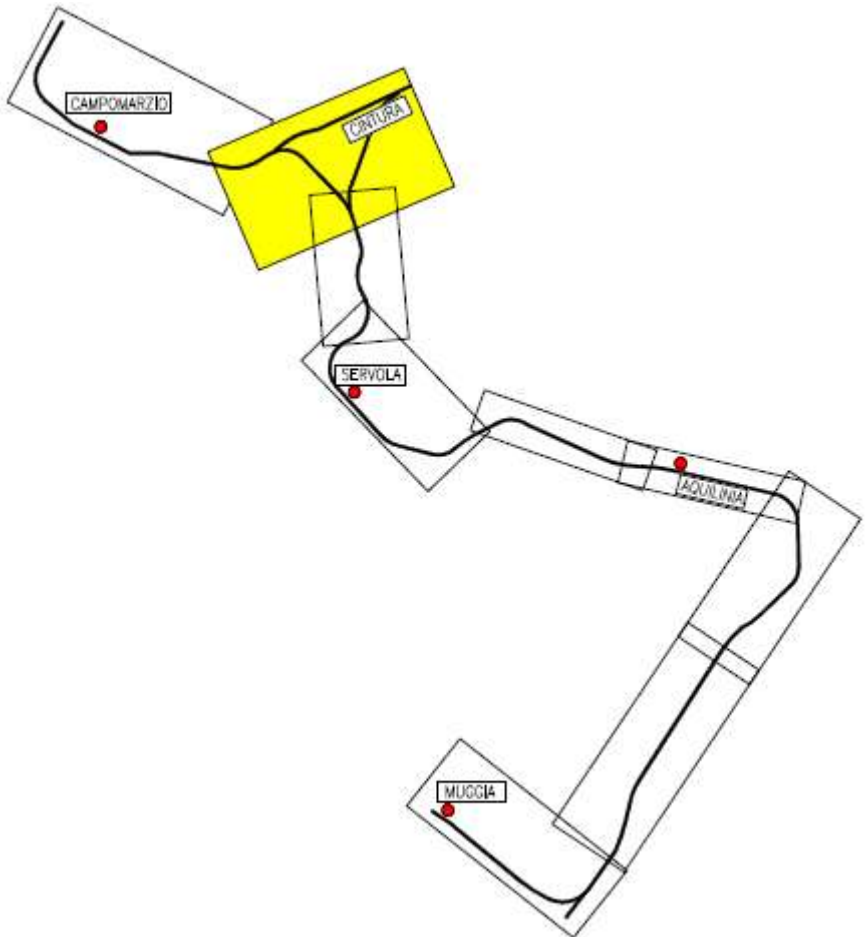


Figura 3: ripristino collegamento ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri

MACROFASE 2^ Nuovo PRG di Trieste Campo Marzio e nuovo ACC in sostituzione dell'esistente ACEI tipo I-0/16 II serie;

Il dato di base per la redazione del progetto di PRG è costituito dalla planimetria allegata al Protocollo d'Intesa del novembre 2016 tra RFI e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (ASPMAO) e Regione Friuli Venezia Giulia.

E' stato ultimato nel 2018 il progetto definitivo del Piano Regolatore dello scalo ferroviario di Campo Marzio che prevede la completa rifunzionalizzazione del piano del ferro che sarà così costituito:

PIANO DEL FERRO

- un fascio base composto da 10 binari di circolazione:

binario I 617 m	binario VI 824 m
binario II 615 m	binario VII 777 m
binario III 661 m	binario VIII 622 m
binario IV 755 m	binario IX 582 m
binario V 843 m	binario X 551 m

- un fascio dedicato al museo sul sedime dell'ex stazione viaggiatori di Trieste Campo Marzio costituito da sei binari tronchi destinati ad uso museale ed episodico servizio viaggiatori.
- fascio parenzane costituito due binari tronchi di circa 650m e due aste adibite alla manutenzione di circa 300 m;
- Fascio manutenzione posto a Nord dei dieci binari di circolazione costituito

  da tre binari, nonché il binario ambientale e il binario VV.F.
- raccordo del fascio base alle infrastrutture portuali tramite due varchi (n. 2 e n. 4).

Il tracciato è progettato per la velocità di 30 Km/h.

Figura 4: Configurazione finale PRG Trieste Campo Marzio

È inoltre prevista la realizzazione del nuovo varco 5, attualmente in fase di progettazione, che sarà allacciato alla radice lato Trieste C.le. e consentirà un collegamento diretto al molo VII.

IMPIANTO DI SICUREZZA E SEGNALAMENTO

Per la realizzazione dell'intervento sono ad oggi state previste 6 sottofasi realizzative: tre da gestire con l'esistente impianto ACEI e le restanti tre da gestire con il nuovo ACC.

Il progetto prevede il rifacimento totale degli impianti IS e SCMT di cabina e piazzale con la realizzazione di un ACC ad architettura distribuita.

Data l'estensione della zona controllata è stato ipotizzato di alloggiare tutte le apparecchiature di interfaccia con gli enti di piazzale, in n. 2 Gestore d'Area (GA1/PC/UM e GA2) così distribuiti sul piazzale:

- GA1 / UM: ubicato nei pressi dell'attuale Locale ACEI;
- GA2 ubicato lato Museo Ferroviario in prossimità della radice scambi lato Fascio Parenzane/Museo Ferroviario).

Il Posto Centrale (PC) ed il nuovo Ufficio Movimento dell'ACC sono previsti ubicati nello stesso fabbricato del GA1.

OPERE CIVILI

Per la realizzazione dei GESTORI D'AREA di cui sopra, il progetto prevede la costruzione di nuovi fabbricati. Sia i fabbricati che tutti gli elementi costituenti il sistema ACC sono stati strutturati per poter recepire anche futuri aumenti impiantistici.

Entrambi i nuovi fabbricati tecnologici GA1 e GA2 ricadono all'interno dei territori costieri ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. a del D.lgs 42/2004 e s.m.i.

Per quanto riguarda il Piano operativo e, più nello specifico, la zonizzazione, le aree di intervento relative ai nuovi fabbricati GA1 e GA2 ricadono nell'ambito delle zone ferroviarie. Gli ambiti circostanti la zona ferroviaria si caratterizza sempre per la presenza dell'area portuale e di ambiti del sistema insediativo caratterizzato da aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici, aree della riqualificazione e trasformazione nonché di aree adibite alle attrezzature e spazi collettivi.

Fig. 5: Ubicazione fabbricati tecnologici

Nell'ambito del progetto sono comprese anche le demolizioni dei fabbricati esistenti interferenti con tali lavorazioni e per i quali è stato ottenuta la dichiarazione di "Insussistenza dell'interesse Culturale" dal Ministero per i Beni e le attività Culturali.

E' inoltre prevista la costruzione di una strada di sevizio, limitrofa alla ferrovia, ad uso esclusivo di addetti RFI che colleghi i nuovi fabbricati tecnologici adibiti alla manutenzione che si dislocheranno lungo la stessa.

La strada in esame inizia alla progressiva 0+000 con ingresso in Via Giulio Cesare e termina alla progressiva 1+129.955 con una piazzola per permettere l'inversione di marciai ai veicoli.

La strada presenta una sezione ad unica carreggiata ad unica corsia di 3.50 m utilizzata a senso unico alternato. A causa della larghezza della carreggiata sono dislocate lungo il tracciato due aree di precedenza, rispettivamente nell'intorno della progressiva 0+200 e 0+450.

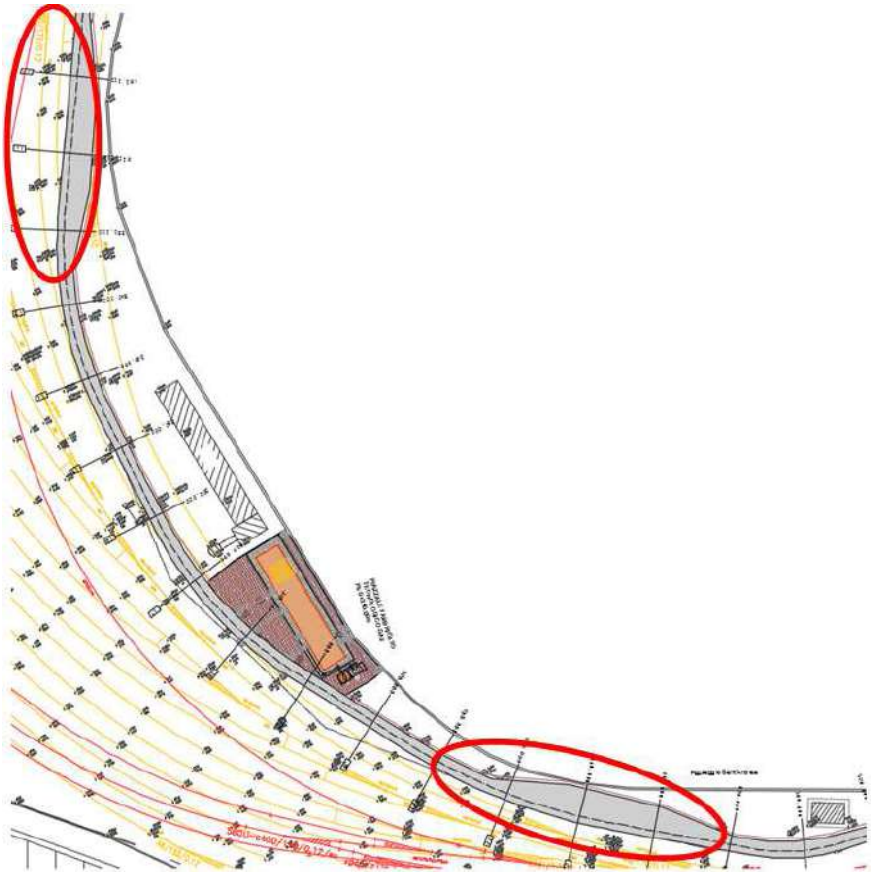


Fig. 6: impianto di Trieste Campo Marzio - strada di servizio RFI

TRAZIONE ELETTRICA E LUCE E FORZA MOTRICE

Il progetto prevede inoltre interventi connessi alla modifica e ammodernamento degli impianti di trazione elettrica che avverranno per fasi costruttive successive, compatibili con le quelle previste nel progetto definitivo dell'armamento e possono essere così riassunti:

- Realizzazione delle cabine Media Tensione-Bassa Tensione a servizio dei gestori di area GA1 e GA2
- Realizzazione dell'impiantistica Luce Forza Motrice di fabbricato relativa ai gestori di area GA1 e GA2
- Fornitura e posa in opera dei sistemi integrati di alimentazione e protezione a servizio dei gestori di area GA1 e GA2
- Realizzazione del sistema di riscaldamento deviatoi a servizio dell'impianto di Trieste Campo Marzio

- Realizzazione dell'impianto di illuminazione punta scambi a servizio dei deviatoi dell'impianto di Trieste Campo Marzio.

TELECOMUNICAZIONI

Gli interventi previsti per gli impianti di telecomunicazioni consistono principalmente nella realizzazione della rete cavi in fibra ottica a supporto del nuovo apparato ACC ad architettura distribuita con Gestori d'Area.

MacroFase 3^ - Interventi di completamento sugli impianti di Campo Marzio, Trieste Aquilinia e Servola (interventi in fase di progettazione)

Nei fasci di Aquilinia e Servola e nelle tratte afferenti, è prevista la realizzazione degli interventi di seguito riportati:

- realizzazione di un fascio di 4 binari centralizzati, 2 dei quali con modulo di 750 m e adeguamento dell'armamento nelle gallerie e nei Fasci di Servola e Aquilinia;
- rinnovo completo della Trazione Elettrica;
- attrezzaggio IS dei fasci di Servola e di Aquilinia per una gestione unica degli impianti ambito Trieste Campo Marzio;
- realizzazione impianti di illuminazione del piazzale di Servola e Aquilinia con impianti Torri Faro e realizzazione impianti di forza motrice dei fabbricati di stazione e delle gallerie;
- esecuzione degli interventi di adeguamento della sagoma all'interno della galleria di San Pantaleone ed in corrispondenza del cavalcaferrovia stradale di via Puschi, per garantire il transito di treni a profilo fino a PC80 e risanamento acustico delle aree limitrofe;
- implementazione GSMR;
- interventi di mitigazione del rumore;
- interventi di completamento relativi alla connessione della futura Nuova Piattaforma Logistica sopraelevata alle linee di connessione col Porto di Trieste.

- estensione dell'ACC di Trieste.C.Marzio fino alla stazione di Trieste.Aquilinia;
- realizzazione di un fascio di binari di arrivo/partenza a servizio della Nuova Piattaforma Logistica da gestire tramite estensione dell'ACC di Trieste.C.Marzio;

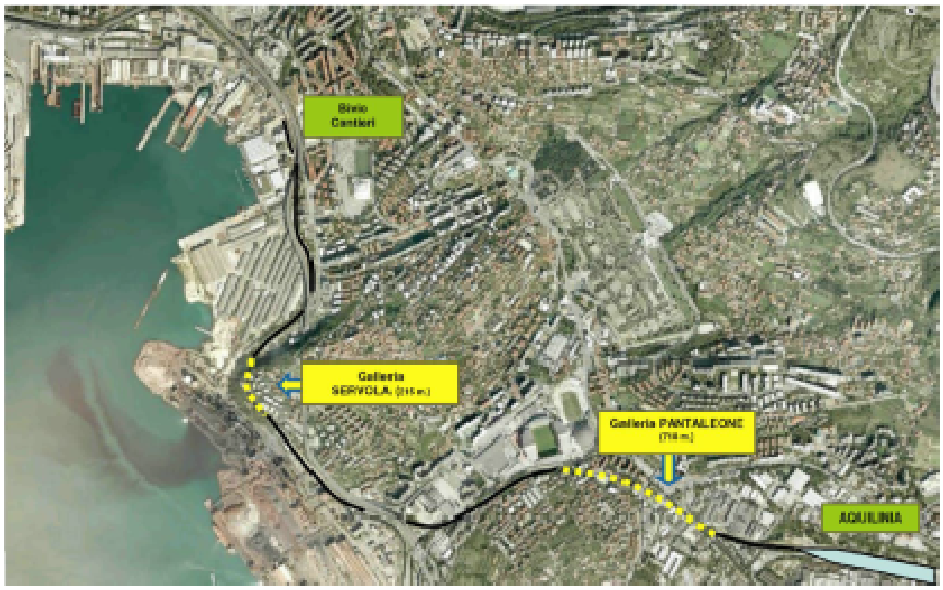


Fig.7: Collegamento Campo Marzio – Servola-Aquilinia

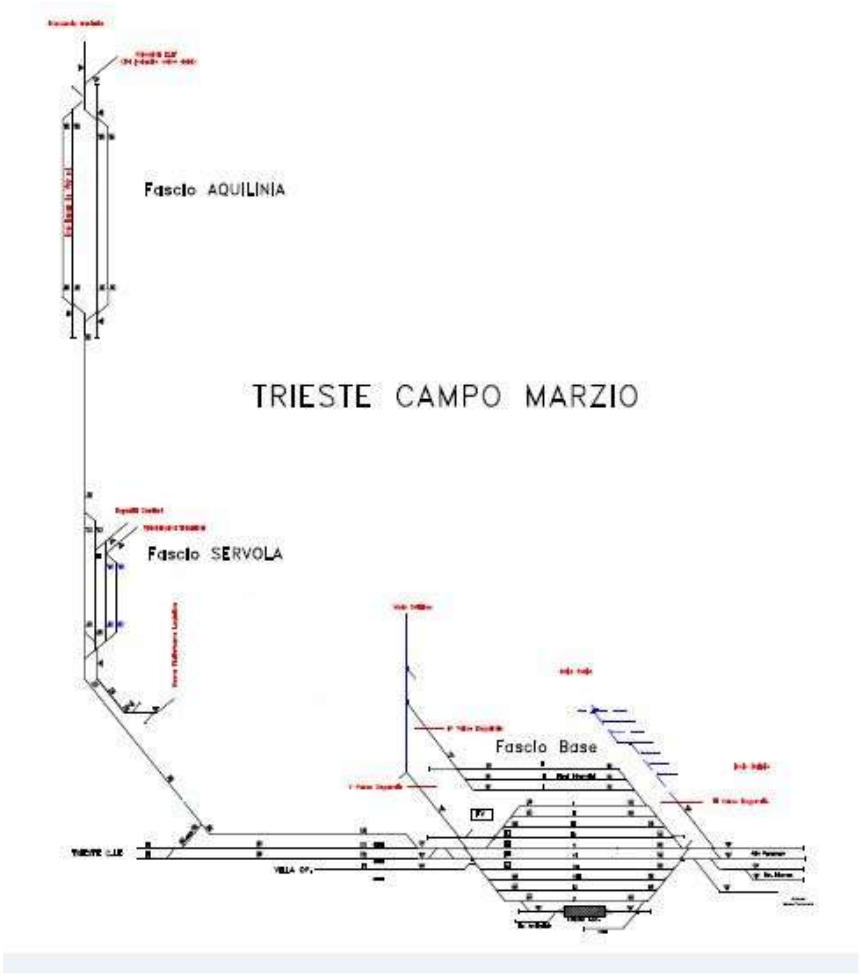
7 Le caratteristiche tecniche dell'intervento

Si riassumono di seguito le caratteristiche tecniche previste a regime nell'ambito della progettazione definitiva descritta nel dettaglio nel paragrafo 6.

Linea e/o Collegamento a Fasci secondario	*Velocità min/max km/h*	*Peso assiale (t)*	*Codifica trasporto combinato*	*modulo*	*sistema di circolazione*
Trieste Centrale – Trieste Campo Marzio (LINEA DI CINTURA)	30/90	22,5 (D4)	PC 80	750	BAB
Campo Marzio-Fascio Servola	30	22,5 (D4)	PC 80	750	Itinerari interni alla stazione di Campo Marzio
Fascio Servola- Fascio Aquilinia	30	22,5 (D4)	PC 80	750	Itinerari interni alla stazione di Campo Marzio
Fascio Servola- linea di Cintura (ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri)	30	22,5 (D4)	PC 80	750	Itinerari interni alla stazione di Campo Marzio

7 L'offerta futura

Con la configurazione finale si avrà una riduzione dei tempi di manovra grazie alla revisione dei layout dei Varchi Doganali con la fluidificazione dei collegamenti tra i binari di Arrivo/Partenza di Trieste CM e il retro-porto.



In particolare la centralizzazione dei deviatoi permetterà di eliminare la movimentazione manuale fino all'ingresso al porto, quindi contribuirà a ridurre di circa il 25% le tempistiche. L'allungamento del modulo dei fasci di presa e consegna consentirà la terminalizzazione dei convogli senza preventive scomposizioni durante gli istradamenti. Un altro aspetto rilevante sarà l'integrazione di tutti gli impianti presenti sulla linea Trieste Campo Marzio – Trieste Aquilinia, con l'attivazione dell'apparato centrale, con l'obiettivo di prevedere treni in origine-destino da Servola e Aquilinia senza passare per il fascio arrivi/partenze di Trieste CM. Questa miglioria è necessaria per gestire i crescenti volumi sui moli esistenti e anche per

accogliere i nuovi e importanti traffici in particolare dallo Scalo Legnami, Wartsila/interporto di Fernetti, che si muoverebbero così in maniera indipendente.

Con i vantaggi derivanti da queste opere la capacità del sistema ferroviario del Porto di Trieste si potrebbe innalzare a circa 30.000 treni annui.

8 Costo a Vita Intera

Nel Contratto di Programma 2017-2021, il costo a vita intera dell'investimento era stimato, in base alla progettazione preliminare e agli studi disponibili, in 77 milioni di euro (stima valore opere con tariffe RFI 2013), secondo il QE di seguito rappresentato.

PROGETTO DEFINITIVO NODO DI TRIESTE POTENZIAMENTO DELLO SCALO DI TRIESTE CAMPO MARZIO Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi (1) (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati (1) (Mln €)**
Lavorazioni	**58,3**	**76%**	**58**
Opere civili	*7,6*	*10%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*19,2*	*25%*	
Impianti tecnologici	*31,5*	*41%*	
Oneri per la sicurezza	**1,6**	**2%**	**60**
Somme a disposizione	**17,1**	**22%**	**77**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**77,0**	**100%**	

Nell'aggiornamento 2018/2019 il **nuovo costo è pari a 112 milioni** di euro (stima valore opere con tariffe RFI 2019)

PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO TRIESTE CAMPO MARZIO POTENZIAMENTO TRIESTE CAMPO MARZIO			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	**Importi [1] (Mln €)**	**Incidenza sul Valore dell'Investimento**	**Importi cumulati [1] (Mln €)**
Lavorazioni	**75,9**	**68%**	**76**
Opere civili	*11,6*	*10%*	
Sovrastruttura ferroviaria	*29,7*	*26%*	
Impianti tecnologici	*29,6*	*26%*	
Oneri per la sicurezza	**1,7**	**2%**	**78**
Somme a disposizione	**34,6**	**31%**	**112**
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	**112,2**	**100%**	

Il nuovo costo a vita intera è stato determinato, in base a:

- l'esito dell'aggiornamento del progetto definitivo per le MacroFasi 1^ e 2^
- la stima preliminare degli interventi connessi alla MacroFase 3^

sulla base di computi metrici estimativi, ovvero attraverso computi metrici (quantità) e prezziari di RFI (tariffe RFI 2019).

La richiesta di incremento del costo a vita intera da 77 milioni a 112 milioni riguarda le 3 MacroFasi realizzative sopra descritte che saranno realizzate nell'ambito di 2 progetti di investimento RFI (NPP: 1915 e 3158).

Le motivazioni dell'aumento sono imputabili ad un affinamento della stima del costo a vita intera del Progetto in esito al maggior livello di approfondimento progettuale raggiunto, nonché all'aggiornamento delle tariffe da porre a base di gara; nonché alla computazione di opere non considerate nella precedente pianificazione economica.

In particolare si evidenziano, per ciascuna fase progettuale le principali attività non previste nella pianificazione economica precedente:

MacroFasi 1^ - 2^ - NPP 1915: Interventi ferroviari per il Potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio

- nell'ambito della progettazione di dettaglio relativa alla riattivazione del collegamento in galleria ex GS San Giacomo- ex GS Cantieri è emersa la necessità di realizzare interventi di adeguamento della galleria per garantire la resistenza al fuoco in ottemperanza al Regolamento UE 1303/2014
- nell'ambito della progettazione del nuovo assetto del piano del ferro di Trieste Campo Marzio sono emersi maggiori oneri connessi:
    - alla realizzazione del nuovo varco 5 che dovrà consentire l'accesso diretto al Molo VII, in ottemperanza alla planimetria allegata al Protocollo di Intesa del novembre 2016 tra RFI, Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (ASPMAO).
    - alla necessità di effettuare la demolizione di alcuni fabbricati nell'ambito del PRG di stazione, precedentemente non prevista, al fine di garantire la lunghezza del modulo di 750 m.

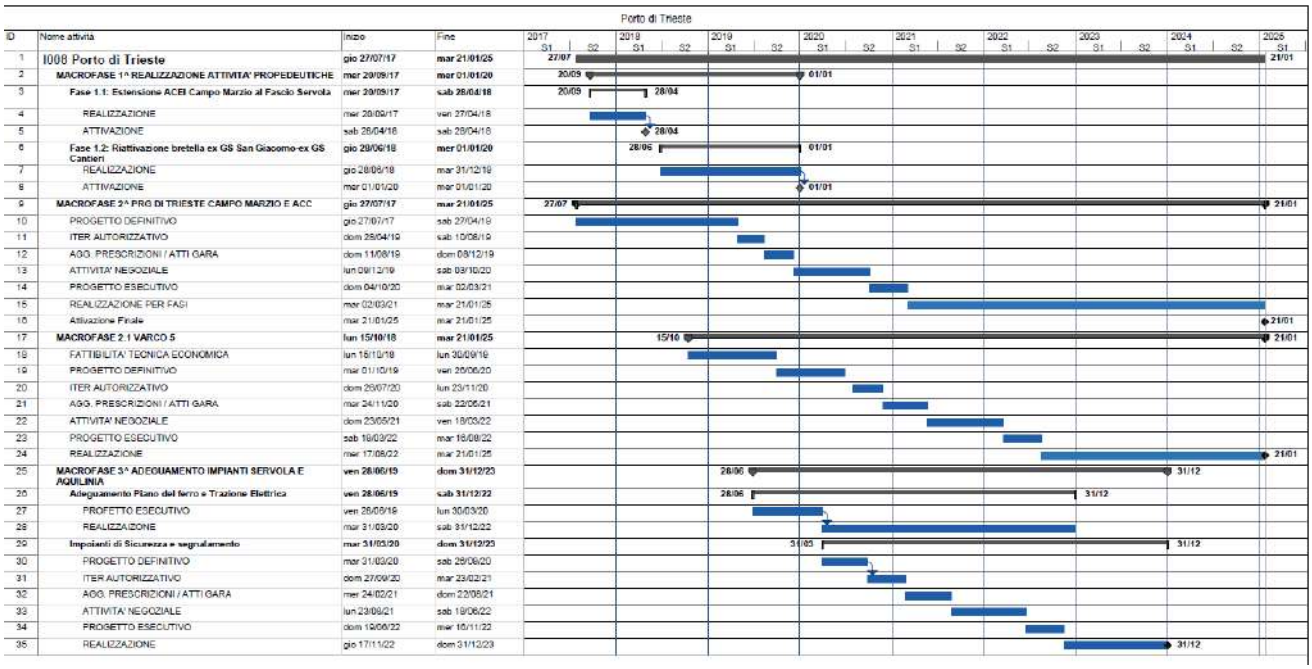
Macro Fase 3^ - NPP 3158- Potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del Porto di Trieste – Ulteriore Fase

Nell'ambito di tale progetto è stata inserita anche una stima del costo degli interventi connessi al completamento della Piattaforma Logistica sia nella sua configurazione iniziale (attivazione prevista entro dicembre 2019) sia nelle fasi successive previste nell'ambito del Piano Regolatore del Porto di Trieste che prevedono la realizzazione di un nuovo fascio di binari dedicati alla piattaforma stessa.

9 Disponibilità finanziarie, necessità e tempi

Nel Contratto di Programma 2017-2021 le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 77 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori 35 milioni di euro inseriti nei fabbisogni 2018/2019 per l'annualità 2019, necessari per la copertura dell'avvio realizzativo delle Macro Fasi 2.1 e 3^ il cui avvio è previsto entro il 2020.

Di seguito il programma Lavori relativo a tutti gli interventi sopra descritti.



ID	Nome attività	Inizio	Fine
1	I008 Porto di Trieste	gio 27/07/17	mar 21/01/25
2	MACROFASE 1^ REALIZZAZIONE ATTIVITA' PROPEDEUTICHE	mer 20/09/17	mer 01/01/20
3	Fase 1.1: Estensione ACEI Campo Marzio al Fascio Servola	mer 20/09/17	sab 28/04/18
4	REALIZZAZIONE	mer 20/09/17	ven 27/04/18
5	ATTIVAZIONE	sab 28/04/18	sab 28/04/18
6	Fase 1.2: Riattivazione bretella ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri	gio 28/06/18	mer 01/01/20
7	REALIZZAZIONE	gio 28/06/18	mar 31/12/19
8	ATTIVAZIONE	mer 01/01/20	mer 01/01/20
9	MACROFASE 2^ PRG DI TRIESTE CAMPO MARZIO E ACC	gio 27/07/17	mar 21/01/25
10	PROGETTO DEFINITIVO	gio 27/07/17	sab 27/04/19
11	ITER AUTORIZZATIVO	dom 28/04/19	sab 10/08/19
12	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	dom 11/08/19	dom 08/12/19
13	ATTIVITA' NEGOZIALE	lun 09/12/19	sab 03/10/20
14	PROGETTO ESECUTIVO	dom 04/10/20	mar 02/03/21
15	REALIZZAZIONE PER FASI	mer 02/03/21	mar 21/01/25
16	Attivazione Finale	mar 21/01/25	mar 21/01/25
17	MACROFASE 2.1 VARCO 5	lun 15/10/18	mar 21/01/25
18	FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA	lun 15/10/18	lun 30/09/19
19	PROGETTO DEFINITIVO	mar 01/10/19	ven 26/06/20
20	ITER AUTORIZZATIVO	dom 26/07/20	lun 23/11/20
21	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	mar 24/11/20	sab 22/05/21
22	ATTIVITA' NEGOZIALE	dom 23/05/21	ven 18/03/22
23	PROGETTO ESECUTIVO	sab 19/03/22	mar 16/08/22
24	REALIZZAZIONE	mer 17/08/22	mar 21/01/25
25	MACROFASE 3^ ADEGUAMENTO IMPIANTI SERVOLA E AQUILINIA	ven 28/06/19	dom 31/12/23
26	Adeguamento Piano del ferro e Trazione Elettrica	ven 28/06/19	sab 31/12/22
27	PROFETTO ESECUTIVO	ven 28/06/19	lun 30/03/20
28	REALIZZAZIONE	mar 31/03/20	sab 31/12/22
29	Impianti di Sicurezza e segnalamento	mar 31/03/20	dom 31/12/23
30	PROGETTO DEFINITIVO	mar 31/03/20	sab 29/08/20
31	ITER AUTORIZZATIVO	dom 27/09/20	mar 23/02/21
32	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	mer 24/02/21	dom 22/08/21
33	ATTIVITA' NEGOZIALE	lun 23/08/21	sab 19/06/22
34	PROGETTO ESECUTIVO	dom 19/06/22	mer 16/11/22
35	REALIZZAZIONE	gio 17/11/22	dom 31/12/23

In particolare si riassumono di seguito le principali tempistiche ad oggi previste.

Fase 1^ Interventi Propedeutici- in fase di completamento (attivazione prevista entro dicembre 2019)

Fase 2^ Nuovo PRG Trieste Campo Marzio e nuovo Apparato Centrale

In esito all'iter approvativo del PD, per il quale sono previsti 105 giorni secondo i termini di legge, sono pianificati:

- 14 mesi circa per aggiornamento del PD ad eventuali prescrizioni degli EELL, la validazione del progetto e per attività negoziali
- 3 mesi per progettazione esecutiva
- 2 mesi per la verifica della progettazione esecutiva
- 47 mesi per l'esecuzione dei lavori (6 sottofasi funzionali + realizzazione nuovo varco 5)

Fase 3 ^ Adeguamento impianti di Servola e Aquilinia

Piano del ferro e trazione elettrica:

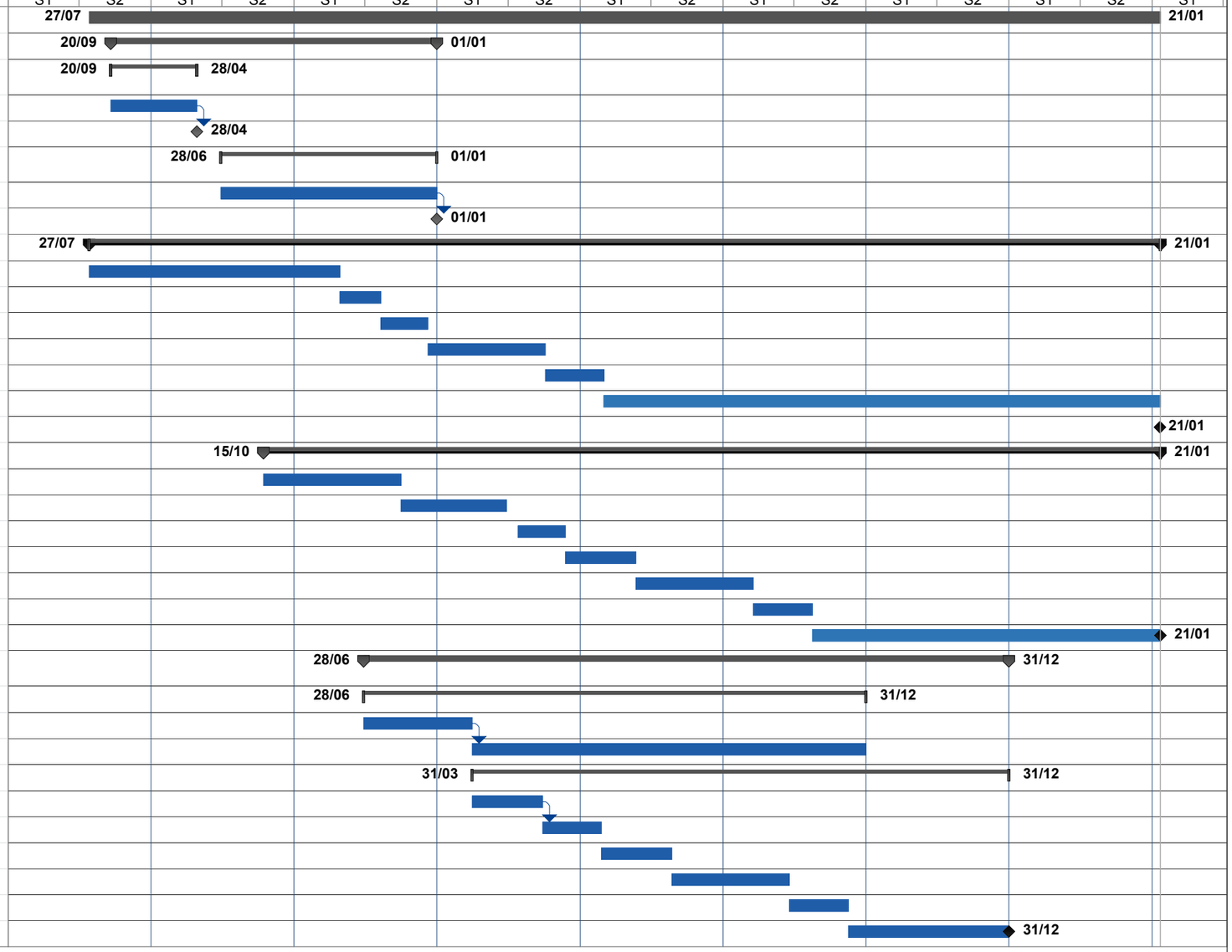
- 9 mesi per la Progettazione definitiva/esecutiva
- 24 mesi per l'esecuzione dei lavori

Impianti di sicurezza e segnalamento

- 6 mesi per la progettazione definitiva
- 105 giorni per iter autorizzativo
- 40 mesi per aggiornamento del PD ad eventuali prescrizioni degli EELL e per attività negoziali
- 13 mesi per la realizzazione degli interventi.

Porto di Trieste

ID	Nome attività	Inizio	Fine
1	**I008 Porto di Trieste**	**gio 27/07/17**	**mar 21/01/25**
2	**MACROFASE 1^ REALIZZAZIONE ATTIVITA' PROPEDEUTICHE**	**mer 20/09/17**	**mer 01/01/20**
3	**Fase 1.1: Estensione ACEI Campo Marzio al Fascio Servola**	**mer 20/09/17**	**sab 28/04/18**
4	REALIZZAZIONE	mer 20/09/17	ven 27/04/18
5	ATTIVAZIONE	sab 28/04/18	sab 28/04/18
6	**Fase 1.2: Riattivazione bretella ex GS San Giacomo-ex GS Cantieri**	**gio 28/06/18**	**mer 01/01/20**
7	REALIZZAZIONE	gio 28/06/18	mar 31/12/19
8	ATTIVAZIONE	mer 01/01/20	mer 01/01/20
9	**MACROFASE 2^ PRG DI TRIESTE CAMPO MARZIO E ACC**	**gio 27/07/17**	**mar 21/01/25**
10	PROGETTO DEFINITIVO	gio 27/07/17	sab 27/04/19
11	ITER AUTORIZZATIVO	dom 28/04/19	sab 10/08/19
12	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	dom 11/08/19	dom 08/12/19
13	ATTIVITA' NEGOZIALE	lun 09/12/19	sab 03/10/20
14	PROGETTO ESECUTIVO	dom 04/10/20	mar 02/03/21
15	REALIZZAZIONE PER FASI	mar 02/03/21	mar 21/01/25
16	Attivazione Finale	mar 21/01/25	mar 21/01/25
17	**MACROFASE 2.1 VARCO 5**	**lun 15/10/18**	**mar 21/01/25**
18	FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA	lun 15/10/18	lun 30/09/19
19	PROGETTO DEFINITIVO	mar 01/10/19	ven 26/06/20
20	ITER AUTORIZZATIVO	dom 26/07/20	lun 23/11/20
21	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	mar 24/11/20	sab 22/05/21
22	ATTIVITA' NEGOZIALE	dom 23/05/21	ven 18/03/22
23	PROGETTO ESECUTIVO	sab 19/03/22	mar 16/08/22
24	REALIZZAZIONE	mer 17/08/22	mar 21/01/25
25	**MACROFASE 3^ ADEGUAMENTO IMPIANTI SERVOLA E AQUILINIA**	**ven 28/06/19**	**dom 31/12/23**
26	**Adeguamento Piano del ferro e Trazione Elettrica**	**ven 28/06/19**	**sab 31/12/22**
27	PROFETTO ESECUTIVO	ven 28/06/19	lun 30/03/20
28	REALIZZAIZONE	mar 31/03/20	sab 31/12/22
29	**Impoianti di Sicurezza e segnalamento**	**mar 31/03/20**	**dom 31/12/23**
30	PROGETTO DEFINITIVO	mar 31/03/20	sab 26/09/20
31	ITER AUTORIZZATIVO	dom 27/09/20	mar 23/02/21
32	AGG. PRESCRIZIONI / ATTI GARA	mer 24/02/21	dom 22/08/21
33	ATTIVITA' NEGOZIALE	lun 23/08/21	sab 18/06/22
34	PROGETTO ESECUTIVO	dom 19/06/22	mer 16/11/22
35	REALIZZAZIONE	gio 17/11/22	dom 31/12/23



Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggionamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

Tabella		CdP-I 2017-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
					MIT	FSC	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A	**PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**	49.696,61	-2.097,72	5.365,50	-233,53	-72,00	-28,83	-127,17	4.508,00	7.263,74	26,53	31,07	2.197,00	43,08	400,10	-169,97	66.802,41
01	*Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge*	8.714,85	13,82	4,87	-0,43		-1,53	-0,34	1.180,25	1.230,50			5,00		63,24	19,33	11.229,57
02	*Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*	2.876,40	-49,97	0,76			0,17	-1,07	657,26	902,21			92,00	36,72	31,84	25,45	4.571,77
03	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*	54,71							60,00	40,00					14,00		168,71
04	*Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali*	3.582,97	-21,42	-15,10	-8,10	-50,00		-76,52	250,63	441,00	26,53		267,50	6,36	117,48	72,14	4.593,46
05	*Programmi città metropolitane*	8.752,69	-21,60	-651,94			-0,64	-0,20	584,20	810,57			15,00		71,13	-16,17	9.543,06
06	*Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete*	514,24		-38,18				-0,29	16,00	152,50		2,50			10,68	1,31	658,75
07	*Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*	534,75					-0,55						60,00			0,48	594,68
08	*Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale*	19.939,84		6.065,09	-225,00	-22,00	-26,28	-48,75	1.759,67	3.686,96		28,57	1.757,50		91,73	-251,21	32.756,13
09	*Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli*	4.726,15	-2.018,55													-21,31	2.686,29
B	**INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI**	16.260,88		-5.366,56	-1,03		-8,66		1.392,00			0,04				118,77	12.395,46
TOTALE		65.957,49	-2.097,72	-1,06	-234,56	-72,00	-37,49	-127,17	5.900,00	7.263,74	26,53	31,12	2.197,00	43,08	400,10	-51,20	79.197,87
C	**OPERE ULTIMATE**	60.668,35	2.097,72	1,05			-18,34	-13,75							1,65	51,20	62.787,88
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)		126.625,84	0,00	0,00	-234,56	-72,00	-55,84	-140,91	5.900,00	7.263,74	26,53	31,12	2.197,00	43,08	401,75	0,00	141.985,75
					-503,30				15.863,21								

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
						MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A1004A	Sicurezza in galleria		292,28	13,82	-0,13					70,00	30,00					0,37	-30,00	376,34
A1004B	Risanamento acustico		442,15							100,00	80,00						-4,87	617,28
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori		325,13							190,00	227,00					17,24	118,64	878,01
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge		120,00							20,00	20,00						-32,88	127,12
A1004E	Sicurezza armamento		1.175,00		5,00					282,00	421,50						165,08	2.048,58
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi		15,00							15,00	15,00							45,00
A1006	Soppressione passaggi a livello		1.911,97			-0,43				100,00	80,00			5,00		45,69	-75,20	2.067,04
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale		66,00							60,00								126,00
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo		100,00						-0,34									99,66
A1013A	Idrogeologia		606,65							120,00	120,00					0,02	-8,93	837,74
A1013B	Sismica		149,50							50,00	30,00							229,50
A1014	Piano conservazione opere d'arte	x	0,00								100,00							100,00
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera		2.497,06					-1,53		77,25	56,00						-14,37	2.614,41
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali		384,80							25,00							-34,00	375,80
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello		241,79							50,00	30,00					-0,09	13,62	335,32
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura		114,52							11,00	11,00						-32,55	103,97
A2004E	Dismissione contesti obsoleti		170,00														-45,00	125,00
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali		51,00														0,80	51,80

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	52,00							10,00	10,00						-1,00	71,00
Totale Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		8.714,85	13,82	4,87			-1,53	-0,34	1.180,25	1.230,50	0,00		5,00		63,24	19,33	11.229,57

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A02-Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A2001B	Tecnologie per la circolazione	1.512,07	-29,91				0,28	-1,00	444,26	585,00			92,00		0,63	25,72	2.629,06
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	515,38							39,00	52,21					-0,17		606,42
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	178,55	-6,59						15,00	30,00					28,79	-2,32	243,42
A2009	Security	167,66							15,00	10,00							192,66
A2010	Sistemi Informativi	223,76	-13,48	0,76			0,94	-0,07	54,00	45,00					2,60	1,00	314,51
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	278,98					-1,05		90,00	180,00				36,72		1,05	585,70
Totale Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento		2.876,40	-49,97	0,76			0,17	-1,07	657,26	902,21	0,00		92,00	36,72	31,84	25,45	4.571,77

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A03-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	54,71							60,00	40,00					14,00		168,71
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		54,71	0,00	0,00					60,00	40,00	0,00				14,00	0,00	168,71

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
Totale Bacini Nord ovest		884,05	-19,00	-28,10				0,19	23,38	150,00	10,00				16,11	1,31	1.037,94
P123	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin	36,00		0,14													36,14
P124	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto	15,00															15,00
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta	7,00		-0,14													6,86
1357	Potenziamento Fossano-Cuneo	15,49															15,49
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	0,00															0,00
P078	Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)	8,80														1,50	10,30
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,00															261,00
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	70,00								100,00							170,00
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase	0,00															0,00
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	10,00															10,00
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	340,00															340,00
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase	0,00															0,00
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	1,00															1,00
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	119,76	-19,00	-28,10				0,19	23,38	50,00	10,00				16,11	-0,19	172,15
Totale Bacini Nord est		344,70	0,00	0,00					145,00	55,00	0,00		1,50		13,50	88,00	647,70
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	0,00														48,00	48,00
P125	Elettrificazione linee Veneto	30,00		70,00					130,00								230,00
I184	Potenziamento Padova-Castelfranco	0,00														40,00	40,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
P128	Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00															60,00
P136	Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	55,00															55,00
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	4,00															4,00
I172	Variante di Riga	50,00															50,00
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	145,70		-70,00					15,00	55,00			1,50		13,50		160,70
Totale Bacini Centro		943,72	-2,42	0,00	-8,10				55,50	176,00	16,53		6,00		4,82	1,80	1.193,85
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	450,00			-8,10					56,00						-10,80	487,10
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	177,00								90,00							267,00
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	2,40															2,40
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	40,00															40,00
0810	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola	35,99															35,99
0334	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	58,00															58,00
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	4,39															4,39
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	16,50							45,00								61,50
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	0,00															0,00
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	159,45	-2,42						10,50	30,00	16,53		6,00		4,82	12,60	237,48
Totale Bacini Sud e isole		1.410,49	0,00	13,00		-50,00		-76,71	26,75	60,00	0,00		260,00	6,36	83,04	-18,96	1.713,97
P087	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo	51,00													2,65		53,65
P141	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	30,00											50,00				80,00
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	23,15															23,15

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
						MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
0312	Ammodernamento Venafro - Termoli		0,80															0,80
I177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto	x	0,00											100,00				100,00
I173	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno		230,00		13,00				-69,71							69,71	-18,00	225,00
P230	Stazione AV Foggia Cervaro	x	0,00											20,00				20,00
I003	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria		50,00				-50,00											0,00
I170	Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		26,00														19,00	45,00
I174	Fermata Taranto Nasisi		22,00						-7,00									15,00
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento		200,00								13,00							213,00
0271A	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase		88,00												6,36		-6,36	88,00
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento		0,00															0,00
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela		0,32															0,32
0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento		167,50															167,50
I162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo		144,00															144,00
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano		0,75															0,75
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti		0,00															0,00
P074	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa		48,00															48,00
P232	Ripristino linea Caltagirone - Gela	x	0,00											90,00				90,00
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		328,98							26,75	47,00					10,68	-13,60	399,80

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali

Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
	Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	3.582,97	-21,42	-15,10		-50,00		-76,52	250,63	441,00	26,53		267,50	6,36	117,48	72,14	4.593,46

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
Totale Torino		1.196,13	0,00	0,00			0,00		69,30	25,00	0,00				13,00	0,70	1.304,13
0052	Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura	1.040,70															1.040,70
P216	Completamento fermate SFM Torino	45,50													13,00	0,70	59,20
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	2,50															2,50
P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	107,43							69,30	25,00							201,73
Totale Reggio Calabria		12,69	0,00	0,00					10,30		0,00				23,00	0,00	45,99
P111	Variante di Cannitello – opere di mitigazione	7,00															7,00
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	0,39															0,39
P194	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria	5,30							10,30						23,00		38,60
Totale Messina		2,32	0,00	0,00					5,15	0,00	0,00					0,00	7,47
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	2,32							5,15								7,47
Totale Catania		380,60	0,00	0,00					0,00		0,00					0,00	380,60
0115	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase	126,66															126,66
0270	Sistemazione nodo di Catania	251,61															251,61
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	2,32															2,32
Totale Palermo		2.089,31	0,00	0,00			0,00		0,00	25,00	0,00					0,00	2.114,31
0036	Nodo di Palermo	1.152,30															1.152,30
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	913,80								25,00							938,80
P135	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	23,21															23,21
Totale Cagliari		1,50	0,00	0,00					0,00		0,00					0,00	1,50
P197	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari	1,50															1,50

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

Intervento		Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
						MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
Totale Milano			849,81	-12,60	2,00			-0,18		35,40	105,00	0,00				5,50	0,00	984,93
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		3,20															3,20
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase		225,00		-1,42					5,00	20,00							248,58
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento		0,00		1,42						5,00							6,42
P233	Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	x	0,00														5,00	5,00
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano		621,61	-12,60	2,00			-0,18		30,40	80,00					5,50	-5,00	721,73
Totale Interventi diffusi per il potenziamento dell'intermodalità			1.086,39	-9,00	0,00			0,00	4,09	340,00	221,00	0,00				28,74	-4,09	1.667,13
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni		370,00															370,00
P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)		696,39	-9,00					4,09	330,00	171,00					28,74	-4,09	1.217,13
P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale		20,00							10,00	50,00							80,00
Totale Genova			666,20	0,00	-652,25					5,00	0,00	0,00					0,00	18,95
0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole - per memoria		642,40		-642,40													0,00
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		0,00															0,00
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova		23,80		-9,85					5,00								18,95
Totale Venezia			127,90	0,00	0,00				-2,26	11,00	30,00	0,00					0,00	166,64
P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia		127,90						-2,26	11,00	30,00							166,64
Totale Bologna			59,31	0,00	0,00					12,93	22,00	0,00					0,00	94,24
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)		0,91							3,30								4,21
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna		58,40							9,63	22,00							90,03
Totale Firenze			203,40	0,00	0,00					6,00	30,60	0,00					0,00	240,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	0,00								0,60							0,60
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	203,40							6,00	30,00							239,40
Totale Roma		1.367,68	0,00	-1,69			-0,45	-1,91	50,83	308,97	0,00				0,97	-12,78	1.711,62
0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	322,50															322,50
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	63,20															63,20
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	16,10															16,10
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,72					-0,43									0,43	149,72
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	60,00							13,70								73,70
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	0,00								4,00							4,00
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	13,00								239,97							252,97
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	20,60						-1,33								1,33	20,60
P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	722,56		-1,69			-0,02	-0,59	37,13	65,00					0,97	-14,54	808,83
Totale Napoli		167,24	0,00	0,00			0,00	-0,12	38,30	40,00	0,00				-0,08	0,00	245,34
P211	Nodo complesso di Pompei	33,00															33,00
P212	Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli	0,92						-0,12									0,80
P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	133,32							38,30	40,00					-0,08		211,54
Totale Bari		542,21	0,00	0,00			0,00		0,00	3,00	0,00		15,00			0,00	560,21
0149	Sistemazione nodo di Bari	144,61											15,00				159,61
0332A	Nodo di Bari: Bari Sud	391,00															391,00
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	2,30								3,00							5,30

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A05-Programmi città metropolitane

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
P193	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	4,30															4,30
Totale Programmi città metropolitane		8.752,69	-21,60	-651,94			-0,64	-0,20	584,20	810,57	0,00		15,00		71,13	-16,17	9.543,06

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
I048	Porto di Genova - per memoria	25,80		-25,80													0,00
I008	Porto di Trieste	77,00								35,00							112,00
P142A	Porto di Ravenna 1^ fase	20,00		-1,50											5,00		23,50
P142B	Porto di Ravenna - completamento	0,00		1,50													1,50
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	43,00													0,09	-0,09	43,00
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	2,50		1,82						2,50		2,50			5,70	18,80	33,82
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	25,50															25,50
P175	Scalo Torino Orbassano	13,00															13,00
P173	Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)	22,00															22,00
P176	Terminale Rivalta Scrivia	9,50		8,50												-9,50	8,50
I010	Centro intermodale del Tevere	0,00															0,00
P174	Scalo merci Bari Lamasinata	35,00															35,00
P178	Nodo intermodale di Brindisi	25,00														13,00	38,00
P060	Infrastrutturazione porti e terminali	215,94		-22,70				-0,29	16,00	115,00					-0,11	-20,90	302,93
	Totale Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	514,24	0,00	-38,18			0,00	-0,29	16,00	152,50	0,00	2,50			10,68	1,31	658,75

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A07-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro

	Intervento	Nuovo inserimento	CdP-I 2017-2021	Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
						MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa		3,60															3,60
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa		0,00															0,00
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		8,00															8,00
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	x	0,00											60,00				60,00
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova		69,60															69,60
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia		425,00					-0,55									0,55	425,00
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona		0,18															0,18
1912	Nuova fermata di Ronchi Aeroporto		3,37														-0,07	3,30
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie		10,00															10,00
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino		0,00															0,00
I139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa		15,00															15,00
Totale Programma aeroporti - Accessibilità su ferro			534,75	0,00	0,00			-0,55		0,00	0,00	0,00		60,00			0,48	594,68

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
Totale Tratta Torino-Lione		65,54	0,00	0,00					0,00		0,00				81,00	0,00	146,54
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	65,54															65,54
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	0,00															0,00
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	0,00													81,00		81,00
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari		3.205,76	0,00	0,00			-7,76		0,00	0,00	0,00		716,00			-101,43	3.812,57
0284	Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	813,00					1,05									-1,05	813,00
0279A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	730,00														-100,00	630,00
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	780,00											215,00			100,00	1.095,00
0099B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	169,80											501,00			-109,20	561,60
0099A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro	263,40					-8,90									8,90	263,40
0099C	Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice	19,95															19,95
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	429,62					0,09									-0,09	429,62
Totale Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto		307,93	0,00	0,00					0,00	50,00	0,00		10,00			0,00	367,93
0308	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	1,12															1,12
0309	Velocizzazione Potenza - Metaponto	1,33															1,33
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	255,49								50,00			10,00				315,49
P126	Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto	50,00															50,00
Totale Tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria		4.861,98	0,00	0,00			0,81	-41,50	344,00	1.775,35	0,00		991,50			-0,51	7.931,63

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
0013A	Nuova linea a monte del Vesuvio	360,13		-1,83													358,31
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	35,50		1,83				-35,50					25,50				27,33
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	10,00															10,00
0263	Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,00					0,81									-0,81	230,00
I191	Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli	40,00															40,00
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase	100,00															100,00
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	7,00															7,00
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	6,00						-6,00					100,00				100,00
I107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	0,00															0,00
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti	60,00															60,00
0249	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	2.299,70														0,30	2.300,00
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	1.713,65							344,00	1.775,35			866,00				4.699,00
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	0,00															0,00
Totale Tratte Cagliari-Sassari/Olbia		404,18	0,00	0,00				-7,25	0,00		0,00					0,00	396,93
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	225,20															225,20
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	0,00															0,00
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	26,87						-7,25									19,62

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19,20															19,20
1670	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 1^ fase	32,91															32,91
P083	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase	100,00															100,00
	Totale Connessioni con i valichi svizzeri	1.138,87	0,00	6.034,76			0,00		938,64	994,33	0,00	28,57			10,00	-41,23	9.103,94
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	3,50															3,50
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo	82,63															82,63
0265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	0,84														0,04	0,87
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase	13,96															13,96
0264B	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento - per memoria	0,00															0,00
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	91,04		-0,44												-7,50	83,10
0223B	Nodo di Novara completamento	6,53		0,44													6,97
I034	Gronda merci sud di Milano	0,00															0,00
P056	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	519,22													10,00	-5,19	524,02
P221	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	112,00							147,20	208,00							467,20
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	22,80								500,00							522,80
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	15,00								249,50							264,50
0286A	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100,00															100,00
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	6,36								10,00							16,36
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	100,00															100,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	65,00															65,00
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	0,00		6.034,76					791,44	26,83		28,57				-28,57	6.853,03
Totale Genova-Ventimiglia		1.002,05	0,00	19,95	-225,00				2,37	228,99	0,00					0,00	1.028,37
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	670,00								20,00							690,00
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	266,00			-225,00					10,00							51,00
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia	66,05		19,95					2,37	198,99							287,37
Totale Tratta Torino-Milano-Verona		944,48	0,00	0,00			-0,01		28,82	35,00	0,00				0,04	15,20	1.023,53
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	103,63													0,04	15,19	118,87
P222	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	840,84					-0,01		28,82	35,00							904,66
Totale Tratta di valico		1.551,49	0,00	0,00			-1,71		10,00		0,00					1,71	1.561,49
0292A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena	1.521,60					-1,71									1,71	1.521,60
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	8,29															8,29
0337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	6,90															6,90
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	14,70							10,00								24,70
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	0,00															0,00
Totale Tratta Bologna-Venezia-Trieste		780,26	0,00	0,00		-22,00	-3,62		31,85	60,00	0,00					-84,38	762,11
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	200,00		31,61			-2,41									2,41	231,61
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	119,60				-22,00										-88,00	9,60
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)	18,28		-18,28													0,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste - per memoria (progetto ritirato)	13,33		-13,33													0,00
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	35,00															35,00
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca	35,00		5,11													40,11
1604B	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)	5,11		-5,11			-1,21									1,21	0,00
1940	Nodo di Udine	52,90															52,90
I133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	5,00															5,00
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	101,04															101,04
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	195,00							31,85	60,00							286,85
Totale Dorsale centrale		1.962,28	0,00	12,38					191,68	343,25	0,00					8,00	2.517,59
P090	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	200,00															200,00
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	1,00								5,00							6,00
I179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa - per memoria (vedi P220)	1,82		-1,82													0,00
I179B	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada - per memoria (vedi P220)	0,00															0,00
0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese	568,06															568,06
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	96,35															96,35
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase	0,59															0,59
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	399,98								50,00							449,98
P224	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento	694,47		14,20					191,68	288,25						8,00	1.196,60

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

	Intervento	CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
	adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)																
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud	0,00															0,00
Totale Linea Adriatica (Bologna-Bari-Lecce)		3.024,40	0,00	0,00			7,35		61,70	59,30	0,00		40,00		0,65	-7,21	3.186,19
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350,00					7,35								0,65	-7,35	350,65
0297A	Nodo di Falconara 1^ fase	174,00															174,00
0297B	Nodo di Falconara completamento	1,00							35,00								36,00
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	299,04		-0,05												-0,20	298,79
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	699,63		0,05												0,32	700,00
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	180,50								9,30							189,80
P225	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	108,16							26,70	50,00							184,86
0100	Raddoppio Bari-Taranto	478,56														0,02	478,58
0310	Potenziamento Taranto-Metaponto	0,70															0,70
0311A	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie	154,81															154,81
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	0,00															0,00
I106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	0,00															0,00
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica	181,00											40,00				221,00
I153	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo	397,00															397,00

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A08-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
Totale Linea Orte-Falconara		523,99	0,00	0,00			-1,26		131,82	130,00	0,00					1,26	785,81
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	329,02					-1,26		10,00	30,00						1,26	369,02
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	11,42							2,00								13,42
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	0,00															0,00
0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	0,00															0,00
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	42,81							8,82								51,63
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	140,74							111,00	100,00							351,74
0307B	Roma-Pescara	0,00															0,00
Totale Studi e fondo salvaguardia		166,63	0,00	-2,00			-20,07		18,77	10,74	0,00				0,04	-42,62	131,48
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	0,00															0,00
NA026	Studi di fattibilità e progettazioni	21,45							18,77	10,74					0,04		51,00
NA036	Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	145,18		-2,00			-20,07									-42,62	80,49
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		19.939,84	0,00	6.065,09		-22,00	-26,28	-48,75	1.759,67	3.686,96	0,00	28,57	1.757,50		91,73	-251,21	32.756,13

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA A -PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

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

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	Ultimati	Altre riclassifiche	MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A5000_5	Nodo AV di Bologna	2.018,55	-2.018,55														0,00
A5000_1	Nodo AV di Firenze	1.612,06															1.612,06
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	350,00															350,00
A5000_3	Nodo AV di Napoli	503,79															503,79
A5000_4	Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	241,74														-21,31	220,43
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		4.726,15	-2.018,55	0,00					0,00		0,00					-21,31	2.686,29

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA B -INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
Totale Tratta Napoli-Foggia-Bari		923,00	0,00	0,00					1.392,00		0,00					109,00	2.424,00
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	923,00							1.392,00							109,00	2.424,00
Totale Galleria dei Giovi e Nodo di Genova		5.366,56	0,00	-5.366,56					0,00		0,00					0,00	0,00
0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria	5.366,56		-5.366,56													0,00
Totale Tratta Torino-Milano-Verona		6.439,01	0,00	0,00	-1,03		-8,72		0,00		0,00	0,04				9,77	6.439,07
0325	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,00					-8,72					0,04				8,67	2.050,00
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	2.875,07															2.875,07
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	1.363,94			-1,03											1,09	1.364,00
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	150,00															150,00
I135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	0,00															0,00
Totale Tratta di valico		3.532,32	0,00	0,00			0,06	0,00	0,00		0,00					0,00	3.532,38
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	3.532,32					0,06										3.532,38
Totale Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		16.260,88	0,00	-5.366,56			-8,66	0,00	1.392,00		0,00	0,04				118,77	12.395,46

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

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

Intervento	CdP-I 2017-2021		Ultimati	Altre riclassifiche	Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
	Nuovo inserimento				MIT	MISE	UE	Altro	MEF LB2018 art.1 c.1072	MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98	MEF altro	MIT	FSC	UE	Altro		
A5000_0 Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio	27.273,85		2.018,55													21,31	29.313,71
Totale Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	27.273,85		2.018,55	0,00					0,00		0,00					21,31	29.313,71

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

APPENDICE N.5: Evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

milioni di euro

TABELLA C -OPERE ULTIMATE

A99-Opere Ultimate

Intervento		CdP-I 2017-2021			Definanziamenti				Nuove risorse							Rimodulazioni	CdP-I agg.2018-2019
		Nuovo inserimento	*Ultimati*	*Altre riclassifiche*	*MIT*	*MISE*	*UE*	*Altro*	*MEF LB2018 art.1 c.1072*	*MEF LB2019 art.1 comma 95-96-98*	*MEF altro*	*MIT*	*FSC*	*UE*	*Altro*		
Totale Interventi diffusi intera rete		33.394,50	79,17	1,05			-18,34	-13,75	0,00		0,00				1,65	29,89	33.474,17
E.1	Manutenzione Straordinaria, Sicurezza ed Obblighi di Legge	19.656,30	-17,43	1,13			-18,35	0,11							1,68	18,55	19.641,98
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	8.856,12	40,27	1,87			0,01	-10,37								10,37	8.898,28
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	954,28	0,16	-0,59				-0,01								0,01	953,86
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	275,47	0,05	-0,53				0,08							-0,03	-0,06	274,99
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	3.652,32	56,12	-0,83				-3,57								1,03	3.705,07
Totale Opere Ultimate		33.394,50	79,17	1,05			-18,34	-13,75	0,00		0,00				1,65	29,89	33.474,17

Appendice n.6

Aggiornamento
"Relazione interventi finanziati dall'art.7 ter del Decreto Legge 43/2013"

La presente Relazione è stata elaborata per aggiornare lo stato degli interventi finanziati dal Decreto Legge n° 43, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013, recante "*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015*" che all' art. 7 ter comma 2 ha autorizzato la spesa di 120 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024, per una serie di investimenti e prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero.

Gli specifici interventi sono stati individuati con successiva delibera n° 40 del 19 luglio 2013, con la quale il CIPE ha attribuito programmaticamente a RFI risorse per **1.200 mln di euro,** subordinate al verificarsi di specifiche condizioni. Gli investimenti finanziati sono i seguenti:

- 802 milioni di euro per il "Terzo Valico dei Giovi";
- 70 milioni di euro per la "Circonvallazione di Trento";
- 113 milioni per interventi da individuare nel CdP-I;
- 215 milioni di euro per il *"potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari"* di interventi individuati nella medesima delibera.

Tale dotazione è stata successivamente ridotta per effetto del Decreto legge n° 102 del 31 agosto 2013 *"Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni",* convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013, che **all'art. 15 comma 3 punto d**), secondo capoverso, ha disposto la riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'art. 7-ter della legge 71/2013 "Emergenze ambientali" per **100 milioni di euro** per il 2015 finalizzati ad investimenti ferroviari, portando la dotazione complessiva a **1.100 mln di euro**.

Tutti gli interventi suddetti sono stati inclusi nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato ai sensi del Decreto Legge n. 133/20104 (c.d. Sblocca Italia).

Si rappresenta inoltre che la predetta delibera CIPE n.40/2013 che ha stanziato 70 milioni di euro per l'intervento relativo alla Circonvallazione di Trento, prevedeva che l'attribuzione definitiva delle risorse

fosse subordinata *"alla sottoposizione al CIPE, entro il 31 dicembre 2014, del progetto preliminare o definitivo dell'intervento; qualora la proposta non sia presentata nei termini il CIPE procederà a destinare le relative risorse ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009"*. A tale proposito si deve registrare che non è stato sottoposto al CIPE il progetto entro il termine del 31/12/2014 prima citato.

Pertanto, si rappresenta che allo stato attuale il quadro complessivo delle risorse ha subito modifiche rispetto a quanto rappresentato nel Contratto di Programma 2012-16 parte investimenti sopra rappresentato. Tali variazioni sono state recepite **nell'aggiornamento 2015 del CdP-I, approvato dal CIPE** nella seduta del 23 dicembre 2015 con Delibera n.112, in particolare sono state **integralmente definanziate** le risorse relative *Lotto 3, circonvallazione di Trento.*

Nell'aggiornamento 2016 del CdP-I, il quadro finanziario dei suddetti interventi, coerenti con la strategia del Gestore finalizzata al proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi, alla necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane unita all'esigenza di miglioramento prestazionale delle linee, è rimasto invariato.

Nel **nuovo schema di CdP-I 2017-2021** e nel successivo **Aggiornamento 2018** allo stesso CdP-I, in considerazione del fatto che:

1) i fondi integralmente definanziati con l'aggiornamento 2015 del CdP-I (70 mln di euro) risultano ancora disponibili per RFI sul capitolo 7122 PG4 del Ministero dell'Economia e delle Finanze di pertinenza,

2) la delibera 40/2013 prevede la possibilità per il CIPE di destinare le risorse non finalizzate ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009,

si propone, come già comunicato ai Ministeri competenti con nota 6205 del 15 dicembre 2016, di chiedere al CIPE, contestualmente alla seduta di approvazione dello schema contrattuale, il trasferimento delle risorse dalla "Circonvallazione di Trento" alla parziale copertura del sesto lotto costruttivo del progetto "Tunnel di base del Brennero" anche in ragione della contiguità territoriale dei due progetti.

Nella tabella seguente è riportato l'elenco degli interventi finanziati dal DL in oggetto, con il riferimento di: Codice CUP, riga del contratto di programma, risorse finanziarie complessive, dettaglio fonti di copertura e sviluppo temporale delle contabilizzazioni:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mln di euro

CUP	Riga CdP-I 2017-2021	NPP	Elenco interventi finanziati dal DL 43/2013	Costo totale	Risorse finanziarie CdP-I 2017-2021	Fonte		Da reperire	Piano delle contabilizzazioni				
						di cui Stato DL43/2013	*altro Stato*		al 2015	2016	2017	2018	2019 e oltre
F81H92000000008	0343	0343	3^Valico dei Giovi	6.158,00	6.158,00	*802,00*	*5.356,00*	*0,00*	742,27	301,70	255,30	316,94	4.541,79
J54B13001110001	P054	0360	PRG Lambrate	125,00	125,00	*95,00*	*30,00*	**0,00**	2,15	0,98	0,25	0,73	120,89
J14B13000240001	P075	1816	Potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S.Lucia *(PRG Venezia SL e nuovo blocco distanziamento a 4 Venezia)*	40,00	40,00	*40,00*		**0,00**	0,77	4,58	9,64	7,99	17,02
J57E13000260001	P053	1445A2013	PRG Roma Tiburtina Fase 5 Collegamento servizi FL2 *(Roma-Tivoli)* al piazzale centrale e altri interventi per il TPL	22,51	22,51	*10,00*	*12,51*	**0,00**	14,29	2,06	0,81	0,38	4,96
J97E13000270001	P067	1468A2013	Velocizzazione Milano Venezia	5,00	5,00	*5,00*		**0,00**	2,90	1,28	0,67	0,11	0,04
J37E13000300001 J37E13000330001	P067	1441A2013 1442A2013	Velocizzazione Venezia Trieste	30,00	30,00	*30,00*		**0,00**	20,90	4,06	3,71	0,78	0,55
J47I05000020001 J37I05000020001	P056	1450-S04 1451-S07	Adeguamento moduli valico Sempione a 750 m *(linee Domodossola I fase)*	35,00	35,00	*35,00*		**0,00**	0,83	3,99	3,50	4,14	22,54
J34H14000460001	A2001B	1856	Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Roma FL4/6 tratta Termini-Casilina-Ciampino	15,00	15,00	*13,00*	*2,00*	**0,00**	0,04	0,14	1,04	0,48	13,30
			Totale	**6.430,51**	**6.430,51**	***1.030,00***	***5.400,51***	***0,00***	***784,15***	***318,78***	***274,93***	***331,54***	***4.721,10***

Contratto di Programma
2017 – 2021
parte Investimenti
Aggiornamento 2018 /2019

APPENDICE N. 7
alla Relazione Informativa

"Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate"

Aggiornamento 2018/2019: distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate

Area	Regione	Costo	Risorse Aggiornamento	Variazioni finanziarie				
		Valore normalizzato	Valore normalizzato	*Nuove risorse*	*Definanziamenti*	*Rimodulazioni*	Valore normalizzato	Valore percentuale
Nord	Friuli Venezia Giulia	4.254,40	1.331,73	*244,08*	*-4,27*	*6,76*	**246,57**	2%
	Liguria	10.207,87	6.064,39	*1.032,21*	*-226,47*	*-18,03*	**787,71**	5%
	Lombardia	23.514,11	8.865,54	*1.708,95*	*-14,15*	*10,85*	**1.705,65**	11%
	Piemonte	18.640,26	7.219,07	*1.258,11*	*-5,76*	*-23,50*	**1.228,85**	8%
	Trentino Alto Adige	10.106,30	5.745,25	*154,28*	*-2,74*	*2,26*	**153,81**	1%
	Val d'Aosta	480,26	147,72	*34,19*	*-0,23*	*0,02*	**33,97**	0,2%
	Veneto	15.194,17	5.934,78	*683,84*	*-30,27*	*7,94*	**661,51**	4%
	Emilia Romagna	9.041,42	2.978,29	*637,70*	*-1,80*	*0,35*	**636,25**	4%
Subtotale Nord		91.438,78	38.286,77	*5.753,37*	*-285,70*	*-13,36*	***5.454,31***	36%
Centro	Lazio	12.082,18	3.619,75	*832,62*	*-6,09*	*-7,92*	**818,62**	5%
	Marche	3.587,03	1.079,52	*203,21*	*0,02*	*2,11*	**205,34**	1%
	Toscana	9.551,23	5.005,21	*790,45*	*-12,63*	*13,68*	**791,50**	5%
	Umbria	4.227,31	920,01	*189,19*	*-1,78*	*4,34*	**191,74**	1%
Subtotale Centro		29.447,76	10.624,49	*2.015,47*	*-20,48*	*12,21*	**2.007,20**	13%
Sud	Abruzzo	4.205,16	1.311,93	*421,08*	*-1,21*	*-1,91*	**417,96**	3%
	Basilicata	4.257,15	1.011,15	*190,36*	*-1,32*	*-0,57*	**188,47**	1%
	Calabria	22.374,23	2.293,62	*439,53*	*-7,28*	*-2,41*	**429,84**	3%
	Campania	17.890,81	8.070,53	*2.282,71*	*-107,87*	*88,43*	**2.263,27**	15%
	Molise	1.660,92	936,47	*137,86*	*-0,44*	*-0,71*	**136,71**	1%
	Puglia	7.342,32	4.020,13	*884,66*	*-66,21*	*-72,97*	**745,48**	5%
	Sardegna	2.627,51	902,93	*137,12*	*-8,57*	*-1,18*	**127,38**	1%
	Sicilia	22.091,23	11.739,85	*3.601,05*	*-4,22*	*-7,52*	**3.589,30**	23%
Subtotale Sud		82.449,33	30.286,61	*8.094,37*	*-197,12*	*1,15*	**7.898,40**	51%
Diffusi	Territorio Nazionale	*	*	*	*	*	*	*
Subtotale Diffusi		*	*	*0,00*	*0,00*	*0,00*	*	*
Totale Generale		**203.335,87**	**79.197,87**	***15.863,21***	***-503,30***	***0,00***	**15.359,91**	**100%**

N.B. Gli importi relativi ai progetti/programmi pluriregionali sono stati ripartiti su base parametrica facendo riferimento ai km di linea presenti nelle diverse regioni.

* Gli interventi diffusi sono stati ripartiti su base parametrica facendo riferimento ai km di linea presenti nelle diverse regioni.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
A04 - Bacini Nord ovest					48,61	1.382,98	111,95	0,19	99,49	1,31	212,94	175,84	6,50	1,60	0,00	29,00		72,50	185,00	912,54	
P124 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Quincinetto					0,00	15,00	15,00				15,00	10,00	5,00								
Velocizzazione impianti e soppressione PL	INV	RE	SF																		
1357 J11H03000100001 Potenziamento Fossano-Cuneo					5,66	15,49	15,49				15,49	15,49									
Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	INV	RE	RE																		
I024 Raddoppio Fossano-Cuneo					0,00	76,53	0,00				0,00									76,53	
Raddoppio Fossano-Cuneo tratta Fossano - Madonna dell'Olmo	PF	PD	PD°																		
P078 J94H17000200001 Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)					6,81	10,30	8,80			1,50	10,30		1,50			8,80					
Consolidamento tunnel del Colle di Tenda e SCMT tratte in territorio italiano	INV	RE	SF																		
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X				36,13	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*
A05 - Torino					1.021,49	1.771,40	1.196,13	0,00	107,30	0,70	1.304,13	1.075,37	5,70	0,00	49,96	173,10		158,40	59,87	249,00	
0052 J11H02000040008 Passante di Torino tratta Porta Susa - Stura					1.009,70	1.040,70	1.040,70				1.040,70	830,64			49,96	160,10					
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e progettazione fermate Dora e Zappata	INV	RE	ES																		
Fabbricato viaggiatori Torino Porta Susa	INV	RE	ES																		
Nuova SSE Torino Bramante	INV	RE	RE																		
P216 J74J17000010001 Completamento fermate SFM Torino					0,29	109,20	45,50		13,00	0,70	59,20	45,50	0,70			13,00		50,00			
Fermata S.Paolo	INV	RE	PP																		
Fermata Borgata Quaglia -Le Gru	INV	RE	PP																		
Fermata S.Luigi Orbassano	INV	RE	PP																		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
Fermate Dora e Zappata		INV	PD°	PD°																	
P217 J74H17000590001 Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa					0,76	70,00	2,50				2,50	2,50						67,50			
Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa		INV	PD	PP																	
P080 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino					10,74	551,50	107,43		94,30		201,73	196,73	5,00					40,90	59,87	249,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					2,22	21,50	31,00	0,00	0,00	-9,50	21,50	8,50	13,00	0,00	0,00	0,00					
P175 J74J18000000001 Scalo Torino Orbassano					1,28	13,00	13,00				13,00		13,00								
Interventi in fascio container		INV	RE	PP																	
P176 J34H17000130001 Terminale Rivalta Scrivia					0,94	8,50	18,00			-9,50	8,50	8,50									
Potenziamento scalo Rivalta Scrivia fase 1		INV	RE	SF																	
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					0,00	173,00	3,60	0,00	0,00	0,00	3,60	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00		169,40			
I064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	X				0,00	173,00	3,60				3,60	3,60						169,40			
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa		INV	PD	SF																	
A08 - Direttrice Torino-Lione					35,65	4.593,00	65,54	0,00	81,00	0,00	146,54	65,54	0,00	0,00	0,00	81,00			1.753,61		2.692,85
0241A J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie					35,65	1.700,15	65,54				65,54	65,54							1.634,61		
Tratta Avigliana-Orbassano e scalo Orbassano		PR	PD	PD																	
0241B J11H03000030008 Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento					0,00	2.692,85	0,00				0,00										2.692,85
Tratta Orbassano-Settimo Torinese (Cintura di Torino)		PR	PP°	PP°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
Tratta Bussoleno-Avigliana		PR	PP°	PP°																	
P215 J74G18000150009 Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana					0,00	200,00	0,00		81,00		81,00					81,00			119,00		
1^ fase (potenziamento tecnologico)		INV	RE	PP																	
2^ fase (adeguamento sagoma)		PR	PD°	SF																	
A08 - Direttrice Liguria - Alpi					997,21	10.199,68	6.948,85	0,00	1.222,05	-41,27	8.129,64	6.704,66	110,00	1.149,37	35,60	130,00		667,44	656,54	353,10	392,96
0264A J11H03000130001 Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase					2,95	424,00	13,96				13,96	13,96						250,04		160,00	
1^ fase: tratta Vignale-Oleggio		INV	PD	PP																	
2^ fase: tratta Oleggio-Arona		PR	PP°	PP°																	
0264B Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona completamento - per memoria						0,00	0,00				0,00										
0223A J11H02000130001 Nodo di Novara 1^ fase					1,22	183,10	90,60			-7,50	83,10	83,10						100,00			
1^ fase: sistemazione Novara Boschetto e PRG Vignale		INV	RE	PP																	
0223B J11H02000130001 Nodo di Novara completamento					6,97	399,93	6,97				6,97	6,97									392,96
2^ fase: Passante merci (include progettazioni pregresse per opere di scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano)		PF	PP	PP																	
0286A J64G18000130009 Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	X				0,01	100,00	100,00				100,00	100,00									
PRG e ACC Tortona		INV	RE	PD																	
0286B J71H92000020011 Quadruplicamento Tortona-Voghera	X				6,36	500,00	6,36		10,00		16,36	13,01		0,80	2,55				483,64		
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera		PR	PD	PD																	
0343 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria	X					0,00	0,00				0,00										

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
P234 Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi F81H92000000008 J34H16000060001 J71H02000110008	X				651,90	6.853,03	6.034,76		846,85	-28,57	6.853,03	5.652,71	100,00	1.093,57	6,74						
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase: completamento variante Pegli-Voltri, PRG Voltri 1^ fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terralba		INV	RE	RE																	
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 2^ fase: completamento PRG Voltri e nuova fermata Palmaro		INV	RE	PD																	
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso		INV	RE	PD																	
Terzo valico dei Giovi		INV	RE	RE																	
P131 Velocizzazione linea Torino-Genova J94H17000340009					15,71	165,00	65,00				65,00	65,00						100,00			
1^ fase (potenziamento tecnologico)		INV	RE	RE																	
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)		INV	RE	PP																	
P056 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	X				262,99	539,02	519,22		10,00	-5,19	524,02	317,02	10,00	55,00	12,00	130,00		15,00			*
P221 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi) J67I17000020001 J74F13000000001 J97I17000060001 J97J18000050001 J97J18000070001	X				49,12	1.035,60	112,00		355,20		467,20	452,89			14,31			202,40	172,90	193,10	
A08 - Direttrice Trasversale					726,78	1.378,53	944,48	-0,01	63,86	15,20	1.023,53	985,14	0,00	10,00	19,60	8,79		95,10	114,91	144,99	
P057A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	X				59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					*
P222 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo) J47I09000010001 J67J18000390001 J77J18000350001	X				667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Piemonte

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
							Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
Totale Regione Piemonte					2.831,96	19.520,10	9.301,56	0,18	1.573,70	-33,56	10.841,88	9.018,65	135,20	1.160,97	105,16	421,90	0,00	1.162,84	2.769,93	1.659,63	3.085,81

Principali investimenti Regione Val d'Aosta

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
							Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A04 - Bacini Nord ovest					42,34	1.347,38	115,66	0,19	99,49	-0,19	215,15	193,34	0,00	1,60	0,00	20,20		72,50	185,00	874,74	
P123 Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Aosta-PontS.Martin					0,00	36,14	36,14				36,14	36,14									
Velocizzazione impianti e soppressione PL		INV	RE	SF																	
0333 Interventi linea Chivasso-Aosta J31C09000010001					6,21	45,58	6,86				6,86	6,86								38,72	
Collegamento diretto linee Chivasso-Aosta e Torino-Milano (Lunetta di Chivasso)		PF	PD	PD																	
Ricostruzione ponte sul torrente Chiusella		INV	RE	ES																	
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X				36,13	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*
Totale Regione Val d'Aosta					42,34	1.347,38	115,66	0,19	99,49	-0,19	215,15	193,34	0,00	1,60	0,00	20,20	0,00	72,50	185,00	874,74	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
A04 - Bacini Nord ovest					298,37	3.446,66	754,66	0,19	199,49	-0,19	954,15	932,34	0,00	1,60	0,00	20,20		581,50	245,00	1.246,01	420,00
0267 J31H03000530001 Nuovo collegamento Arcisate - Stabio					259,59	261,00	261,00				261,00	261,00									
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio		INV	RE	RE																	
0366A J64H17000140001 Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase					0,00	170,00	70,00		100,00		170,00	170,00									
1^ fase		INV	RE(F)	PD																	
0366B J64H17000140001 Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase						130,00	0,00				0,00							130,00			
2^ fase		PR	PD°	PD°																	
I182 Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi					0,00	250,00	10,00				10,00	10,00						180,00	60,00		
Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi		PF	SF	SF																	
I178A J84H17000930009 Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase					2,65	490,00	340,00				340,00	340,00						150,00			
1^ fase: tratta Piadena-Mantova		INV	RE(F)	PP																	
I178B J84H17000930009 Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase					0,00	830,00	0,00				0,00									410,00	420,00
2^ fase: tratte Cremona-Piadena e Codogno-Cava Tigozzi		PR	PP°	PP°																	
I095 Raddoppio Cremona-Olmeneta					0,00	50,00	1,00				1,00	1,00						49,00			
Raddoppio Cremona-Olmeneta		PF	SF	SF																	
P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X				36,13	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A05 - Milano					348,59	2.128,21	839,21	-0,18	145,90	0,00	984,93	977,78	0,00	0,00	1,65	5,50		390,60	320,00	432,68	
I181 Quadruplicamento Tavazzano-Lodi					0,00	160,00	3,20				3,20	3,20						156,80			
Quadruplicamento Tavazzano-Lodi		PF	SF	SF																	
0049A Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase (J31H96000070008)					197,54	268,58	223,58		25,00		248,58	248,58						20,00			
Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo- Albairate		INV	RE	ES																	
Fermate Porta Romana e Tibaldi		INV	RE	AN																	
Riqualificazione Milano S. Cristoforo-P.ta Romana		INV	PD°	PD°																	
0049B Raddoppio Milano-Mortara: completamento (J31H96000070008)					1,42	443,12	1,42		5,00		6,42	6,42						150,00	286,70		
Raddoppio tratta Albairate-Mortara		INV	PD(F)	PP																	
P233 Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione)	X				0,00	5,00	0,00			5,00	5,00	5,00									
Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro 1^ fase		INV	PD	SF																	
P054 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano					149,63	1.251,51	611,01	-0,18	115,90	-5,00	721,73	714,58			1,65	5,50		63,80	33,30	432,68	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					1,10	22,00	22,00	0,00	0,00	0,00	22,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
P173 Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI) (J84H14001330001)					1,10	22,00	22,00				22,00	22,00									
Nuovo terminale Milano smistamento opere complementari e accessorie		INV	RE	RE																	
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI)		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					0,00	1.483,00	11,60	0,00	0,00	0,00	11,60	11,60	0,00	0,00	0,00	0,00		271,40			1.200,00
I064 Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	X				0,00	173,00	3,60				3,60	3,60						169,40			
Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa		INV	PD	SF																	
0295 J31J05000020001 Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa					0,00	1.200,00	0,00				0,00										1.200,00
Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa		PF	PP	PP																	
I137 Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo					0,00	110,00	8,00				8,00	8,00						102,00			
Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		INV	RE	PD°																	
A08 - Direttrice Liguria - Alpi					364,60	8.940,32	962,34	0,00	1.124,70	-5,16	2.081,89	1.857,23	10,00	55,80	28,86	130,00		578,30	1.292,04	2.518,97	2.469,13
0266 J31H03000520001 Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza					3,24	1.412,00	3,50				3,50	3,50								1.408,50	
Quadruplicamento tratta bivio Rosales-Seregno		INV	PP	PP																	
0277 J31H03000210008 Potenziamento Seregno-Bergamo					13,15	1.000,00	82,63				82,63	82,63								917,37	
Potenziamento Seregno-Bergamo		INV	PD	PD																	
0294 J31J05000010001 Potenziamento linea Gallarate-Rho					19,23	827,70	22,80		500,00		522,80	522,80						304,90			
Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa		INV	RE	PD																	
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate		INV	PD	PD																	
0265 J31H03000510001 Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino					0,84	1.270,00	0,84			0,04	0,87	0,87									1.269,13
Raddoppio Laveno - Luino		PF	PP	PP																	
0335 J47I09000030009 Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo					6,96	900,00	15,00		249,50		264,50	264,50							635,50		

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
1^ fase: tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele		INV	RE	PD																	
2^ fase: tratta Pieve Emanuele-Pavia		INV	PD	PD																	
0286A J64G18000130009 Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	X				0,01	100,00	100,00				100,00	100,00									
PRG e ACC Tortona		INV	RE	PD																	
0286B J71H92000020011 Quadruplicamento Tortona-Voghera	X				6,36	500,00	6,36		10,00		16,36	13,01		0,80	2,55				483,64		
Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera		PR	PD	PD																	
P133 J84H17000480001 Velocizzazione linea Milano-Genova					2,70	156,00	100,00				100,00	100,00						56,00			
1^ fase (potenziamento tecnologico)		INV	RE	RE																	
2^ fase (rettifiche di tracciato e piccole varianti)		INV	RE	PP																	
I034 Gronda merci sud di Milano					0,00	1.200,00	0,00				0,00										1.200,00
Gronda merci sud di Milano		PF	SF	SF																	
P056 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	X				262,99	539,02	519,22		10,00	-5,19	524,02	317,02	10,00	55,00	12,00	130,00		15,00			*
P221 J67I17000020001 J74F13000000001 J97I17000060001 J97J18000050001 J97J18000070001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	X				49,12	1.035,60	112,00		355,20		467,20	452,89			14,31			202,40	172,90	193,10	
B08 - Direttrice Trasversale					2.639,05	6.858,53	5.869,55	-8,72	63,90	23,87	5.948,60	4.370,70	99,90	1.324,44	144,77	8,79		650,03	114,91	144,99	
0325 J41C07000000001 Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia					1.826,65	2.050,00	2.050,00	-8,72	0,04	8,67	2.050,00	510,48	99,90	1.314,44	125,17						
1° lotto costruttivo e nodo di Brescia (Piano Regolatore Generale e nuovo Apparato tecnologico)		INV	RE	ES	1.064,46	1.130,95	1.130,95	-8,72	0,04	8,67	1.130,95	490,78	99,90	415,09	125,17						
2° lotto costruttivo		INV	RE	ES	762,19	919,05	919,05				919,05	19,70		899,35							

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lombardia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
0361 F81H91000000008	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona		X			85,62	3.430,00	2.875,07				2.875,07	2.875,07						554,93			
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo		INV	RE	AN	84,02	1.892,00	1.892,07			-0,07	1.892,00	1.892,00									
	1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo		INV	RE	PD	0,00	607,00	607,00				607,00	607,00									
	Nodo di Verona Ovest		INV	RE	PD	1,60	376,00	376,00				376,00	376,00									
	2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia		INV	RE	PP	0,00	555,00	0,00			0,07	0,07	0,07						554,93			
P057A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase		X			59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					*
P222 J47I09000010001 J67J18000390001 J77J18000350001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)		X			667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	
Totale Regione Lombardia						3.651,71	22.878,73	8.459,36	-8,71	1.533,99	18,52	10.003,16	8.171,65	109,90	1.381,84	175,27	164,49	0,00	2.471,83	1.971,95	4.342,66	4.089,13

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Nord ovest						36,13	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34	0,00	1,60	0,00	20,20		72,50	185,00	836,01	
P198	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	X				36,13	1.265,66	72,66	0,19	99,49	-0,19	172,15	150,34		1,60		20,20		72,50	185,00	836,01	*
A05 - Genova						5,90	893,95	13,95	0,00	5,00	0,00	18,95	18,95	0,00	0,00	0,00	0,00		4,55	5,70	864,75	
0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole - per memoria						0,00	0,00				0,00										
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure					0,00	750,00	0,00				0,00							2,25		747,75	
	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure		PF	SF	SF																	
P192	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Genova					5,90	143,95	13,95		5,00		18,95	18,95						2,30	5,70	117,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali						0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
I048	Porto di Genova - per memoria						0,00	0,00				0,00										
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti						1,36	69,60	69,60	0,00	0,00	0,00	69,60	68,20	0,80	0,00	0,00	0,60					
P129	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova					1,36	69,60	69,60				69,60	68,20	0,80			0,60					
J44C14000020002																						
	Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano est		INV	RE	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A08 - Direttrice Liguria - Alpi			964,01	8.427,65	6.665,97	0,00	1.212,05	-33,77	7.844,25	6.422,63	110,00	1.148,57	33,05	130,00		217,40	172,90	193,10	
P234 Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi F81H92000000008 J34H16000060001 J71H02000110008	X		651,90	6.853,03	6.034,76		846,85	-28,57	6.853,03	5.652,71	100,00	1.093,57	6,74						
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 1^ fase: completamento variante Pegli-Voltri, PRG Voltri 1^ fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terralba	INV	RE	RE																
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole 2^ fase: completamento PRG Voltri e nuova fermata Palmaro	INV	RE	PD																
Porto di Genova: Nuovo terminal merci i Genova Campasso	INV	RE	PD																
Terzo valico dei Giovi	INV	RE	RE																
0343 Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi - per memoria	X			0,00	0,00				0,00										
P056 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase	X		262,99	539,02	519,22		10,00	-5,19	524,02	317,02	10,00	55,00	12,00	130,00		15,00			*
P221 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi) J67I17000020001 J74F13000000001 J97I17000060001 J97J18000050001 J97J18000070001	X		49,12	1.035,60	112,00		355,20		467,20	452,89			14,31			202,40	172,90	193,10	
A08 - Direttrice Genova-Ventimiglia			741,77	2.658,87	1.022,00	-225,00	231,36	0,00	1.028,37	1.028,37	0,00	0,00	0,00	0,00		59,15	1.526,80	44,55	
0077 Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase J71H92000020008			662,94	690,00	670,00		20,00		690,00	690,00									
Interventi di completamento raddoppio tratta S.Lorenzo - Ospedaletti	INV	RE	ES																
Raddoppio tratta Andora - S.Lorenzo	INV	RE	ES																
0289 Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure J71J04000000008			29,75	1.540,10	266,00	-225,00	10,00		51,00	51,00							1.489,10		
Raddoppio tratta Andora-Finale Ligure	PR	PD	PD																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Liguria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
																				2022-2026	> 2026 *
P120	Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia				49,08	428,77	86,00		201,36		287,37	287,37						59,15	37,70	44,55	*
Totale Regione Liguria					1.749,16	13.315,73	7.844,18	-224,81	1.547,90	-33,96	9.133,31	7.688,48	110,80	1.150,17	33,05	150,80	0,00	353,60	1.890,40	1.938,42	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Nord est					89,53	1.286,70	175,70	0,00	215,00	88,00	478,70	374,70	89,50	0,00	0,00	14,50		294,00	87,00	427,00	
I183 Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto					0,00	260,00	0,00			48,00	48,00		48,00					212,00			
Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto		PF	RE	PD																	
P125 Elettrificazione linee Veneto J14F18000010009 J14H17000180001					18,28	230,00	100,00		130,00		230,00	230,00									
Fase 1a: Conegliano-Vittorio Veneto		INV	RE	RE																	
Fase 1b: Castelfranco-Montebelluna		INV	RE	RE																	
Fase 1b: Camposampiero-Cittadella-Bassano		INV	RE	RE																	
Fase 2a: Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno		INV	RE	RE																	
Fase 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno		INV	RE	PD																	
I184 Potenziamento Padova-Castelfranco					0,00	40,00	0,00			40,00	40,00		40,00								
Raddoppio ponte sul Brenta tratta Padova-Vigodarzere		INV	RE	PD																	
P199 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X				71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
A05 - Venezia					64,84	341,10	127,90	-2,26	41,00	0,00	166,64	149,48	0,00	0,00	0,00	17,16		35,00	20,16	119,30	
P075 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia					64,84	341,10	127,90	-2,26	41,00		166,64	149,48				17,16		35,00	20,16	119,30	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					9,98	515,40	425,18	-0,55	0,00	0,55	425,18	421,73	0,00	0,00	3,45	0,00				90,23	
0268 Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia J51H03000170001					9,82	425,00	425,00	-0,55		0,55	425,00	421,55			3,45						
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia		INV	RE	PD																	
0269 Collegamento ferroviario aeroporto di Verona J51H03000180001					0,16	90,40	0,18				0,18	0,18								90,23	
Collegamento ferroviario aeroporto di Verona		INV	PP	PP																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
B08 - Direttrice Trasversale					863,92	10.022,53	5.333,48	-1,04	63,86	16,29	5.412,60	5.285,25	0,00	98,97	19,60	8,79		2.379,03	769,91	1.460,99	
0361 F81H91000000008 Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	X				85,62	3.430,00	2.875,07				2.875,07	2.875,07						554,93			
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 1° lotto costruttivo		INV	RE	AN	84,02	1.892,00	1.892,07			-0,07	1.892,00	1.892,00									
1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est – Verona 2° lotto costruttivo		INV	RE	PD	0,00	607,00	607,00				607,00	607,00									
Nodo di Verona Ovest		INV	RE	PD	1,60	376,00	376,00				376,00	376,00									
2° lotto funzionale: quadruplicamento in uscita da Brescia		INV	RE	PP	0,00	555,00	0,00			0,07	0,07	0,07						554,93			
0362A J41E91000000009 Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)					49,72	3.093,00	1.363,94	-1,03		1,09	1.364,00	1.275,03		88,97				1.729,00			
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 1° lotto costruttivo		INV	RE	AN	48,17	984,00	983,94	-1,03		1,09	984,00	895,03		88,97							
1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza 2° lotto costruttivo		INV	PD°	PD°		1.729,00	0,00				0,00							1.729,00			
Nodo di Verona est		INV	RE	PD	1,55	380,00	380,00				380,00	380,00									
0362B J41E91000000009 Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)					1,79	805,00	150,00				150,00	150,00							655,00		
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 1° lotto costruttivo		PR	RE	PP	1,79	150,00	150,00				150,00	150,00									
2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza 2° lotto costruttivo		PR	PP°	PP°	0,00	655,00	0,00				0,00								655,00		
I135 Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)					0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	
3° lotto funzionale: Tratta Vicenza-Padova		PR	PP°	PP°	0,00	1.316,00	0,00				0,00									1.316,00	
P057A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	X				59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					*
P222 J47I09000010001 J67J18000390001 J77J18000350001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	X				667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A08 - Direttrice Brennero-Verona-Bologna					2,03	1.000,80	14,70	0,00	10,00	0,00	24,70	23,71	0,00	0,00	0,99	0,00		613,20	359,90		3,00
0292B J94F04000020001 Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona					2,03	997,80	14,70		10,00		24,70	23,71			0,99			613,20	359,90		
Ingresso a Verona 1^ fase		PR	PD	PP																	
Ingresso a Verona 2^ fase		PR	PP°	PP°																	
I085 Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	X				0,00	3,00	0,00				0,00										3,00
Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)		PF	SF	SF																	
A08 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine					134,72	2.526,14	682,25	-24,41	91,85	-85,59	664,10	656,52	0,00	0,00	3,32	4,26		434,50	575,35	852,20	
0365 J21H04000220001 J34H16000620009 J61H03000110001 Potenziamento Venezia-Trieste	X				28,87	1.800,00	231,61	-2,41		2,41	231,61	224,03			3,32	4,26		416,80	367,20	784,40	
Progettazioni pregresse		INV	PP	PP																	
Velocizzazione linea storica e varianti		INV	RE	PP																	
Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m		INV	PP°	PP°																	
Variante Latisana		INV	PP°	PP°																	
Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina		PR	PP°	PP°																	
I131 J14H16000530009 Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre					0,23	180,00	119,60	-22,00		-88,00	9,60	9,60							170,40		
1^ fase: connessione diretta con la linea lenta Padova–Mestre e riattivazione della tratta Bivio Marocco–Bivio Carpenedo		PR	PD	PP																	
2^ fase: prolungamento oltre la diramazione per la futura bretella Aeroporto e collegamenti Venezia-Bassano/Udine e Aeroporto-Portogruaro/Trieste		PR	PP°	PP°																	
0291 Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)	X					0,00	0,00				0,00										
P067 J11J04000070041 Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	X				31,56	35,00	35,00				35,00	35,00									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Veneto

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
J37E13000330001 J97E13000270001	Velocizzazione linea storica Milano-Venezia		INV	RE	ES																	
	Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0		INV	RE	RE																	
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	X				38,39	101,04	101,04				101,04	101,04									*
P223 J37J18000080001 J54H14000530001 J54H16001160001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	X				35,66	410,10	195,00		91,85		286,85	286,85						17,70	37,75	67,80	
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						399,08	2.702,13	1.108,65	0,00	529,93	8,00	1.646,58	1.606,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	324,26	411,01	
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	
Totale Regione Veneto						1.564,09	18.394,79	7.867,86	-28,25	951,64	27,26	8.818,50	8.517,77	129,50	98,97	27,36	44,91	0,00	4.075,99	2.136,58	3.360,72	3,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
A04 - Bacini Nord est					72,25	1.221,70	244,70	0,00	85,00	0,00	329,70	205,70	109,50	0,00	0,00	14,50		182,00	87,00	623,00	
P128 Elettrificazione linea Trento-Bassano					0,00	60,00	60,00				60,00	1,00	59,00								
Elettrificazione linea Trento-Bassano		INV	RE	SF																	
P136 Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo					0,99	55,00	55,00				55,00	55,00									
J94J17000040001																					
Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano		INV	RE	pp																	
P188 Raddoppio Bolzano-Merano					0,00	200,00	4,00				4,00	4,00								196,00	
Raddoppio Bolzano-Merano		PF	SF	SF																	
I172 Variante di Riga					0,00	150,00	50,00				50,00	1,00	49,00					100,00			
J34G18000150001																					
1^ fase: PRG Bressanone e altre opere propedeutiche		INV	RE	PP																	
2^ fase: collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria, fermata di Varna		INV	PP°	PP°																	
P199 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X				71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
B08 - Direttrice Brennero-Verona-Bologna					1.011,65	8.123,20	5.069,11	-1,65	0,00	1,71	5.069,17	3.899,19	0,00	315,00	802,49	52,48		689,62		2.361,41	3,00
A004 Nuovo valico del Brennero - quota Italia					973,25	4.192,00	3.532,32	0,06			3.532,38	2.375,91		315,00	788,99	52,48		659,62			
I41J05000020005																					
Opere propedeutiche e progettazioni pregresse		INV	RE	RE	260,00	260,00	260,00				260,00	101,50		45,00	113,50						
1° lotto costruttivo		INV	RE	RE	263,00	284,01	280,01			4,00	284,01	165,46			94,88	23,67					
2° lotto costruttivo		INV	RE	RE	260,00	373,26	297,26			76,00	373,26	305,04			68,22						
3° lotto costruttico		INV	RE	RE	178,00	788,03	920,03			-132,00	788,03	212,63		270,00	276,59	28,81					
4° lotto costruttivo		INV	RE	RE	12,25	1.160,02	1.250,02			-90,00	1.160,02	945,83			214,19						
Lotti costruttivi a completamento		INV	PD	PD		1.326,68	525,00	0,06		142,00	667,06	645,46			21,60			659,62			
0292A Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena					33,67	1.521,60	1.521,60	-1,71		1,71	1.521,60	1.508,09			13,51						
J94F04000020001																					
Quadruplicamento tratta Fortezza - Ponte Gardena		INV	RE	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Trentino Alto Adige

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
0292C J94F04000020001	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano					0,00	851,60	8,29				8,29	8,29						20,00		823,31	
	Circonvallazione di Bolzano		PR	PP	PP																	
0337 J41C09000000005	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto					4,73	1.555,00	6,90				6,90	6,90						10,00		1.538,10	
	Lotto 3 - Circonvallazioni di Trento e Rovereto		PR	PP	PP																	
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	X				0,00	3,00	0,00				0,00										3,00
	Lotti di completamento linea di accesso al Brennero (studi)		PF	SF	SF																	
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						399,08	2.702,13	1.108,65	0,00	529,93	8,00	1.646,58	1.606,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	324,26	411,01	
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	
Totale Regione Trentino Alto Adige						1.482,98	12.047,03	6.422,46	-1,65	614,93	9,71	7.045,45	5.711,28	149,50	315,00	802,49	67,18	0,00	1.191,88	411,26	3.395,43	3,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Nord est					71,26	756,70	75,70	0,00	85,00	0,00	160,70	144,70	1,50	0,00	0,00	14,50		82,00	87,00	427,00	
P199 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X				71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					4,57	112,00	77,00	0,00	35,00	0,00	112,00	95,00	17,00	0,00	0,00	0,00					
I008 Porto di Trieste J74H16000230001					4,57	112,00	77,00		35,00		112,00	95,00	17,00								
Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio		INV	RE	AN																	
potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio		INV	RE	SF																	
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					3,27	3,30	3,37	0,00	0,00	-0,07	3,30	1,53	0,00	0,00	0,00	1,77					
1912 Nuova fermata di Ronchi Aeroporto J81E16000690003					3,27	3,30	3,37			-0,07	3,30	1,53				1,77					
Nodo intermodale Ronchi dei Legionari (interventi ferroviari)		INV	RE	ES																	
A08 - Direttrice Trasversale					726,78	1.378,53	944,48	-0,01	63,86	15,20	1.023,53	985,14	0,00	10,00	19,60	8,79		95,10	114,91	144,99	
P057A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1^ fase	X				59,05	118,87	103,63		0,04	15,19	118,87	102,77		10,00		6,10					*
P222 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo) J47I09000010001 J67J18000390001 J77J18000350001	X				667,73	1.259,66	840,84		63,82		904,66	882,38			19,60	2,69		95,10	114,91	144,99	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A08 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine						140,33	2.962,25	660,66	-3,62	91,85	3,62	752,51	738,27	1,00	0,00	7,08	6,16		607,59	404,95	1.197,20	
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	X				28,87	1.800,00	231,61	-2,41		2,41	231,61	224,03			3,32	4,26		416,80	367,20	784,40	
J21H04000220001 J34H16000620009 J61H03000110001																						
	Progettazioni pregresse		INV	PP	PP																	
	Velocizzazione linea storica e varianti		INV	RE	PP																	
	Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m		INV	PP°	PP°																	
	Variante Latisana		INV	PP°	PP°																	
	Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina		PR	PP°	PP°																	
0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari - per memoria (progetto ritirato)	X					0,00	0,00				0,00										
0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste - per memoria (progetto ritirato)						0,00	0,00				0,00				2,41						
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca					4,03	63,11	40,11				40,11	38,77			1,34			23,00			
J71C10000030007																						
	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca		0	PP	PP																	
	Upgrade linea storica tratta bivio Aurisina-confine di Stato (fase 0 Nuova linea Trieste-Divaca fase 0)		INV	RE	PP																	
1604B	Progettazione Nuova linea Trieste-Divaca - per memoria (progetto ritirato)						0,00	0,00	-1,21		1,21	0,00										
P067	Velocizzazione linee Milano-Venezia e Venezia-Trieste	X				31,56	35,00	35,00				35,00	35,00									
J11J04000070041 J37E13000330001 J97E13000270001																						
	Velocizzazione linea storica Milano-Venezia		INV	RE	ES																	
	Velocizzazione linea Venezia-Trieste fase 0		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Friuli Venezia Giulia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
1940	Nodo di Udine					1,81	203,00	52,90				52,90	50,00	1,00			1,90		150,10			
J54H17000130009																						
	1^ fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale		INV	RE(F)	PP																	
	2^ fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano		INV	PP°	PP°																	
I133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)					0,00	350,00	5,00				5,00	5,00								345,00	
	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)		PF	PD	SF																	
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	X				38,39	101,04	101,04				101,04	101,04									*
P223	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)	X				35,66	410,10	195,00		91,85		286,85	286,85						17,70	37,75	67,80	
J37J18000080001																						
J54H14000530001																						
J54H16001160001																						
Totale Regione Friuli Venezia Giulia						946,21	5.212,78	1.761,21	-3,63	275,71	18,75	2.052,04	1.964,65	19,50	10,00	26,67	31,22	0,00	784,69	606,86	1.769,18	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A04 - Bacini Nord est						71,26	756,70	75,70	0,00	85,00	0,00	160,70	144,70	1,50	0,00	0,00	14,50		82,00	87,00	427,00	
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	X				71,26	756,70	75,70		85,00		160,70	144,70	1,50			14,50		82,00	87,00	427,00	*
A05 - Bologna						12,36	388,61	59,31	0,00	34,93	0,00	94,24	94,07	0,00	0,00	0,00	0,17		131,70	22,68	140,00	
1438 J81J05000010008	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)					0,74	114,21	0,91		3,30		4,21	4,04				0,17		110,00			
	Interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)		PF	PD	PD																	
P112	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna					11,62	274,40	58,40		31,63		90,03	90,03						21,70	22,68	140,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali						0,38	70,00	20,00	0,00	5,00	0,00	25,00	20,00	0,00	0,00	0,00	5,00				45,00	
P142A J74H17000420001	Porto di Ravenna 1^ fase					0,38	23,50	18,50		5,00		23,50	18,50				5,00					
	Soppressione del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere		INV	RE	PP																	
	Potenziamento dorsale destra canale Candiano		INV	RE	PP																	
P142B	Porto di Ravenna - completamento					0,00	46,50	1,50				1,50	1,50								45,00	
	Interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco		PF	SF	SF																	
A08 - Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine						74,05	511,14	296,04	0,00	91,85	0,00	387,89	387,89	0,00	0,00	0,00	0,00		17,70	37,75	67,80	
P057B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico 1^ fase	X				38,39	101,04	101,04				101,04	101,04									*
P223 J37J18000080001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e	X				35,66	410,10	195,00		91,85		286,85	286,85						17,70	37,75	67,80	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
J54H14000530001 J54H16001160001 completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico)																					
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					977,20	5.574,19	1.773,66	0,00	529,93	8,00	2.311,59	2.187,54	40,00	83,85	0,00	0,20		320,26	475,01	2.467,32	
0081 J61H92000000008 Potenziamento asse ferroviario Pontremolese					566,07	568,06	568,06				568,06	568,06									
Raddoppio tratta S.Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi pregressi		INV	RE	ES																	
Raddoppio tratta Solignano-Fornovo(Osteriazza)		INV	RE	ES																	
0276A J81H02000000001 Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase					11,75	247,10	96,35				96,35	12,50		83,85					150,75		
Raddoppio tratta Parma-Vicofertile		PR	PD	PD																	
0276B J81H02000000001 Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase					0,31	2.056,90	0,59				0,59	0,59								2.056,30	
Raddoppio tratta Vicofertile-Fornovo(Osteriazza)		PF	PP	PP																	
Raddoppio tratta Berceto-Chiesaccia		PF	PP°	PP°																	
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Emilia Romagna

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica						397,48	1.051,97	638,66	7,35	86,65	-7,35	725,31	682,31	0,00	35,00	7,35	0,65		65,11	74,41	187,14	
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X				247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
	Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																	
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																	
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X				74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 J17I10000040001 J87I17000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X				75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
A5000_5	Nodo AV di Bologna						0,00	0,00				0,00										
Totale Regione Emilia Romagna						1.532,72	8.352,61	2.863,37	7,35	833,36	0,65	3.704,73	3.516,50	41,50	118,85	7,35	20,52	0,00	616,77	696,85	3.334,26	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Centro						172,79	1.780,13	784,03	-8,10	213,85	1,80	991,58	468,59	91,00	206,90	0,00	225,09		20,50	21,00	747,05	
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca					109,48	487,10	450,00	-8,10	56,00	-10,80	487,10	64,10		206,90		216,10					
J91H03000190001																						
	Raddoppio tratta Pistoia-Montecatini		INV	RE	RE																	
	Upgrading tratta Montecatini-Pescia		INV	RE	PP																	
	Raddoppio tratta Pescia-Lucca		INV	RE	PD																	
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena					1,98	267,00	177,00		90,00		267,00	182,00	85,00								
J54H17000300001																						
	Raddoppio Empoli-Granaiolo		INV	RE	PD																	
	Elettrificazione linea Empoli-Siena		INV	RE	PD°																	
P200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X				61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*
A05 - Firenze						44,25	637,00	203,40	0,00	36,60	0,00	240,00	230,00	0,00	10,00	0,00	0,00		17,80	218,20	161,00	
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto					0,00	200,00	0,00		0,60		0,60	0,60							199,40		
	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto		PF	SF	SF																	
P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze					44,25	437,00	203,40		36,00		239,40	229,40		10,00				17,80	18,80	161,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali						35,53	262,60	47,32	0,00	10,79	18,71	76,82	18,53	0,00	2,50	0,00	55,79		150,00	35,78		
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce					35,53	43,00	43,00		0,09	-0,09	43,00	9,91				33,09					
J41C10000030001																						
	PRG ed ACEI nuovo impianto di Livorno Darsena, collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena		INV	RE	ES																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P220 J51D18000110003	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce					0,00	219,60	4,32		10,70	18,80	33,82	8,62		2,50		22,70		150,00	35,78		
	Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)		INV	RE	PD																	
	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada		PF	PD	PP																	
	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa		PF	PD	PP																	
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						455,48	3.042,13	1.309,65	0,00	534,93	8,00	1.852,58	1.812,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	458,26	411,01	
P090 J44H17000110001	Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	X				56,40	200,00	200,00				200,00	200,00									
	Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	RE	RE																	
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa					0,00	140,00	1,00		5,00		6,00	6,00							134,00		
	Quadruplicamento tratte Cascine-bivio Renai, Empoli-bivio S.Miniatello e velocizzazione itinerario		PF	PD	SF																	
I179A	Bretella di collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa - per memoria (vedi P220)						0,00	0,00				0,00										
I179B	Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Collesalvetti-Vada - per memoria (vedi P220)						0,00	0,00				0,00										
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Toscana

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001 porti Tirreno)																			2022-2026	> 2026 *
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord				947,23	1.962,06	1.962,06	0,00	0,00	0,00	1.962,06	242,09	0,00	0,00	0,00	1.719,97					
A5000_1 J91C04000000008 Nodo AV di Firenze				813,53	1.612,06	1.612,06				1.612,06	242,09				1.369,97					
A5000_2 J44H14000090005 Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	X			133,70	350,00	350,00				350,00					350,00					
Totale Regione Toscana				1.655,28	7.683,92	4.306,46	-8,10	796,18	28,51	5.123,04	2.771,59	131,00	219,40	0,00	2.001,06	0,00	508,56	733,24	1.319,06	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A04 - Bacini Centro					66,04	1.216,03	199,43	0,00	67,85	12,60	279,88	225,89	45,00	0,00	0,00	8,99		90,50	98,60	747,05	
I175 Raddoppio PM 228-Albacina					0,00	80,00	2,40				2,40	2,40							77,60		
Raddoppio PM 228-Albacina		PF	PD	SF																	
P147 Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina (J94J18000010001)					4,71	110,00	40,00				40,00	1,00	39,00					70,00			
1^ fase: tratta Civitanova-Macerata		INV	RE	PP																	
2^ fase: tratta Macerata-Albacina		PF	PP°	PP°																	
P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X				61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					429,26	1.291,97	813,66	7,35	121,65	-7,35	935,31	740,56	1,00	185,75	7,35	0,65		95,11	74,41	187,14	
I071 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce (J64H14000450001, J64H16000000001, J84H14001290001, J84H14001300001, J84H14001310001, J84H16000030001)	X				247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																	
0297A Nodo di Falconara 1^ fase (J31J05000030011)					31,78	174,00	174,00				174,00	23,25		150,75							
1^ fase: variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord		INV	RE	RE																	
0297B Nodo di Falconara completamento (J31J05000030011)					0,00	66,00	1,00		35,00		36,00	35,00	1,00					30,00			
2^ fase -nuova stazione Montemarciano		INV	RE	PD																	
2^ fase - completamento		INV	PD	PD																	
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T	X				74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Marche

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase																					
P225 J17I10000040001 J87I17000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X				75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
A08 - Trasversali appenniniche centro Italia						316,71	3.136,35	371,83	-1,26	48,82	1,26	420,65	419,59	0,00	0,00	1,06	0,00		25,88	35,82	2.654,00	
0119 J61H03000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	X				300,34	369,02	329,02	-1,26	40,00	1,26	369,02	367,95			1,06						
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Spoleto-Campello		INV	RE	RE																	
0296 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X				0,00	1.918,50	0,00				0,00									1.918,50	
	Tratta Foligno-Fabriano		PF	PP°	PP°																	
0298 J21J05000000001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio					0,00	573,10	0,00				0,00									573,10	
	Tratta PM 228-Castelplanio		PF	PP°	PP°																	
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X				16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*
Totale Regione Marche						812,01	5.644,35	1.384,92	6,09	238,32	6,51	1.635,84	1.386,03	46,00	185,75	8,42	9,64	0,00	211,49	208,82	3.588,19	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Intervento	Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
					CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
	Classe DPP	Stato attuativo																	
A04 - Bacini Centro			99,16	2.120,02	267,52	0,00	112,85	12,60	392,97	328,06	38,00	12,91	0,00	13,99		50,50	371,00	1.305,55	
0810 Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola J11H99000000001			32,13	35,99	35,99				35,99	18,08		12,91		5,00					
PRG Perugia S. Giovanni	INV	RE	RE																
Velocizzazione Perugia Pontivegge, nuova fermata Perugia Capitini e miglioramenti infrastrutturali tratte varie	INV	RE	ES																
0334 Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio J47I09000040009			5,70	58,00	58,00				58,00	26,00	32,00								
Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)	INV	RE	RE																
P210A Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X		0,00	441,50	16,50		45,00		61,50	61,50						30,00	350,00		
Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	INV	RE(O)	SF																
Velocizzazione 1^ fase	PF	PD	SF																
P210B Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X		0,00	558,50	0,00				0,00									558,50	
Velocizzazione 2^ fase	PF	SF°	SF°																
P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X		61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord			455,48	2.902,13	1.308,65	0,00	529,93	8,00	1.846,58	1.806,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	324,26	411,01	
P090 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase) J44H17000110001	X		56,40	200,00	200,00				200,00	200,00									
Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase	INV	RE	RE																
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X		208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	
A08 - Trasversali appenniniche centro Italia						327,53	3.135,25	383,25	-1,26	50,82	1,26	434,07	433,01	0,00	0,00	1,06	0,00		584,46	35,82	2.080,90	
0119 J61H03000030001	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	X				300,34	369,02	329,02	-1,26	40,00	1,26	369,02	367,95			1,06						
	Raddoppio tratta Fabriano-P.M.228 e interventi di completamento tratta Orte-Terni		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Spoleto-Campello		INV	RE	RE																	
0226 J61H02000090008	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni					10,82	572,00	11,42		2,00		13,42	13,42						558,58			
	Raddoppio tratta Spoleto-Terni		INV	PD	PD																	
0296 J31J05000030001	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X				0,00	1.918,50	0,00				0,00									1.918,50	
	Tratta Foligno-Fabriano		PF	PP°	PP°																	
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X				16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Umbria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					133,70	350,00	350,00	0,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00					
A5000_2 Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma J44H14000090005		X			133,70	350,00	350,00				350,00					350,00					
Totale Regione Umbria					1.015,87	8.507,39	2.309,42	-1,26	693,60	21,86	3.023,62	2.567,46	78,00	12,91	1,06	364,19	0,00	955,22	731,08	3.797,46	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Centro					65,69	2.818,23	177,92	0,00	112,85	12,60	303,37	288,37	6,00	0,00	0,00	8,99		50,50	371,00	2.093,36	
0290 Nuova linea Passo Corese-Rieti J31H96000000031					4,36	792,20	4,39				4,39	4,39								787,81	
1^ fase: tratta Passo Corese-Osteria Nuova		INV	PD	PD																	
2^ fase: tratta Osteria Nuova-Rieti		INV	PP°	PP°																	
P210A Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X				0,00	441,50	16,50		45,00		61,50	61,50						30,00	350,00		
Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona		INV	RE(O)	SF																	
Velocizzazione 1^ fase		PF	PD	SF																	
P210B Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X				0,00	558,50	0,00				0,00									558,50	
Velocizzazione 2^ fase		PF	SF°	SF°																	
P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	X				61,33	1.026,03	157,03		67,85	12,60	237,48	222,49	6,00			8,99		20,50	21,00	747,05	*
A05 - Roma					765,40	3.361,41	1.365,99	-2,36	360,77	-12,78	1.711,62	1.255,93	39,00	173,00	5,99	237,70		478,91	478,41	692,47	
0083 Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio J31H98000030008					283,89	322,50	322,50				322,50	116,08				206,42					
Stazione AV stazione Tiburtina e infrastrutturazione area		INV	RE	ES																	
Completamento fronte nomentano		INV	RE	RE																	
1483 Nodo di interscambio di Pigneto J37I06000070001					4,95	78,17	63,20				63,20	39,20	24,00						14,97		
Fermata su linea FL1/FL3 e copertura parziale vallo		INV	RE	AN																	
Fermata su linea FL4/6 e sistemazioni viarie		INV	RE	PD																	
Completamento copertura vallo ferroviario		INV	PD°	PD°																	
0258_A Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord) J31H03000180008					3,49	547,37	16,10				16,10	16,10						200,00	225,00	106,27	
Tratta Valle Aurelia - Vigna Clara - Roma Smistamento (chiusura anello) e collegamenti con linea Firenze-Roma		PR	PD	PP																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
Potenziamento collegamenti tra linee Fiumicino e Tirrenica		PR	PP°	PP°																	
0260 J31H03000190001 Raddoppio Lunghezza-Guidonia					54,03	149,72	149,72	-0,43		0,43	149,72	149,28			0,44						
Raddoppio Lunghezza-Guidonia		INV	RE	RE																	
0359 J77I12000010008 Raddoppio Campoleone-Aprilia					2,01	73,70	60,00		13,70		73,70	38,70	15,00			20,00					
Raddoppio Campoleone-Aprilia		INV	RE	PD																	
I086 Raddoppio Aprilia-Nettuno					0,00	200,00	0,00		4,00		4,00	4,00							196,00		
Raddoppio Aprilia-Nettuno		PF	PD	SF																	
0331 J21C08000000009 Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano					1,33	361,00	13,00		239,97		252,97	252,97						108,03			
Tratta Cesano-Vigna di Valle		INV	PD	PD																	
Tratta Vigna di Valle-Bracciano		INV	PD	PD°																	
1417 J91H92000040111 Potenziamento linee Castelli Romani					12,41	20,60	20,60	-1,33		1,33	20,60	18,93				1,67					
Potenziamento stazione di Marino e Frascati; Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Ciampino-Frascati e nuova stazione di Villa Senni		INV	RE	RE																	
P053 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma					403,28	1.608,35	720,87	-0,60	103,10	-14,54	808,83	620,66		173,00	5,55	9,61		170,88	42,45	586,20	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					0,00	85,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					85,00
I010 Centro intermodale del Tevere					0,00	85,00	0,00				0,00										85,00
Centro intermodale del Tevere		PF	SF	SF																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					0,00	1.157,00	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00		85,00		1.062,00	
I138A Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie					0,00	75,00	10,00				10,00	10,00						65,00			
1^ fase: potenziamento linea Roma Ostiense-Fiumicino (potenziamento impianto Fiumicino Aeroporto e PRG Magliana e Ponte Galeria)		INV	PD	PP																	
I138B Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino					0,00	1.082,00	0,00				0,00							20,00		1.062,00	
Nuovo collegamento con futuro terminal nord		PF	SF	SF																	
Collegamento passante terminal nord-terminal sud		PF	SF	SF																	
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					455,48	3.746,76	1.308,65	0,00	529,93	8,00	1.846,58	1.806,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	324,26	411,01	844,63
P090 J44H17000110001 Upgrading linea DD Firenze-Roma (2^ fase)	X				56,40	200,00	200,00				200,00	200,00									
Upgrading linea DD Firenze-Roma 2^ fase		INV	RE	RE																	
P106 J31H03000180008 Gronda merci di Roma - Cintura sud					0,00	844,63	0,00				0,00										844,63
Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone		PF	PP°	PP°																	
P058A Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Lazio

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
J97I17000090001																					
J97J18000360001																					
A08 - Trasversali appenniniche centro Italia					16,37	1.579,73	42,81	0,00	8,82	0,00	51,63	51,63	0,00	0,00	0,00	0,00		25,88	35,82	1.118,40	348,00
0307B	Roma-Pescara	X			0,00	1.304,00	0,00				0,00									956,00	348,00
J31H96000000021																					
	Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello		INV	PP° PP°																	
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X			16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					133,70	350,00	350,00	0,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	0,00	0,00	350,00					
A5000_2	Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	X			133,70	350,00	350,00				350,00					350,00					
J44H14000090005																					
Totale Regione Lazio					1.436,63	13.098,13	3.255,37	-2,36	1.012,37	7,82	4.273,20	3.412,31	85,00	173,00	5,99	596,90	0,00	960,56	1.209,50	5.377,24	1.277,63

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo					88,14	99,66	100,00	-0,34			99,66	90,00				9,66					
A04 - Bacini Centro						0,00	1.000,00	16,50	0,00	45,00	0,00	61,50	61,50	0,00	0,00	0,00	0,00		30,00	350,00	558,50	
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	X				0,00	441,50	16,50		45,00		61,50	61,50						30,00	350,00		
	Elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona		INV	RE(O)	SF																	
	Velocizzazione 1^ fase		PF	PD	SF																	
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	X				0,00	558,50	0,00				0,00									558,50	
	Velocizzazione 2^ fase		PF	SF°	SF°																	
A04 - Bacini Sud e isole						238,45	1.561,63	379,98	0,00	87,08	-13,60	453,45	295,34	14,51	7,17	65,73	70,70		32,00	32,00	1.044,17	
P087 J84J18000000001 J87J18000690001	Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo					1,22	53,65	51,00		2,65		53,65	51,00				2,65					
	Bretella Sulmona		INV+PF	RE	PD																	
	Altri interventi minori		INV+PF	RE	RE																	
	Collegamento al porto di Vasto		INV+PF	RE	SF																	
	Fermata S.Giovanni Teatino (Aeroporto di Pescara)		INV+PF	RE	SF																	
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					651,11	1.350,76	937,65	7,35	86,65	-7,55	1.024,10	942,10	0,00	74,00	7,35	0,65		65,11	74,41	187,14	
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X				247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																	
0142A J71H92000000007 Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	X				253,64	298,79	298,99			-0,20	298,79	259,79		39,00							
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)		INV	RE	ES																	
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE	ES																	
PRG e ACC Foggia		INV	RE	RE																	
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X				74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 J17I10000040001 J87I17000030001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X				75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
A08 - Trasversali appenniniche centro Italia					27,21	2.181,73	183,55	0,00	219,82	0,00	403,37	403,37	0,00	0,00	0,00	0,00		276,14	35,82	1.118,40	348,00
0307A J31H96000000021 Roma-Pescara opere prioritarie					10,84	602,00	140,74		211,00		351,74	351,74						250,26			
Raddoppio Chieti-Pescara		INV	RE	PP																	
Raddoppio tratta Interporto d'Abruzzo-Chieti		INV	PD°	PD°																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Abruzzo

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate)										Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021)			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
0307B J31H96000000021	Roma-Pescara	X		0,00	1.304,00	0,00				0,00									956,00	348,00
	Tratte Guidonia-Tivoli-Avezzano, Avezzano-Sulmona e Sulmona-Manoppello	INV	PP°	PP°																
P206	Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia	X		16,37	275,73	42,81		8,82		51,63	51,63						25,88	35,82	162,40	*
Totale Regione Abruzzo				1.004,91	6.193,78	1.617,68	7,02	438,55	-21,15	2.042,10	1.792,32	14,51	81,17	73,08	81,01	0,00	403,25	492,22	2.908,22	348,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Sud e isole					252,88	1.661,12	382,92	0,00	134,43	-13,60	503,75	260,14	64,51	7,17	65,73	106,20		32,00	32,00	1.093,37	
P141 J14F18000000001 Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso					0,00	80,00	30,00		50,00		80,00	15,00	50,00			15,00					
1^ fase		INV	RE	PP																	
2^ fase		INV	RE	PP																	
1888 J14H15000600002 Metropolitana Leggera Matrice-Bojano					15,66	23,15	23,15				23,15					23,15					
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		INV	RE	PP																	
0312 J34F05000010001 Ammodernamento Venafro - Termoli					0,00	50,00	0,80				0,80	0,80								49,20	
Istituzione rango C e ammodernamento linea		INV	SF	SF																	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					415,99	1.751,97	1.338,33	7,35	86,65	-7,03	1.425,31	1.224,31	150,00	35,00	15,35	0,65		65,11	74,41	187,14	
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X				247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																	
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																	
0142B J71H92000000007 Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	X				18,52	700,00	699,68			0,32	700,00	542,00	150,00		8,00						
Raddoppio tratta Ripalta-Lesina		INV	RE	PD																	
Raddoppio tratta Termoli-Ripalta		INV	RE	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Molise

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X		74,89		190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 J17I10000040001 J87I17000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X		75,52		510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
Totale Regione Molise				668,87		3.413,09	1.721,26	7,35	221,08	-20,63	1.929,06	1.484,45	214,51	42,17	81,08	106,85	0,00	97,11	106,41	1.280,52	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A04 - Bacini Sud e isole					279,82	1.832,98	571,98	-69,71	254,14	-31,60	724,80	244,34	114,51	7,17	65,73	293,05		32,00	32,00	1.044,17	
I177 J44G19000010001 Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto					0,00	100,00	0,00		100,00		100,00		100,00								
Tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto		INV	RE	SF																	
I173 J19G01000000001 J24J17000020001 J97B16000430001 Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno					42,59	225,00	243,00	-69,71	69,71	-18,00	225,00					225,00					
Interventi di miglioramento armamento (fase 0)		INV	RE	ES																	
Interventi di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento		INV	RE	RE																	
Interventi di soppressione passaggi a livello		INV	RE	RE																	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A05 - Napoli					67,35	743,92	167,24	-0,12	78,22	0,00	245,34	107,33	69,60	0,00	67,61	0,80		38,50	35,80	424,28	
P211 Nodo complesso di Pompei					0,00	33,00	33,00				33,00	2,40	30,60								
Nodo complesso di Pompei		INV	RE	SF																	
P212 Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli					0,00	0,80	0,92	-0,12			0,80					0,80					
Progetto di fattibilità riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli		INV	SF	SF																	
P134 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli					67,35	710,12	133,32		78,22		211,54	104,93	39,00		67,61			38,50	35,80	424,28	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A08 - Direttrice Napoli-Bari					610,77	5.411,57	3.695,56	1,14	1.607,00	107,87	5.411,57	3.583,80	997,77	0,00	828,89	1,10					
0284 J61H94000000011 Itinerario Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC					206,11	813,00	813,00	1,05		-1,05	813,00	140,47	201,00		470,73	0,80					
Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC		INV	RE	RE																	
0279A J41H01000080008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino					71,45	630,00	730,00			-100,00	630,00	156,19	200,00		273,51	0,30					
Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino		INV	RE	RE																	
0279B J41H01000080008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)					5,02	1.095,00	780,00		215,00	100,00	1.095,00	859,00	236,00								
1° lotto: tratta Frasso Telesino-Telese		INV	RE	AN																	
2° lotto: tratta Telese-S.Lorenzo Maggiore		INV	RE	AN																	
3° lotto: tratta S.Lorenzo Maggiore-Vitulano		INV	RE	PD																	
0281 J77I04000000009 Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara					45,21	2.424,00	923,00		1.392,00	109,00	2.424,00	2.377,00	47,00								
1° Lotto funzionale: tratta Apice-Hirpinia		INV	RE	AN	29,49	889,00	923,00			-34,00	889,00	842,00	47,00								
2° Lotto funzionale: tratta Hirpinia-Orsara		INV	RE	PD	15,71	1.535,00	0,00		1.392,00	143,00	1.535,00	1.535,00									
0099C J41H92000000008 Itinerario Napoli-Bari: Opere di completamento raddoppio Vitulano-Apice					18,84	19,95	19,95				19,95	19,95									
Interventi di completamento raddoppio tratta Vitulano-Apice		INV	RE	ES																	
P072 J27I12000160001 J27I12000170001 J27I12000220001 J37I12000140001 J39B12000040001 J59B12000020001 J69B12000050001 J77I07000020001 J79B12000020001 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	X				264,15	429,62	429,62	0,09		-0,09	429,62	31,20	313,77		84,65						

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
J97I07000010001																					
A08 - Direttrice Napoli-Palermo					582,54	24.974,21	688,63	-40,69	125,50	-0,81	772,63	453,85	125,50	0,00	191,46	1,83			33,58	1.700,00	22.468,00
0013A Nuova linea a monte del Vesuvio					354,97	358,31	358,31				358,31	358,31									
J61H94000000001																					
Tratta bivio Casoria - bivio Sarno		INV	RE	ES																	
0013B Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio					0,43	60,90	37,33	-35,50	25,50		27,33		25,50			1,83			33,58		
J61H94000000001																					
Fermata Vesuvio Est		INV	RE(F)	PP																	
0274 Quadruplicamento Salerno-Battipaglia					9,46	1.855,00	10,00				10,00	10,00									1.845,00
J61H02000100008																					
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia		PF	PP	PP																	
0263 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria	X				217,68	230,00	230,00	0,81		-0,81	230,00	38,54			191,46						
J61H03000100001																					
Ricostruzione galleria Coreca		INV	RE	ES																	
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro		INV	RE	ES																	
Costruzione SSE di Vibo Pizzo		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Sambiase		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico		INV	RE	ES																	
PRG e ACS Lamezia Terme		INV	RE	ES																	
Completamento DCO Reggio Calabria		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Calabria		INV	RE	ES																	
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio		INV	RE	ES																	
Costruzione sottopassaggio Policastro		INV	RE	ES																	
Costruzione galleria subalvea Fiumicello		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata		INV	RE	ES																	
I191 Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli					0,00	40,00	40,00				40,00	40,00									
Variante Agropoli		INV	RE	SF																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
0282 J61H03000190001	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri					0,00	3.700,00	7,00				7,00	7,00									3.693,00
	Variante Ogliastro-Sapri		PF	PP	SF																	
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	X				0,00	6.000,00	6,00	-6,00	100,00		100,00		100,00							1.700,00	4.200,00
	Fase 0 - Variante Rosarno		INV	RE	SF																	
	1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni		PF	SF	SF																	
	Ulteriori fasi prioritarie		PF	SF	SF																	
I107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	X				0,00	12.730,00	0,00				0,00										12.730,00
	Fasi di completamento		PF	SF	SF																	
A08 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord						399,08	2.702,13	1.108,65	0,00	529,93	8,00	1.646,58	1.606,38	40,00	0,00	0,00	0,20		320,26	324,26	411,01	
P058A	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase	X				208,77	449,98	399,98		50,00		449,98	439,78	10,00			0,20					*
P224 J14G18000190001 J16I18000020001 J47J18000160001 J49B12000060001 J54H14000540001 J54H17000210001 J57I10000070001 J57I17000060001 J64H17000130001 J87I17000040001 J97I17000090001 J97J18000360001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)	X				190,31	2.252,15	708,67		479,93	8,00	1.196,60	1.166,60	30,00					320,26	324,26	411,01	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Campania

Intervento	Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026 *
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord			472,36	503,79	503,79	0,00	0,00	0,00	503,79	383,51	0,00	0,00	58,22	62,07					
A5000_3 Nodo AV di Napoli J21C91000000008 J27I11000790001			472,36	503,79	503,79				503,79	383,51			58,22	62,07					
Totale Regione Campania			2.411,92	36.168,59	6.735,85	-109,39	2.594,80	83,46	9.304,72	6.379,22	1.347,39	7,17	1.211,91	359,04	0,00	390,76	425,64	3.579,46	22.468,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Sud e isole					237,67	1.587,98	426,98	-57,00	104,43	5,40	479,80	263,34	60,51	7,17	65,73	83,05		32,00	32,00	1.044,17	
P230 Stazione AV Foggia Cervaro					0,00	20,00	0,00		20,00		20,00		20,00								
Stazione AV Foggia Cervaro		INV	RE	SF																	
I003 Penetrazione urbana nella città di Manfredonia - per memoria						0,00	50,00	-50,00			0,00										
I170 J54F18000010009 Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa					0,44	45,00	26,00			19,00	45,00	19,00	26,00								
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa		INV	RE	PP																	
I174 Fermata Taranto Nasisi					0,00	15,00	22,00	-7,00			15,00					15,00					
Fermata Taranto Nasisi		INV	RE	SF																	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A05 - Bari					218,19	1.391,01	542,21	0,00	18,00	0,00	560,21	407,27	15,00	0,00	137,94	0,00		6,10	14,00	810,70	
0149 J71H98000000001 Sistemazione nodo di Bari					129,80	159,61	144,61		15,00		159,61	114,61	15,00		30,00						
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto		INV	RE	ES																	
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord		INV	RE	RE																	
Binari di stazionamento della stazione di Bari C.le		INV	RE	PD																	
0332A J11C09000000009 Nodo di Bari: Bari Sud					88,39	391,00	391,00				391,00	283,06			107,94						
Bari Sud: variante Bari C.le-Bari Torre a Mare		INV	RE	AN																	
0332B J11C09000000009 Nodo di Bari: Bari Nord					0,00	633,00	2,30		3,00		5,30	5,30								627,70	
Bari Nord: interramento tratta Bari S.spirito - Palese		PF	PP	PP																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
P193 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari					0,00	207,40	4,30				4,30	4,30						6,10	14,00	183,00	*
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali					6,16	98,50	85,50	0,00	0,00	13,00	98,50	23,00	25,00	0,00	50,50	0,00					
0417 J71H02000120008 Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale					6,16	25,50	25,50				25,50				25,50						
Nuova stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV		RE	RE																	
P174 J37I12000150006 J37I12000160006 Scalo merci Bari Lamasinata					0,00	35,00	35,00				35,00	10,00			25,00						
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	INV		RE	PP																	
Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 2	INV		RE	PP																	
P178 J54G18000140001 Nodo intermodale di Brindisi					0,00	38,00	25,00			13,00	38,00	13,00	25,00								
Nodo intermodale di Brindisi	INV		RE	PP																	
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					0,00	80,00	0,00	0,00	60,00	0,00	60,00	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00		20,00			
P227 J31D19000000001 Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi					0,00	80,00	0,00		60,00		60,00		60,00					20,00			
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	INV		RE	PP																	
A08 - Direttrice Napoli-Bari					527,68	1.254,62	862,82	-8,81	501,00	-100,39	1.254,62	145,25	814,77	0,00	294,60	0,00					
0099B J41H92000000008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino					13,51	561,60	169,80		501,00	-109,20	561,60	60,60	501,00								
Raddoppio tratta Orsara-Bovino	INV		RE	PD																	
0099A J41H92000000008 Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Bovino-Cervaro					250,02	263,40	263,40	-8,90		8,90	263,40	53,45			209,95						

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P072 J27I12000160001 J27I12000170001 J27I12000220001 J37I12000140001 J39B12000040001 J59B12000020001 J69B12000050001 J77I07000020001 J79B12000020001 J97I07000010001 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	X			264,15	429,62	429,62	0,09		-0,09	429,62	31,20	313,77		84,65						
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica				1.098,10	2.869,34	2.116,59	7,35	86,65	-7,21	2.203,38	1.718,18	150,00	120,32	214,23	0,65		75,11	74,41	516,45	
I071 J64H14000450001 J64H16000000001 J84H14001290001 J84H14001300001 J84H14001310001 J84H16000030001 Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X			247,06	350,65	350,00	7,35	0,65	-7,35	350,65	342,65			7,35	0,65					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico Bologna-Lecce		INV	RE	RE																
Potenziamento tecnologico tratte Bologna-Rimini-Ancona		INV	RE	RE																
Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari		INV	RE	RE																
0142A J71H92000000007 Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase	X			253,64	298,79	298,99			-0,20	298,79	259,79		39,00							
Completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio)		INV	RE	ES																
Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE	ES																
PRG e ACC Foggia		INV	RE	RE																
0142B J71H92000000007 Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	X			18,52	700,00	699,68			0,32	700,00	542,00	150,00		8,00						
Raddoppio tratta Ripalta-Lesina		INV	RE	PD																
Raddoppio tratta Termoli-Ripalta		INV	RE	PD																
0100 J71H92000030008 Raddoppio Bari-Taranto				427,77	478,58	478,56			0,02	478,58	233,38		46,32	198,88						

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Puglia

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
	Raddoppio tratta Castellaneta-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratte già raddoppiate		INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Bari S.Andrea - Bitetto		INV	RE	RE																	
0310 J64F05000030001	Potenziamento Taranto-Metaponto	X				0,70	340,00	0,70				0,70	0,70						10,00		329,30	
	completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto		INV	PP	PP																	
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X				74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 J17I10000040001 J87I17000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X				75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
Totale Regione Puglia						2.087,80	7.281,45	4.034,09	-58,46	770,08	-89,20	4.656,52	2.557,04	1.125,29	127,49	763,00	83,70	0,00	133,21	120,41	2.371,32	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A04 - Bacini Sud e isole					305,15	1.790,98	528,98	0,00	97,43	-13,60	612,80	257,34	214,51	7,17	65,73	68,05		102,00	32,00	1.044,17	
1674 J19B12000040001 Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento					67,92	283,00	200,00		13,00		213,00	13,00	200,00					70,00			
1^ fase: adeguamento a standard RFI e razionalizzazione impianti		INV	RE	RE																	
2^ fase: elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede		INV	RE	PD																	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A08 - Direttrice Salerno-Taranto					51,58	1.552,49	307,93	0,00	60,00	0,00	367,93	355,32	10,00	2,61	0,00	0,00		70,00		1.114,55	
0308 J91H92000000011 Velocizzazione Battipaglia-Potenza					1,10	491,00	1,12				1,12	1,12						10,00		479,88	
Rettifiche di tracciato Battipaglia-Romagnano e Tito-Potenza, variante Romagnano-Baragiano		0	PP	PP																	
0309 J84F05000040001 Velocizzazione Potenza - Metaponto					1,33	646,00	1,33				1,33	1,33						10,00		634,67	
Varianti Potenza-Albano-Grassano, rettitifiche di tracciato Grassano-Metaponto		INV	PP	PP																	
0136 J81H92000020001 Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella					44,49	365,49	255,49		60,00		315,49	302,87	10,00	2,61				50,00			
Interventi propedeutici (PRG e ACEI Ferrandina)		INV	RE	ES																	
Completamento realizzazione nuova linea, elettrificazione e bretella di collegamento tra la nuova linea Ferrandina–Matera L.M. e la linea Potenza–Metaponto in direzione Potenza		INV	RE	PD																	
P126 J64H17000230001 Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto					4,66	50,00	50,00				50,00	50,00									

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A08 - Direttrice Napoli-Palermo					217,68	18.960,00	236,00	-5,19	100,00	-0,81	330,00	38,54	100,00	0,00	191,46	0,00				1.700,00	16.930,00
0263 J61H03000100001 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria		X			217,68	230,00	230,00	0,81		-0,81	230,00	38,54			191,46						
Ricostruzione galleria Coreca		INV	RE	ES																	
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro		INV	RE	ES																	
Costruzione SSE di Vibo Pizzo		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Sambiase		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico		INV	RE	ES																	
PRG e ACS Lamezia Terme		INV	RE	ES																	
Completamento DCO Reggio Calabria		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Calabria		INV	RE	ES																	
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio		INV	RE	ES																	
Costruzione sottopassaggio Policastro		INV	RE	ES																	
Costruzione galleria subalvea Fiumicello		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata		INV	RE	ES																	
I107A Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie		X			0,00	6.000,00	6,00	-6,00	100,00		100,00		100,00							1.700,00	4.200,00
Fase 0 - Variante Rosarno		INV	RE	SF																	
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni		PF	SF	SF																	
Ulteriori fasi prioritarie		PF	SF	SF																	
I107B Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento		X			0,00	12.730,00	0,00				0,00										12.730,00
Fasi di completamento		PF	SF	SF																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Basilicata

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					151,11	1.301,51	289,36	0,00	86,00	0,00	375,36	340,36	0,00	35,00	0,00	0,00		82,11	327,60	516,45	
0310 Potenziamento Taranto-Metaponto J64F05000030001		X			0,70	340,00	0,70				0,70	0,70						10,00		329,30	
completamento raddoppio tratta Taranto-Metaponto		INV	PP	PP																	
0311B Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello J84F05000030001		X			0,00	260,19	0,00				0,00							7,00	253,19		
Variante Montegiordano-Amendolara		INV	PP°	PP°																	
Rettifiche curve ed adeguamento linea		INV	PP°	PP°																	
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase		X			74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno) J17I10000040001 J87I17000030001		X			75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
Totale Regione Basilicata					725,52	23.604,97	1.362,27	-5,19	343,43	-14,41	1.686,10	991,56	324,51	44,79	257,19	68,05	0,00	254,11	359,60	4.375,17	16.930,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano
A04 - Bacini Sud e isole					237,23	1.507,98	328,98	0,00	84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole		X			237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A05 - Reggio Calabria					2,99	298,30	12,69	0,00	33,30	0,00	45,99	12,59	7,00	0,00	0,00	26,40		1,50	5,20	46,00	199,61
P111 J94H15000790001 Variante di Cannitello – opere di mitigazione					0,31	7,00	7,00				7,00		7,00								
Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale		INV	RE	PD																	
1669 J47I12000100001 Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano					0,39	200,00	0,39				0,39	0,39									199,61
Stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano		PF	SF	SF																	
P194 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Reggio Calabria					2,29	91,30	5,30		33,30		38,60	12,20				26,40		1,50	5,20	46,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 – Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 – Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A08 - Direttrice Napoli-Palermo					320,74	19.140,00	396,00	-5,19	100,00	-0,81	490,00	158,54	140,00	0,00	191,46	0,00		20,00		1.700,00	16.930,00
0263 J61H03000100001 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia-Reggio Calabria		X			217,68	230,00	230,00	0,81		-0,81	230,00	38,54			191,46						
Ricostruzione galleria Coreca		INV	RE	ES																	
Ricostruzione ponte Petrace e modifiche PRG Gioia Tauro		INV	RE	ES																	
Costruzione SSE di Vibo Pizzo		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Sambiase		INV	RE	ES																	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico		INV	RE	ES																	
PRG e ACS Lamezia Terme		INV	RE	ES																	
Completamento DCO Reggio Calabria		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Praja, Scalea e Diamante		INV	RE	ES																	
Adeguamento PRG Eccellente, Vibo e Pizzo		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Calabria		INV	RE	ES																	
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio		INV	RE	ES																	
Costruzione sottopassaggio Policastro		INV	RE	ES																	
Costruzione galleria subalvea Fiumicello		INV	RE	ES																	
Adeguamento sagoma gallerie Campania e Basilicata		INV	RE	ES																	
P140 J54H16000780001 Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase					72,92	100,00	100,00				100,00	100,00									
Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^ fase		INV	RE	RE																	
I107A Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie		X			0,00	6.000,00	6,00	-6,00	100,00		100,00		100,00							1.700,00	4.200,00
Fase 0 - Variante Rosarno		INV	RE	SF																	
1^ fase - Variante Gioia Tauro-Villa S. Giovanni		PF	SF	SF																	
Ulteriori fasi prioritarie		PF	SF	SF																	
I107B Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento		X			0,00	12.730,00	0,00				0,00										12.730,00
Fasi di completamento		PF	SF	SF																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
P073 J94F12000000001 J94F12000010001 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti					30,15	80,00	60,00				60,00	20,00	40,00					20,00			
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					340,51	2.506,32	1.021,47	0,00	126,00	0,00	1.147,47	538,70	347,00	35,00	226,77	0,00		126,11	327,60	905,14	
0311A J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello opere prioritarie					140,91	154,81	154,81				154,81	8,04			146,77						
Potenziamento linea di contatto, adeguamento a modulo 750 m e semplificazione impianti, rettifiche di tracciato località Cassano, Tarsia e Torano e variante di Acri		INV	RE	RE																	
0311B J84F05000030001 Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	X				0,00	260,19	0,00				0,00							7,00	253,19		
Variante Montegiordano-Amendolara		INV	PP°	PP°																	
Rettifiche curve ed adeguamento linea		INV	PP°	PP°																	
I106 Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido					0,00	718,00	0,00				0,00									718,00	
Raddoppio Paola-Cosenza (tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido)		PF	PP°	PP°																	
1659 J37I12000110001 Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica					10,33	275,00	181,00		40,00		221,00	101,00	40,00		80,00			54,00			
1^ fase: potenziamento Lamezia Terme - Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido		INV	RE	PD																	
2^ fase: elettrificazione linea jonica tratta Catanzaro Lido - Crotone - Sibari		INV	RE(F)	pp																	
I153 J19G01000000001 J56C17000030001 J57D17000030001 J57D17000040001 Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo					38,84	397,00	397,00				397,00	90,00	307,00								
Interventi alle opere civili e alla sovrastruttura ferroviaria		INV	RE	RE																	
Interventi di potenziamento tecnologico		INV	RE	RE																	
Interventi di soppressione passaggi a livello linea jonica		INV	RE	RE																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Calabria

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
P225 J17I10000040001 J87I17000030001	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X			75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
P058B	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X			74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
Totale Regione Calabria					901,46	23.452,59	1.759,13	-5,19	343,73	-14,41	2.083,26	954,17	508,51	42,17	483,96	94,45	0,00	179,61	364,80	3.695,32	17.129,61

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finananziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 (Opere in corso finanziate) – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 (Fabbisogni finanziari 2018-2021) – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
		Classe DPP		Stato attuativo																
A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale			5,95	126,00	66,00		60,00		126,00	126,00									*
A04 - Bacini Sud e isole				457,78	6.685,48	777,54	0,00	180,79	-19,96	938,37	391,62	138,51	7,17	165,52	235,55		32,00	32,00	1.088,17	4.594,93
0271A J11H03000150001	Velocizzazione Catania-Siracusa 1^ fase			43,31	88,00	88,00		6,36	-6,36	88,00	8,21			79,79						
	Tratta Bicocca-Augusta	INV	RE	ES																
0271B J11H03000150001	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento			0,00	44,00	0,00				0,00									44,00	
	Tratta Augusta-Targia	INV	PD°	PD°																
0315 J14F05000040001	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela			0,31	200,00	0,32				0,32	0,32									199,68
	1^ fase: rettifiche e varianti tratta Siracusa-Fontanebianche	INV	PP	PP																
	2^ fase: rettifiche e varianti tratta Fontanebianche-Noto	INV	PP	PP																
0242 J11H02000060001	Velocizzazione Palermo - Agrigento			165,44	167,50	167,50				167,50					167,50					
	Velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba	INV	RE	ES																
	Variante Lercara e altri interventi minori	INV	RE	ES																
I162 J44H17000670001	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo			1,27	144,00	144,00				144,00	110,00	34,00								
	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	INV	RE	PP																
0314 J14F05000030001	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano			1,43	491,00	0,75				0,75	0,75									490,25
	Varianti Punta Raisi-Alcamo e Alcamo-Trapani (via Milo) e rettifiche Trapani-Castelvetrano (via Castelvetrano)	INV	PP	PP																
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti			0,00	3.905,00	0,00				0,00										3.905,00
	Raddoppio tratta Castelbuono-Patti	PF	SF	SF																

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finanziata		Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP		Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
P074 J17I12000380001 J27I12000190001	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa				8,22	48,00	48,00				48,00	28,00			20,00						
	Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania (tratta Bicocca-Fiumetorto) e Messina-Siracusa (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	INV	RE	RE																	
	Potenziamento e velocizzazione itinerari Palermo - Messina e Messina -Siracusa	INV	RE	RE																	
P232 J64G18000140001	Ripristino linea Caltagirone - Gela				0,56	90,00	0,00		90,00		90,00		90,00								
	Ripristino linea Caltagirone - Gela	INV	RE	PP																	
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X			237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A05 - Messina					0,00	138,02	2,32	0,00	5,15	0,00	7,47	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00		2,40	8,15	120,00	
P213	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina				0,00	138,02	2,32		5,15		7,47	7,47						2,40	8,15	120,00	
A05 - Catania					132,27	1.125,69	380,60	0,00	0,00	0,00	380,60	75,01	235,00	11,61	58,97	0,00		611,79	13,30	120,00	
0115 J11H92000020008	Raddoppio Messina - Siracusa 1^ fase				124,13	126,66	126,66				126,66	67,69			58,97						
	Interventi di completamento raddoppio tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	INV	RE	ES																	
	Raddoppio tratta Catania Ognina - Catania Centrale	INV	RE	ES																	
0270 J11H03000140008	Sistemazione nodo di Catania				6,18	861,00	251,61				251,61	5,00	235,00	11,61				609,39			
	Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella	INV	PD	PP																	
	Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	INV	RE	PP																	
P196	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo				1,96	138,02	2,32				2,32	2,32						2,40	13,30	120,00	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Piano complessivo decennale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
di Catania																					
A05 - Palermo					1.449,69	2.311,11	2.089,31	0,00	25,00	0,00	2.114,31	1.134,58	12,50	0,00	662,34	304,89		5,50	17,30	174,00	
0036 J11H92000000008 Nodo di Palermo					1.020,81	1.152,30	1.152,30				1.152,30	537,58	12,50		302,33	299,89					
Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto		INV	RE	ES																	
Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini		INV	RE	RE																	
Apparato tecnologico Palermo c.le		INV	RE	ES																	
0336 J57I09000060007 Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono					410,55	938,80	913,80		25,00		938,80	578,79			360,01						
1^ fase: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo		INV	RE	RE																	
2^ fase: tratta Ogliastrillo-Castelbuono		INV	RE	RE																	
P135 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo					18,33	220,01	23,21				23,21	18,21				5,00		5,50	17,30	174,00	*
A07 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con gli aeroporti					0,12	15,00	15,00	0,00	0,00	0,00	15,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
I139 J34H17000230001 Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa					0,12	15,00	15,00				15,00	15,00									
Fermata su linea esistente e interscambio con metropolitana		INV	RE	PP																	
A08 - Direttrice Napoli-Palermo					107,21	8.316,00	4.013,35	0,00	2.985,35	0,30	6.999,00	5.143,59	1.216,00	0,00	639,41	0,00		1.317,00			
0249 J11H02000070008 Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo					38,11	2.300,00	2.299,70			0,30	2.300,00	2.300,00									
Raddoppio tratta Fiumefreddo-Taormina-Letojanni		INV	RE	PD																	
Raddoppio tratta Taormina-Giampilieri		INV	RE	PD																	
0275A J11H03000180001 Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase					69,10	5.608,00	1.713,65		2.985,35		4.699,00	2.843,59	1.216,00		639,41			909,00			
LOTTO 1+2 "Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara"		INV+PR	RE	PD																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sicilia

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
LOTTO 3 "Lercara-Caltanissetta Xirbi"		INV+PR	RE	PP																	
LOTTO 4b "Enna-Dittaino"		INV+PR	RE	PP																	
LOTTO 4a "Caltanissetta Xirbi-Enna"		INV+PR	RE(O)	PP																	
LOTTO 5 "Dittaino-Catenanuova"		INV+PR	RE	PD																	
LOTTO 6 "Catenanuova-Bicocca"		INV	RE	RE																	
0275B J11H03000180001 Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase					0,00	408,00	0,00				0,00							408,00			
Adeguamento a STI linea esistente		INV+PR	SF	SF																	
A08 - Direttrice Adriatico-Ionica					150,42	701,32	288,66	0,00	86,00	0,00	374,66	339,66	0,00	35,00	0,00	0,00		65,11	74,41	187,14	
P058B Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase	X				74,89	190,50	180,50		9,30		189,80	189,80						0,70			*
P225 J17I10000040001 J87I17000030001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	X				75,52	510,82	108,16		76,70		184,86	149,86		35,00				64,41	74,41	187,14	
Totale Regione Sicilia					2.303,43	19.418,62	7.632,78	0,00	3.342,30	-19,66	10.955,41	7.232,94	1.602,02	53,78	1.526,24	540,44	0,00	2.033,80	145,16	1.689,32	4.594,93

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2026 *
A04 - Bacini Sud e isole					237,23	1.507,98	328,98	0,00	84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	
P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	X				237,23	1.507,98	328,98		84,43	-13,60	399,80	244,34	14,51	7,17	65,73	68,05		32,00	32,00	1.044,17	*
A05 - Cagliari					0,00	68,20	1,50	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00		1,20	6,50	59,00	
P197 Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Cagliari					0,00	68,20	1,50				1,50	1,50						1,20	6,50	59,00	*
A08 - Rete Sarda					69,15	964,73	404,18	-7,25	0,00	0,00	396,93	151,20	74,00	0,00	37,19	134,54				567,80	
0313A J24F05000010001 Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie					5,54	225,20	225,20				225,20	51,20	74,00			100,00					
Variante Bauladu		INV	RE	PD																	
Variante Bonorva-Torralba		INV	RE	PD																	
0313B J24F05000010001 Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento					0,00	567,80	0,00				0,00									567,80	
Variante Macomer I		INV	PP°	PP°																	
Variante Macomer II		INV	PP°	PP°																	
Variante Campomela-Sassari		INV	PP°	PP°																	
1524 J47I06000140001 Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia					15,79	19,62	26,87	-7,25			19,62					19,62					
Soppressione passaggi a livello a nord di Oristano, istituzione Rango C tratta Cagliari-Sassari-Olbia e rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta		INV	RE	RE																	
1596 J47I09000020002 Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda					18,36	19,20	19,20				19,20				17,28	1,92					
Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda		INV	RE	RE																	
1670 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete					11,79	32,91	32,91				32,91				19,91	13,00					

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Sardegna

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano: 2022-2026 > 2026 *
sarda 1^ fase																					
SCMT e istituzione rango P tratte a nord di Oristano e linee Decimomannu-Iglesias/Villamassargia		INV	RE	RE																	
Opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia		INV	RE	PD																	
P083 J74H16000590001 J77B16000290001 Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2^ fase					17,68	100,00	100,00				100,00	100,00									
Potenziamento e interventi diffusi per la messa in sicurezza		INV	RE	RE																	
Upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano		INV	RE	RE																	
Totale Regione Sardegna					306,37	2.540,91	734,66	-7,25	84,43	-13,60	798,24	397,04	88,51	7,17	102,92	202,59	0,00	33,20	38,50	1.670,97	0,00

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale	Fase finanziata	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
		Classe DPP	Stato attuativo			CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A1004A	Sicurezza in galleria			56,16	6.000,00	305,97		100,37	-30,00	376,34	376,34						80,00	100,00	400,00	5.043,66
A1004B	Risanamento acustico			223,98	8.300,00	442,15		180,00	-4,87	617,28	605,69				11,59		170,00	190,00	1.000,00	6.322,72
A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori			294,21	2.600,06	325,13		434,24	118,64	878,01	812,16	5,00	43,60		17,24		220,00	255,00	1.247,06	*
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge			69,36	300,00	120,00		40,00	-32,88	127,12	127,12						20,00	20,00	132,88	*
A1004E	Sicurezza armamento			1.196,01	4.848,58	1.180,00		703,50	165,08	2.048,58	2.043,58				5,00		400,00	400,00	2.000,00	
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi			0,87	333,50	15,00		30,00		45,00	45,00						40,00	40,00	208,50	*
A1006	Soppressione passaggi a livello			77,16	7.857,75	1.911,97	-0,43	230,69	-75,20	2.067,04	1.639,05	9,80	83,57	54,01	280,61		140,00	150,00	800,00	4.700,71
A1013A	Idrogeologia			438,47	2.000,00	606,65		240,02	-8,93	837,74	796,67			37,73	3,34		180,00	200,00	782,26	*
A1013B	Sismica			34,82	1.000,00	149,50		80,00		229,50	229,50						100,00	130,00	540,50	*
A1014	Piano conservazione opere d'arte			0,00	500,00	0,00		100,00		100,00	100,00						100,00	100,00	200,00	
A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera			2.258,60	3.000,19	2.497,06	-1,53	133,25	-14,37	2.614,41	2.571,68		5,34	37,38			60,00	60,00	265,79	*
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali			277,98	482,39	384,80		25,00	-34,00	375,80	375,80						10,00	10,00	86,59	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento		Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate – CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021 – 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello					97,08	1.100,00	241,79		79,91	13,62	335,32	299,28		18,00	18,03			80,00	110,00	574,69	
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura					47,21	220,40	114,52		22,00	-32,55	103,97	103,97						15,00	18,00	83,43	*
A2004E	Dismissione contesti obsoleti					85,20	170,00	170,00			-45,00	125,00	125,00						45,00			
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali					0,96	51,80	51,00			0,80	51,80	51,80									
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza					9,62	142,00	52,00		20,00	-1,00	71,00	71,00						10,00	10,00	51,00	*
A2001B	Tecnologie per la circolazione					977,95	5.472,58	1.482,17	-0,72	1.121,89	25,72	2.629,06	2.469,08	104,50		21,94	33,54		504,00	471,41	1.868,11	*
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R					449,96	895,38	515,38		91,04		606,42	606,42						45,00	45,00	198,96	*
A2008	Sviluppo tecnologie innovative					94,69	526,96	171,96		73,79	-2,32	243,42	213,31			0,11	30,00		40,00	40,00	203,53	*
A2009	Security					105,85	337,66	167,66		25,00		192,66	186,66		6,00				20,00	20,00	105,00	*
A2010	Sistemi Informativi					176,94	625,04	211,04	0,87	101,60	1,00	314,51	305,89			6,02	2,60		45,00	45,00	220,53	*
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)					32,57	3.314,00	278,98	-1,05	306,72	1,05	585,70	486,57			99,12			300,00	350,00	2.078,30	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento	Investimento pluriregionale / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano 2022-2026 > 2026 *
A03 - Interventi diffusi intera rete			48,73	323,71	54,71	0,00	114,00	0,00	168,71	133,71	0,00	0,00	0,00	35,00		60,00	60,00	35,00	
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori J14H17000890001 J34H17000850001 J37B17000690001 J67B14000320001 J67D17000010001 J67D17000020001 J87B14000450001 J87D17000010001 J97B14000300001 J97B14000310001			48,73	323,71	54,71		114,00		168,71	133,71				35,00		60,00	60,00	35,00	
A05 - Interventi idffusi per il potenziamento dell'intermodalità			824,94	4.420,66	1.077,39	4,09	589,74	-4,09	1.667,13	1.534,20	7,50	80,00	7,50	37,93		391,00	454,60	1.907,94	
A1007 Piano riqualificazione grandi e medie stazioni J31H02000100001 J31H03000460001			345,42	370,00	370,00				370,00	364,90				5,10					
P055_A Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)			479,52	3.050,66	687,39	4,09	529,74	-4,09	1.217,13	1.089,30	7,50	80,00	7,50	32,83		291,00	324,60	1.217,94	
P218 Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale			0,00	1.000,00	20,00		60,00		80,00	80,00						100,00	130,00	690,00	
A06 - Potenziamento collegamenti ferrroviari con porti e terminali			41,78	768,94	193,24	-0,29	130,89	-20,90	302,93	300,49	0,00	0,00	0,00	2,45		40,00	40,00	386,01	
P060 Infrastrutturazione porti e terminali			41,78	768,94	193,24	-0,29	130,89	-20,90	302,93	300,49				2,45		40,00	40,00	386,01	*

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finananziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale												
							Sezione 1 Opere in corso finanziate									Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021			Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
							CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	2018 / 2019	2020	2021	2022-2026	> 2026 *
A08 - Studi e fondo salvaguardia					6,21	340,94	164,63	-20,07	29,55	-42,62	131,48	98,70	7,23	0,00	19,80	5,75		54,00	55,00	100,45	
NA006 Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie					0,00	200,00	0,00				0,00							50,00	50,00	100,00	
NA026 Studi di fattibilità e progettazioni					6,21	60,45	21,45		29,55		51,00	45,25				5,75		4,00	5,00	0,45	*
Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)		PF	SF	SF																	
Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero		PF	SF	SF																	
Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto		PF	SF	SF																	
Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona		PF	SF	SF																	
Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta		PF	SF	SF																	
Fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento		PF	SF	SF																	
Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle		PF	SF	SF																	
Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano		PF	SF	SF																	
Collegamento veloce Siracusa-Ragusa		PF	SF	SF																	
Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta		PF	SF	SF																	
Ammodernamento linee Sicilia		PF	SF	SF																	
Elettrificazione dorsale Sarda		PF	SF	SF																	
Porto di Augusta		PF	SF	SF																	
Raddoppio della linea Foligno-Terontola		PF	SF	SF																	
Interventi da individuare		PF	SF	SF																	
Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia		PF	SF	SF																	
Elettrificazione Aosta-Torino		PF	SF	SF																	
Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia		PF	SF	SF																	
Allacciamento città di Cento alla rete ferroviaria		PF	SF	SF																	
Linea Faenza- Lavezzola		PF	SF	SF																	
Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia		PF	SF	SF																	
Elettrificazione tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo		PF	SF	SF																	
Nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano		PF	SF	SF																	

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2018-2019

importi in milioni di euro

Principali investimenti Regione Territorio Nazionale

Intervento	Investimento pluriregionale	Classe DPP	Fase finanziata	Stato attuativo	Consuntivo al 03-2019	Costo Totale Opere	Piano complessivo decennale – Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2017-2021 proforma	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg. 2018-2019	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018 / 2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
e progettazioni pregresse Raddoppio Torino - Pinerolo		PF	SF	SF																	
e progettazioni pregresse Nodo di Udine		PF	SF	SF																	
Altri interventi minori		PF	SF	SF																	
Collegamento Nuoro-Olbia		PF	SF	SF																	
NA036 Fondo salvaguardia interventi cofinanziati da UE e EE.LL.					0,00	80,49	143,18	-20,07		-42,62	80,49	53,46	7,23		19,80						*
A09 - Direttrice centrale e Tirrenica Nord					111,13	220,43	241,74	0,00	0,00	-21,31	220,43	0,00	0,00	0,00	0,00	220,43					
A5000_4 J12F17000050001 J16J16001210001 J34H15001050001 J34H17000140001 J67I11000040001 J94J18000000001 Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli					111,13	220,43	241,74			-21,31	220,43					220,43					
Totale Regione Territorio Nazionale					8.038,44	56.152,99	13.126,45	-19,14	5.003,18	-44,14	18.066,36	16.708,71	134,03	236,51	301,63	685,47	0,00	3.169,00	3.374,01	15.476,53	16.067,09

Legenda

Stato attuativo: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^ fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^ fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio

° studi/progettazioni eseguiti nell'ambito di altri interventi

Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

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

Appendice n.8

"Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti

e

per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti".

(art. 2 aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021)

1. Premessa

Il presente documento, inserito come *"Appendice 8"* all'Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma, parte investimenti 2017–2021 (CdP-I), disciplina e aggiorna gli ambiti, la modulazione, le modalità di ingiunzione e la quantificazione delle penali che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in qualità di *Concedente*, ha la facoltà di irrogare a RFI, in qualità di *Concessionaria*, in caso di mancato raggiungimento delle performance fissate.

Il comma 2 dell'art. 8 del CdP-I 2017-2021 già prevede un meccanismo di misurazione della performance del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti classificati nella sezione operativa del Contratto. Infatti il meccanismo mette annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.

L'applicazione del meccanismo di misurazione della performance definito nel CdP-I 2017-2021 trova applicazione ai "Progetti di Sviluppo" - ossia l'insieme di opere, lavori, forniture e servizi individuato da un Codice Unico Progetto (CUP) - per i quali è stata già sviluppata una progettazione definitiva per tutti i sottoprogetti costituenti il Progetto.

La metodologia già in atto - descritta nell'Appendice n.9 alla Relazione illustrativa del CdP-I 2017-2021 - definisce un Indice Sintetico di risultato che tiene conto di n. 4 variabili essenziali per la pianificazione ed il controllo degli investimenti: costi e tempi complessivi, produzione e attivazioni nell'anno.

Il meccanismo prevede che al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15% sul singolo intervento del paniere monitorato, che siano ascrivibili a responsabilità del Gestore, scatta l'applicazione di una penale da calcolare, secondo i termini stabili al comma 2 dell'articolo 8, sul valore annuo della produzione obiettivo nell'anno di riferimento, come di seguito riportato:

misura dello scostamento	misura della penale
15% <scostamento ≤ 30%	1% produzione annua obiettivo dell'intervento
30% < scostamento ≤ 50%	1,5% produzione annua obiettivo dell'intervento
scostamento > 50%	2% produzione annua obiettivo dell'intervento.

Il CIPE, in sede di espressione del parere sul CdP-I 2017-2021, ha formalmente richiesto nella delibera n.66/2017:

"*si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance con riferimento a categorie di intervento di cui alle tabelle A01 «Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», oltre a definire parametri di valutazione anche sull'attività svolta dalla Società nelle diverse fasi di progettazione delle opere programmate;".*

Sul tema è tornata anche la Corte dei Conti in sede di registrazione della citata delibera n.66/2017 del CIPE:

"[...] E' doveroso sottolineare che, al riguardo, il gestore ha riferito che è in corso di elaborazione la definizione di indicatori idonei a valutare la performance di tale categoria di interventi (Programmi di Investimento) che verranno recepiti in occasione dell'aggiornamento 2018 del CdP 2017-2021, assicurando, nel contempo, un impegno nell'individuazione di opportuni indicatori anche per gli interventi che non abbiano raggiunto la progettazione definitiva. Si ritiene, inoltre, di dover raccomandare la sollecita definizione degli indicatori di valutazione per i programmi di investimento cui fanno riferimento le Tabelle A1 (Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge) e A2 (Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento), data la particolare natura di tali interventi e il sensibile incremento di costo che comportano."

È stata pertanto integrata la metodologia di determinazione degli indicatori di performance, per individuare anche le modalità di misurazione delle performance attuative di:

- "Programmi" di investimento, costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione, generalmente estesi ad ampie porzioni dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, generalmente articolati in una serie progetti di investimento ciascuno individuato da un Codice Unico Progetto (CUP);
- Progettazioni definitive e studi di fattibilità tecnico-economica di investimenti rilevanti.

La metodologia di calcolo della performance dei "Programmi" e delle "Progettazioni" è parte integrante della documentazione dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I. Ne consegue che l'avvio del meccanismo di misurazione della *performance* per queste tipologie di investimenti sarà possibile a decorrere dall'anno successivo a quello di conclusione dell'iter di approvazione dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I, anno in cui saranno comunicati i valori obiettivo delle variabili tecniche ed economiche relative all'anno successivo per ciascun "Programma".

A regime, come previsto dal comma 1 dell'articolo 8, il Gestore comunicherà al Ministero, entro il 30 di aprile di ciascun anno, i valori di consuntivo registrati relativi all'anno precedente e, sulla base di questi, aggiornerà i valori di obiettivi validi per l'anno in corso.

2. Indicatori di performance dei Programmi di investimento (Allegato A)

Oggetto del monitoraggio sono i "Programmi" delle tabelle contrattuali A01 «Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», così come rappresentati nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021.

Per ogni "Programma" è stato identificato uno specifico indicatore di performance.

Per misurare la performance realizzativa di interventi compresi nei "Programmi" di investimento ci si è basati sulle due dimensioni:

- Tecnica, relativa all'avanzamento fisico del programma, che è riferita alla attivazione nel periodo di monitoraggio di un numero obiettivo di opere;

- Economica, relativa all'avanzamento contabile del programma, che è riferita all'importo della produzione (contabilizzazioni) nel periodo monitorato.

Per ognuna delle due dimensioni analizzate è stato individuato un indicatore:

- *I milestone,* funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;
- *I produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato:

che vengono sintetizzati attraverso la seguente formula che ne definisce il peso relativo:

$$\mathbf{Ip\ i = (\ 0{,}4 * Imilestone + 0{,}6 * I_{produzione}\ )}$$

Per i "Programmi" i cui interventi non sono suscettibili di misurazione dell'avanzamento fisico sui sistemi aziendali, si farà riferimento al solo avanzamento economico, rispettando la formula sopra indicata.

La valorizzazione di ciascun indicatore, così come l'Indicatore di Programma complessivo (**Ip** $_i$) che li sintetizza, sarà elaborata per ogni anno di vigenza del Contratto di Programma Investimenti mettendo a confronto un valore di riferimento con un valore di consuntivo.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 8, la misurazione della performance di ciascuna variabile dovrà essere neutralizzata dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da responsabilità non imputabile al Gestore. Per tali fattispecie sarà fornita adeguata documentazione da parte del Gestore.

Al verificarsi di scostamenti imputabili al Gestore superiori alla percentuale del 30% rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (**Ip** $_i$) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura dello scostamento	**misura della penale**
30% < scostamento ≤ 50%	1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento
Scostamento > 50%	2,0% produzione annua obiettivo del programma di investimento

3. Indicatori di performance delle Progettazioni (Allegato B)

Per la misurazione della capacità del Gestore di portare avanti le progettazioni degli investimenti di sviluppo è necessario considerare che sono monitorati nell'attuale meccanismo relativo ai "Progetti di Sviluppo" esclusivamente gli interventi già dotati di Progettazione Definitiva. Ne consegue che le attività per la redazione delle Progettazioni Esecutiva sono già comprese nell'Indicatore di Performance previsto dal CdP-I 2017-2021.

Le finalità sottese alla definizione del nuovo Indicatore di Performance relativo alle "Progettazioni" è quello di estendere il monitoraggio delle attività di progettazione ai livelli progettuali precedenti, che secondo il nuovo codice appalti sono:

1. progetto di fattibilità tecnico-economica;
2. progetto definitivo.

Costituiscono il paniere delle progettazioni da monitorare l'insieme degli elenchi dei progetti di fattibilità tecnico-economica e/o dei progetti definitivi che annualmente vengono dichiarati come obiettivo dell'anno entro e non oltre il 30 aprile dell'anno di riferimento, per ogni annualità di vigenza del CdP-I 2017-2021.

Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in *linea tecnica* della progettazione da parte del Referente di Progetto (RUP).

Ai sensi del comma 2 dell'art. 8, la misurazione della performance di ciascuna progettazione dovrà essere neutralizzata dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da responsabilità non imputabile al Gestore. Per tali fattispecie sarà fornita adeguata documentazione da parte del Gestore.

Nel caso in cui il valore totale delle opere oggetto di progetti approvati in linea tecnica sia ≥70% del valore totale del paniere monitorato nell'anno si conviene che l'obiettivo sia raggiunto (franchigia del 30%) e non viene applicata alcuna penale.

In caso si registri uno scostamento superiore al 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quelle complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali:

misura dello scostamento	**misura della penale**
30% < scostamento ≤ 50%	0,20% valore delle opere da progettare
Scostamento > 50%	0,30% valore delle opere da progettare

4. Valore limite delle penali

Resta stabilito che l'importo complessivo delle penali previste dall'art.8 del Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 e riferito agli Indicatori di performance per: i "Progetti di Sviluppo", i "Programmi" di investimento e le "Progettazioni", non potrà superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milioni di euro.

Si deve infatti considerare che l'obiettivo della penale non è quello compromettere le coperture finanziarie dell'investimento che, nella quasi totalità, è costituito da finanziamenti pubblici statali o contributi comunitari, bensì quello di incidere sull'impatto che gli investimenti generano sul conto economico del Gestore. In questa ottica, il limite del 2% è correlato al valore delle "spese generali" che RFI applica nei quadri economici degli investimenti e che interviene nel conto economico per ridurre in egual misura i costi di personale imputabili alla gestione dell'investimento.

Risultanze delle valutazioni sulle n.58 Osservazioni delle Commissioni Parlamentari

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
1	0362A 0362b I135	"Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1 lotto funzionale)" "Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2 lotto funzionale)" "Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3 lotto funzionale)"	Per gli interventi 0362A « Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1o lotto funzionale) », 0362B « Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2o lotto funzionale), I135 « Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3o lotto funzionale), si valuti l'opportunità di utilizzare tecnologie che permettano la circolazione di tutte le tipologie di treni;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Il progetto definitivo della "Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)" prevede una alimentazione a 3kV cc, che consente una forte semplificazione impiantistica e un sensibile miglioramento nella gestione della circolazione dei treni. Questo ed altri accorgimenti tecnologici, quali l'adozione del sistema europeo di controllo e gestione della marcia del treno ERTMS, consentiranno l'utilizzazione della linea da parte di tutte le tipologie di treni opportunamente attrezzati. Tali soluzioni potranno essere adottate anche per gli altri lotti funzionali.
2	P056 P057A P057B P058A P058B	Adeguamento rete TEN-T	Affinché l'Italia sia leader nella logistica e per lo switch modale, RFI, prioritariamente rispetto alle grandi infrastrutture, valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché dei collegamenti ai porti ed ai principali terminal terrestri agli standard del treno europeo, aventi le seguenti caratteristiche: lunghezza di 740 metri; sagoma da 4 metri; capacità di traino di 2.000 tonnellate. Si richiede inoltre che, per consentire una migliore e attenta lettura degli interventi previsti, i prossimiCdP-I e relativi aggiornamenti abbiano delle schede di dettaglio in cui siano chiariti gli adeguamenti agli standard del « treno europeo » per dare evidenza del soddisfacimento di tali standard e delle ulteriori misure eventualmente da adottare per il loro raggiungimento;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Gli interventi riguardanti l'adeguamento della rete ai moderni standard europei di circolazione (per treni aventi le seguenti caratteristiche: lunghezza di 740 metri; sagoma PC80; peso assiale 22 ton.) sono già in corso o programmati nell'ambito del CdP-I 2017-2021 (P056 - P057A - P057B - P058A - P058B - P221 - P222 - P223 - P224 - P225). Il piano d'adeguamento per una capacità di traino sino a 2.000-2.500 ton è in corso di studio da parte di RFI e vedrà le prime applicazioni a partire dal 2020. L'evidenza della programmazione trova adeguata rappresentazione nel Piano Commerciale alle pag.645-753, consultabile sul sito internet www.rfi.it. **Osservazione accolta.**
3	P214	Ferrovie turistiche	Si valuti la possibilità di procedere ad una ricognizione sullo stato delle ferrovie turistiche, così come individuate dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, e dei fabbisogni di risorse necessari per il mantenimento in efficienza e per il ripristino delle linee più degradate;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e dossier di ricognizione degli interventi.	Il Piano complessivo è stato aggiornato per recepire le indicazioni fornite dalle Regioni successivamente alla redazione del CdP-I 2017-2021. È stato redatto ed allegato all'aggiornamento 2018/2019, un dossier di ricognizione degli interventi ritenuti prioritari ai fini turistici per il Gestore dell'Infrastruttura. **Osservazione accolta.**
4a	0365	*"Potenziamento della linea Venezia-Trieste"* *"Variante di Latisana"*	*per l'intervento 0365 « Potenziamento Venezia-Trieste », attualmente in fase di progetto di fattibilità, si suggerisce:* *a) per la « Variante di Latisana », di valutare attentamente l'opportunità di costruire un nuovo ponte sul fiume Tagliamento, viste le numerose esondazioni registrate negli ultimi anni che hanno costretto la Regione a ripetuti interventi di adeguamento e messa in sicurezza, e la funzionalità di costruire la nuova stazione di Latisana in una zona al di fuori del centro abitato;*		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	" Variante di Latisana" Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in corso, che prevede una variante all'attuale tracciato ferroviario, comprende la costruzione del nuovo ponte in diversa posizione, tenendo conto delle condizioni idrauliche e delle prescrizioni delle autorità di bacino. La variante si è resa necessaria anche per garantire l'adeguamento idraulico della tratta e comporta necessariamente lo spostamento dell'attuale stazione al di fuori dell'abitato. **Si conferma quindi la soluzione progettuale prevista in CdP-I.**
4b	0365	*"Potenziamento della linea Venezia-Trieste"* *"Variante Ronchi dei Legionari"*	*b) per la « Variante Ronchi dei Legionari – bivio Aurisina », il progetto di « potenziamento » attualmente prevede la realizzazione di una nuova linea tra Ronchi Aeroporto e Aurisina, con contestuale adeguamento della fermata di Ronchi Aeroporto, che, come scritto nelle schede del presente CdP-I, « terrà conto di quanto già sviluppato nell'ambito del progetto nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste »: dunque si tratterebbe di costruire una nuova linea e non di potenziare l'esistente, riproponendo un progetto di perforazione del Carso, con la compromissione di una delle più importanti fonti idriche sotterranee, già bocciato due volte dalla CTVIA. Pertanto si valuti l'immediato ritiro del progetto preliminare e lo studio di nuove soluzioni di efficientamento della linea;*		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	"Variante Ronchi dei Legionari – bivio Aurisina" **L'intervento risulta necessari**o per consentire il tempo di percorrenza obiettivo pari ad un ora tra Venezia e Trieste. Infatti studi precedentemente effettuati hanno valutato che soluzioni di efficientamento della linea storica non hanno caratteristiche tali da consentire interventi di velocizzazione coerenti con i risparmi di tempo scelti come obiettivo prestazionale della linea stessa. L'intervento consente inoltre l'adeguamento alle norme STI del corridoio TEN-T. Al fine di migliorare gli impatti sul territorio saranno approfonditi gli aspetti che emergeranno in sede di Commissione Tecnica VIA. **Si conferma quindi la soluzione progettuale prevista in CdP-I.**
5	0269	"Collegamento ferroviario aeroporto di Verona"	relativamente all'intervento 0269 « Collegamento ferroviario aeroporto di Verona », si valuti la possibilità di anticiparne temporalmente la realizzazione, vista l'importanza che rivestono tali collegamenti anche nella programmazione delle reti di trasporto europee;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Premesso che il progetto sviluppato nel 2003 deve essere verificato e rivisto alla luce delle modifiche intervenute sul territorio, le preliminari valutazioni sviluppate nell'ambito della presente istrutturia non supportano la proposta di anticipare la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Verona e la stazione di Verona PN. Lo sviluppo atteso dei traffici passeggeri aeroportuali può infatti, almeno nel medio periodo, essere efficacemente servito dall'attuale servizio di trasporto su gomma eventualmente potenziato con frequenza di 15 minuti anziché di 20.
6	P125	"Elettrificazione linee veneto"	relativamente all'intervento P215 « Elettrificazione linee Veneto », si valuti la possibilità di inserire la tratta Treviso – Montebelluna – Feltre – Belluno;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Gli interventi sono previsti nell'ambito dell'Accordo Quadro per l'assegnazione della capacità infrastrutturale sottoscritto con la Regione Veneto in data 20/12/2016 che individua un programma di elettrificazione relativo ad alcune linee presenti nel territorio regionale, da realizzarsi per fasi funzionali. Nell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma l'intervento «P125: Elettrificazione linee Veneto» ha un costo complessivo di 230 milioni di euro e prevede l'elettrificazione delle seguenti tratte: Conegliano-Vittorio Veneto, Castelfranco-Montebelluna, Camposampiero-Cittadella-Bassano, Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e Montebelluna – Feltre – Belluno. L'intervento suddetto risulta interamente finanziato con i 130 mln di euro previsti nel presente aggiornamento contrattuale. **La proposta riportata nelle osservazioni è stata accolta.**
7	P057A	Corridoio TEN-T Baltico-Adriatico	relativamente all'intervento P057B « Corridoio TEN-T Baltico-Adriatico », si valuti la possibilità di inserire la predisposizione degli impianti di Santo Stino di Livenza e Portogruaro per il ricevimento di treni merci di lunghezza pari a 740 metri (ai sensi di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 1315/2013);		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**Lo studio di prefattiblità è concluso.** **La realizzazione del modulo binario di 750 m nella stazione di San Stino di Livenza presenterebbe varie criticità costruttive con conseguenti elevati costi e pertanto non perseguibile, al contrario della soluzione ipotizzata per ottenere lo stesso adeguamento nella stazione di Portogruaro per il quale verrà elaborato uno studio di fattibilità tecnico economica.** In ogni caso, nell'ottica di garantire nell'ambito delle principali Direttrici ferroviarie nazionali, segmenti dei Corridoi TEN-T, un passo adeguato tra località di servizio per la circolazione di treni merci che richiedono un modulo di 750 m, si evidenzia che l'impianto di Portogruaro dista soltanto circa 13 km dalla stazione di San Stino di Livenza e pertanto l'adeguamento del modulo in quest'ultima località non è necessaria al fine della definizione del modulo di linea. L'adeguamento a 750 m di San Stino di Livenza sarebbe perseguibile nel momento in cui l'impianto terminale/raccordato intendesse attrezzare il proprio terminal con un modulo binario di 740 m. **La proposta riportata nelle osservazioni è stata accolta.**
8	P060	"Porti e interporti": Venezia Marghera	relativamente all'intervento P60 « Porti e interporti », si valuti la possibilità di elaborare per il Porto di Venezia (Marghera) uno studio di fattibilità con una soluzione a breve termine che preveda la possibilità di ricevere treni merci di lunghezza pari a 740 metri nell'attuale impianto di Venezia Marghera Scalo e, in una prospettiva di medio-lungo periodo, una nuova stazione ferroviaria a sud dell'attuale con nuovo collegamento verso la linea Milano – Venezia e i Bivi;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**Elaborato studio di pre-fattibilità per potenziamento collegamenti con il Porto Venezia Marghera.** **Soluzioni di breve e medio termine** Le soluzioni di breve e medio termine sono quelle che fanno riferimento alle sottofasi 1, 2 e 3 (Venezia Marghera Scalo: completamento dell'elettrificazione dei binari 1 e 2;Venezia Marghera Scalo: adeguamento del binario 3 a modulo 750 m; Venezia Marghera Scalo: nuovo ACC, adeguamento bin. 16F – 17F a 750 m, centralizzazione completa del Fascio Ovest; Parco Breda: rifacimento e centralizzazione del parco; Venezia Marghera Scalo: adeguamento bin. 2 a modulo 750 m e completamento centralizzazione dei binari 1 e 2; Nuovo ponte ferroviario tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo) e sono frutto di uno studio del gruppo di lavoro istituito a seguito del protocollo RFI e AdSPMAS. Al momento gli interventi sono privi di copertura finanziaria e poiché insistono su asset non di proprietà di RFI, sono in corso gli opportuni approfondimenti giuridici affinché possa essere individuata la forma di finanziamento più adatta per la realizzazione delle opere. **Nuova Stazione Ferroviaria e connessione alla Rete nazionale** Il progetto, redatto al livello di fattibilità, prevede la realizzazione di una nuova stazione merci connessa alla rete ferroviaria portuale interna del Comprensorio di Venezia Marghera Scalo e di una linea a doppio binario elettrificato, di circa 7,5 km, che si innesta sulla Venezia-Padova all'altezza della linea dei Bivi, connettendo il porto sia sulla direttrice Ovest (Padova, Verona) che sulla direttrice Nord- Est (Treviso, Trieste). Il costo degli interventi è stimato in 180 Mln di euro, esclusi i costi connessi alla connessione con la rete nazionale esistente.

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
9	I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	relativamente all'intervento I131 « Bivi », si valuti la possibilità di inserire nel progetto la soppressione dei passaggi a livello nella tratta e la predisposizione delle barriere antirumore in prossimità dei centri abitati lungo la linea;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	L'intervento è stato riprogrammato su richiesta della regione Veneto la quale ha dato priorità ad ulteriori interventi di sviluppo del TPL (Raddoppio del ponte ferroviario sul fiume Brenta lunga la linea Padova-Bassano del Grappa e Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto) richiedendo anche la riprogrammazione delle risorse FSC ad esso assegnate già approvata dalla Cabina di Regia in data 13 marzo 2019. Il progetto «Linea dei Bivi» rimane dotato della copertura finanziaria per lo sviluppo della progettazione. In ogni caso, qualore venisse rifinanziato l'intervento le misure di mitigazione dall'inquinamento acustico (barriere) saranno realizzate nel rispetto della normativa vigente in merito. La soppressione dei Passaggi a Livello è già prevista sulle tratte da ripristinare. **La proposta riportata nelle osservazioni è stata accolta.**
10	0268	«Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia»	relativamente all'intervento 0268 « Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia », in fase di progettazione definitiva, si invita a valutare se una linea a semplice binario sia sufficiente per i futuri servizi che su questa linea saranno svolti, e se possa garantire l'accesso alla stazione aeroportuale a tutte le tipologie di treni, ed in tal senso si valuti attentamente l'opportunità economica e funzionale di realizzare una stazione al di sotto del livello medio del mare;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	La soluzione ipotizzata (c.d. "a cappio") , per la quale è già conclusa la progettazione definitiva ed è in avvio l'iter autorizzativo, è stata condivisa con tutti i Soggetti interessati, tenuto conto delle esigenze trasportistiche, anche future. Il Progetto Definitivo è stato infatti sviluppato conseguentemente alla sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa del gennaio 2017 tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Ente Nazionale per L'aviazione Civile (ENAC) e Società Aeroporto di Venezia (SAVE). Il collegamento con l'aeroporto, di lunghezza complessiva pari a circa 8 km è previsto per un primo tratto a doppio binario per circa 5 km, al fine di rispondere ad importanti volumi di traffico. Nella parte più vicina all'aeroporto il tracciato assume una configurazione a cappio che abbraccia l'area aeroportuale con un semplice binario che si sviluppa per circa 3 km. Quest'ultima soluzione consente di avere una linea passante nella stazione dell'aeroporto che permetterà di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicura una elevata capacità di trasporto. In questo tratto la linea è in sotterraneo per coerenza con il Masterplan dell'Aeroporto che prevede la realizzazione di una terza pista. In ambito aeroportuale verrà realizzata una stazione interrata di due binari, con un modulo dei marciapiedi di circa 350 m, che assicura l'accesso non solo ai treni regionali ma anche ai più lunghi treni viaggiatori. I problemi tecnici/realizzativi sono stati già considerati e continueranno ad essere affrontati dalle strutture tecniche di RFI. **Si conferma la scelta progettuale prevista nel CdP-I.**
11	0333	«Interventi linea Chivasso-Aosta»	per l'intervento 0333 « Interventi linea Chivasso-Aosta », si valutino alternative per velocizzare i collegamenti da Aosta e dall'Emporediese verso Torino e verso Milano;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**È stato elaborato uno studio di pre-fattibilità per valutare alternative di velocizzazione dei collegamenti da Aosta e dall'Emporiedese verso Torino e Milano.** Prossimi Passi per la linea Chivasso - Aosta: - avvio di un progetto di investimento per interventi attivabili nel breve – medio periodo: Velocizzazione delle sedi di incrocio d'orario; Studi per l'attivazione del Rango C; Ulteriori interventi funzionali al miglioramento della regolarità della linea. - con le risorse destinate all'adeguamento della linea Aosta/Pont-Saint-Martin del Cdp-I 2017-2021, saranno avviate anche le attività di progettazione definitiva dell'elettrificazione Ivrea-Aosta, aggiornando il progetto preliminare del 2010 - ulteriormente verranno avviati gli interventi di soppressione PL sia sulla tratta Chivasso – Aosta della Regione Piemonte e si procederà con la sottoscrizione di un protocollo per la soppressione dei PL per la tratta della Regione Autonoma Valle d'Aosta. **La proposta riportata nelle osservazioni è stata accolta.**
12	P216	"Completamento fermate sfm Torino"		Per l'intervento P216 "Completamento fermate sfm Torino", si valuti la possibilità di dare massima priorità al finanziamento degli interventi "Dora" e "Zappata", di revisionare il progetto "San Luigi", subordinando a questo, gli interventi "San Paolo" e "Grugliasco";	Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Le fermate di San Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru (Grugliasco) sono cofinanziate da Regione (9,3 milioni di risorse aggiuntive rispetto a quelle riportate nel CdP) e TMR SpA. (3,7 milioni di risorse aggiuntive rispetto a quelle riportate nel CdP) Le esigenze di intervento e le priorità di finanziamento sono state condivise con la Regione nell'ambito di specifici tavoli tecnici. Per le fermate S.Paolo e Borgata Quaglia-Le Gru è in corso la Progettazione Definitiva. La progettazione definitiva della fermata S. Luigi è stata completata nel 2016 ed a luglio 2018 si è conclusa la Conferenza dei Servizi. Sulla base delle osservazioni della Commissione è stato completato uno studio di pre-fattibilità con soluzioni alternative a quella autorizzata dal MIT che conferma la soluzione già individuata. Per le fermate di Dora e di Zappata, di cui è stato elaborato un progetto definitivo, qualora venga reso disponibile il finanziamento per la realizzazione (pari a 50Mln) si procederà alla fase realizzativa. **Si conferma la scelta progettuale prevista nel CdP-I.**
13	0282 I107A I107B	«Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria – Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie e completamento»	per gli interventi I107A e I107B « Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria – Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie e completamento », si valuti la possibilità di revisionare il progetto in chiave AV/AC, al fine anche di conseguire ingenti risparmi in termini di costi pur mantenendo i benefici per l'utenza ed impiegare le somme eventualmente liberate per migliorare la dorsale jonica-calabrese, **considerando che è già previsto uno stanziamento di 6 milioni di euro per lo studio di fattibilità;**	per gli interventi I107A e I107B "Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie e completamento", si valuti la possibilità di revisionare il progetto in chiave AV/AC al fine anche di conseguire ingenti risparmi in termini di costi pur mantenendo i benefici per l'utenza ed impiegare le somme eventualmente liberate per migliorare la dorsale jonica-calabrese.	Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Lo studio di fattibilità dell'intervento "Realizzazione dell'Alta Velocità Ferroviaria Salerno – Reggio Calabria e Sistema Integrato Stazione Ferroviaria—Aerostazione di Lamezia Terme", in corso è di competenza della Regione Calabaria. Lo studio è finanziato con risorse pari a 6 mln di euro a valere del programma FSC 2014-2020 "Patto per il Sud" della Regione Calabria. Tali risorse con delibere di Giunta Regionale n. 350/2017 e 12/2018, successive all'esame dello schema di CdP-I 2017-2021 da parte del CIPE, sono state trasferite alla Regione Calabria quale titolare dell'intervento e soggetto attuatore dello studio di fattibilità in luogo di RFI. Allo stato attuale il Gestore non ha visibilità delle soluzioni progettuali individuate dalla Regione nel redigendo studio di fattibilità. **Non di competenza del Gestore**
14	0311B I106	«Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello e raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello-bivio S.Lucido»	per gli interventi 0311B e I106 « Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello e raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello-bivio S.Lucido », si valuti la possibilità di prevedere analisi costi/benefici con linea alternativa che da Taranto scende lungo la linea Jonica fino a Catanzaro (via Metaponto), per poi attraversare l'entroterra lungo la linea attuale Catanzaro Lido-Lamezia (da potenziare) e raggiungere il porto di Gioia Tauro;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Gli interventi per il potenziamento dell'itinerario merci Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro sono già conclusi o in corso di completamento. Riguardo l'itinerario Merci via Catanzaro Lido, l'itinerario ha problemi di pendenza (5 km al 20 per mille, in entrambi i sensi tra Isola Capo Rizzuto e Cutro), la sagoma è su valori inferiori non pienamente performanti per il traffico merci, le stazioni non hanno binari idonei per la lunghezza di treni fino a 750 m. L'itinerario ancora non è elettrificato. L'itinerario alto via Paola, oltre ad essere già oggetto di investimenti per il traffico merci (Adeguamento di stazioni per treni lunghi fino a 750 m), elettrificato e già con sagoma idoneo per il trasporto di container High Cube senza particolari limitazioni, è più corto. Considerando il collegamento Rosarno (Porto di Gioia Tauro) - Metaponto, la lunghezza via Paola è 270 Km , via Catanzaro Lido 354 Km. **Si conferma la scelta progettuale prevista nel CdP-I.**
15	0332B	Nodo di Bari Nord	per l'intervento 0332B « Nodo Bari Nord », si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per un nuovo tracciato che possa anche passare dall'aeroporto di Bari, mentre la linea attuale potrebbe essere utilizzata come linea metropolitana;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**È stato completato uno studio di pre-fattibilità delle alternative al progetto preliminare del 2009.** Considerato il modello di esercizio futuro (n. treni/giorno <200) è prevista la dismissione della linea attuale. Una volta conclusi gli interventi in corso, l'interoperabilità tra la rete RFI e la rete Ferrotramviaria sarà assicurato a Bari e Barletta. Relativamente alla variante Bari Nord è stata individuata con la Regione una nuova soluzione progettuale che non prevede il passaggio per l'aeroporto. Il collegamento ferroviario da Bari Aeroporto a Bari centrale (con ulteriori 5 fermate) è già esistente ed è di tipo "metropolitano", offerto da Ferrotramviaria S.p.A. – Ferrovie del Nord Barese, con collegamenti della durata di 17 minuti e con buona frequenza, variabile nella giornata tra 10 e 45 minuti circa. Inoltre nell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I è stato il richiesto il finaziamento per la progettazione della suddetta variante. **Osservazione accolta.**

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
16	0281	AV/AC Napoli/Bari	relativamente all'intervento « AV/AC Napoli-Bari », si valuti la possibilità di procedere senza la variante di « Grottaminarda » e di destinare le risorse **risparmiate al potenziamento delle linee regionali campane;**	relativamente all'intervento "AV/AC Napoli-Bari", si valuti la possibilità di procedere senza la variante di "Grottaminarda" e di destinare le risorse **previste, pari a 1,6 miliardi di euro, alla progettazione e realizzazione immediata della nuova linea ed elettrificazione della linea** Avelino-Benevento;	Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	La linea esistente presenta un elevato grado di tortuosità e limitazioni di esercizio connesso alle elevate pendenze longitudinali, alle numerose gallerie a semplice binario, con elevati costi di manutenzione e non adeguata agli standard europei. In tal senso, l'ipotesi di potenziamento della linea storica, compreso un eventuale raddoppio in sede, è stata ritenuta non perseguibile tenuto conto degli obiettivi di velocizzazione della direttrice (da Bari a Roma in 3h, contro le attuali 4h), dell'attuale geometria del tracciato, delle complesse condizioni geomorfologiche, di elevato rischio idrogeologico e di un importante movimento franoso che interessa le aree attraversate (frana di Montaguto). Inoltre, la soluzione della stazione ferroviaria in superficie lungo la tratta Apice-Orsara è disposta per Legge (Decreto Legge n.133/2014, convertito in Legge 164/2014 e s.m.i.) ed è da ricondursi alla volontà del legislatore di ricucire un territorio significativo collegandolo direttamente alla nuova infrastruttura, così da perseguire gli obiettivi di aumento dell'offerta di trasporto ferroviaria e dell'accessibilità. In ultimo, in prospettiva, anche la possibilità di realizzare uno scalo merci a servizio di realtà particolarmente dinamiche quali gli insediamenti produttivi della Valle Ufita; inclusa fra le Zone Economiche Speciali individuate dalla Regione Campania. Le scelte sopra citate, compresa l'opportunità della stazione di superficie intermedia, sono coerenti con i risultati dello studio trasportistico e dell'analisi costi benefici dell'intero itinerario. **Si conferma la scelta progettuale prevista nel CdP-I.**
17	NA026	Porto di Augusta	il Porto di Augusta è individuato come porto core della rete Ten-T europea e questo implica – quale precondizione essenziale – che vi sia un collegamento ferroviario, attualmente non previsto dal CdP-I 2017-2021: si valuti quindi la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento dell'attuale linea ferrata con il Porto di Augusta;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**È stato completato uno studio di pre-fattibilità.** Il porto di Augusta è oggi caratterizzato da un traffico specializzato, quello delle rinfuseli quide,legato alla presenza degli impianti di raffinazione di Melilli e Priolo Gargallo; per tale segmento, non risultano potenzialità per il trasporto ferroviario da/per il porto. Il porto è individuato come Core ai sensi del Regolamento 1315/2013; il contesto normativo stabilisce l'opportunità di un suo collegamento con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario entro il 31 dicembre 2030 salvo limitazioni fisiche che impediscano tale collegamento. Le previsioni di sviluppo,orientate al traffico container, appaiono eccessivamente ottimistiche e non suffragate da dati oggettivi, anche in relazione alla competizione con gli altri porti nazionali e mediterranei. Se anche si realizzasse una significativa crescita del traffico container nel porto – nella sua funzione di gateway-la movimentazione di tale segmento, lato terra, con il treno risulta non competitivo: •sia per le origini/destinazioni sul territorio siciliano, in relazione alle ridotte distanze e alla domanda interna fortemente dispersa; •sia per le origini/destinazioni da/per il continente che richiederebbero onerose movimentazioni in corrispondenza dell'attraversamento dello Stretto. e valutazioni sopraesposte portano a dire che il difficile contesto di competitività complessiva del porto nel segmento container, e la scarsa vocazione ferroviaria della percentuale che avrebbe prosecuzione terrestre (no transhipment), suggeriscono di considerare l'allaccio ferroviario non come un prerequisito necessario per attrarre i nuovi traffici, ma piuttosto un servizio da valutare allorché tali traffici si fossero affermati. La realizzazione dell'intervento potrà essere rivalutata in futuro a valle del concreto posizionamento del porto di Augusta nel segmento container e a seguito di un'analisi trasportistica delle relative origini-destinazioni lato terra, finalizzata a verificare la competitività del trasporto ferroviario rispetto alla modalità. L'intervento si configura come raccordo allacciato alla rete ferroviaria nazionale; nel merito, l'allaccio non risulta particolarmente complesso e realizzabile in tempi limitati, per cui se ne suggerisce la valutazione di opportunità a valle di un concreto posizionamento del porto di Augusta nel segmento container con traffici di lunga distanza terrestre, per i quali tale collegamento sarebbe motivabile. **Collegamento ferroviario non prioritario.**
18	NA026	Porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento dei porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero con la rete ferroviaria esistente;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
19	…	Evidenza interventi finanziati con il I e II Addendum al programma FSC 2014-2020	dare evidenza degli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 98/2017 e n. 12/2018 nel prossimo atto di aggiornamento al Contratto di Programma MITRFI Parte Investimenti;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Le delibere in questione riguardano interventi a valere su fondi FSC e sono successive alla data in cui è stato siglato e formalizzato lo schema di CdP-I 2017-2021; **le relative risorse sono state recepite nell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I, dando evidenza degli interventi previsti.**
20	NA026	Collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	L'utilità di migliorare l'integrazione tra i due terminali portuale e aeroportuale con la rete ferroviaria sembra motivata da esigenze connesse al trasporto delle merci piuttosto che a quelle del trasporto passeggeri, previa valutazione dell'effettiva convenienza (ad esempio legata alla tipologia merceologica) a trasferire merci via ferro su distanze esigue (circa 20 km tra porto e aeroporto). **Si ritiene tale collegamento ferroviario non prioritario.**
21	NA026	Miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona	si valuti l'opportunità di studiare interventi per il miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Il presente collegamento risulta connesso alla mobilità del segmento passeggeri: allo stato attuale l'aeroporto di Falconara presenta una fermata collocata in asse al fabbricato dell'aerostazione, che offre servizi ferroviari da/per collegato la stazione di Ancona. Da qui oggi è possibile proseguire via bus verso il porto con servizi ad elevata frequenza (nei giorni feriali circa 130 corse/giorno per direzione) in quanto il preesistente collegamento ferroviario tra Ancona e Ancona Marittima é stato dismesso, su richiesta degli enti territoriali, anni fa, in quanto generava pesanti interferenze con i flussi stradali (autovetture e mezzi pesanti) diretti agli imbarchi delle navi RoRo, con conseguenti impatti alla viabilità cittadina. **Si ritiene tale collegamento ferroviario non ripristinabile.**
22	P222	Potenziamento tecnologico e la velocizzazione della Milano-Chiasso	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il potenziamento tecnologico e la velocizzazione della Milano-Chiasso, necessari per risolvere le criticità acclarate;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Sulla linea Milano-Chiasso sono già stati avviati interventi di potenziamento tecnologico (sistemi di distanziamento treni con tecnologie innovative ERTMS HD per consentire frequenze fino 3-4') e velocizzazione degli itinerari di stazione che consentiranno di conseguire obiettivi di frequenza e riduzione dei tempi di viaggio concordati nell'ambito degli Accordi con la Regione, con la Confederazione Elvetica e con le imprese ferroviarie. È stato elaborato uno studio pre-fattibilità per un'ulteriore fase di velocizzazione della tratta Seregno-Como che in ipotesi ottimistica permette risparmi nell'ordine dei minuti (massimo 5) con costi dell'ordine della decine di milioni di euro per minuto di tempo risparmiato. **Si ritiene pertanto che gli interventi già avviati e programmati sulla linea Milano-Chiasso già consentano un soddisfacente livello di regolarità e non occorrono nel medio periodo ulteriori interventi di velocizzazione.**
23		Realizzazione delle tratte «Edolo (BS) – Mezzana (TN)»- creando un percorso ad anello tra Brescia, la Valle Camonica, Trento e Lago di Garda –, «Edolo (BS) – Sondrio» – tramite il traforo del Mortirolo	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione delle tratte « Edolo (BS) – Mezzana (TN) »- creando un percorso ad anello tra Brescia, la Valle Camonica, Trento e Lago di Garda –, « Edolo (BS) – Sondrio » – tramite il traforo del Mortirolo;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Le linee sono in concessione regionale e tra l'altro non rientrano tra quelle di rilevanza nazionale individuate dal DM 210/2018. RFI è autorizzata ad impiegare le risorse del CdP-I sulla Infrastruttura Ferrovia Nazionale perimetro della concessione. **Intervento fuori ambito RFI.**

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
24	ambito P198	riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Novara-Varallo	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per la riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Novara-Varallo;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**È stato elaborato uno studio di pre-fattibilità** per valutare gli interventi necessari per la riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Novara-Varallo Sesia. La riattivazione del servizio commerciale sulla Novara Varallo richiede il rifacimento dell'intero sistema impiantistico (Passaggi a livello, relazioni, SCMT, impianti di segnalamento di Varallo e Borgosesia) nonché il rinnovo del binario (presenza di traverse in legno). Il servizio potrebbe riprendere nella parte bassa (da Novara a Romagnano) anche con interventi limitati (tratta con circolazione non sospesa per i merci del raccordo merci presente in linea), ma con la pesantissima soggezione di una velocità massima non superiore a 40 km/h (ed in alcuni tratti anche a 30 km/h) per garantire il rispetto delle condizioni di visibilità dei 15 Passaggi a Livello Privati che insistono sulla tratta. E' necessario al fine di superare tale condizione, attrezzare Passaggi a livello privati con un idoneo sistema tecnologico o automatizzarli o sopprimerli **Come condizione per poter comunque riaprire la linea è la formalizzazione da parte della Regione Piemonte di un modello di esercizio obiettivo da inserire poi nell'Accordo Quadro.** Va inoltre evidenziato che è stata formulata la richiesta di classificare la tratta tra Romagnano Sesia e Varallo come tratta caratterizzata da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico ai sensi del comma 1 art.2 della legge 128 del 2017 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico".
25	ambito P198	Riattivazione della tratta ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo e per il miglioramento delle *performance* della tratta Pinerolo Torino sulla linea Pinerolo Chivasso	si valuti l'opportunità di prevedere uno studio di fattibilità per la riattivazione della tratta ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo e per il miglioramento delle performance della tratta Pinerolo Torino sulla linea Pinerolo Chivasso;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**È stato elaborato uno studio di pre-fattibilità** per valutare gli interventi necessari per la riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Pinerolo - Torre Pellice. La riattivazione del servizio commerciale sulla Torre Pellice – Pinerolo richiede il rinnovo tecnologico ed infrastrutturale dell'infrastruttura considerata anche la necessità di sostituire la tecnologia obsoleta che regolava il distanziamento fra i treni in linea tra Torre Pellice e Pinerolo. Non sono state fatte valutazioni di dettaglio da parte di RFI in merito ma si presuppone la necessità di ripristinare la funzionalità dei passaggi a livello, i sistemi di telecomunicazione etc. etc. Una delle particolarità della configurazione della linea è l'ingresso della linea di Pinerolo. Un treno originario da Pinerolo verso Torre Pellice, partiva da un binario decentrato rispetto alla posizione degli attuali binari di stazione della linea verso Torino. Questo era necessario per evitare di impegnare un'asta di manovra, cambiare verso di marcia con aggravio di tempi di percorrenza dell'ordine dei 10/15 minuti. Proprio per questo la stessa Regione Piemonte ha comunicato che nell'ambito della procedura per l'affidamento dei servizi dell'area metropolitana di Torino ha studiato un modello di esercizio alternativo per la riapertura della linea per superare le particolarità infrastrutturale degli attestamenti a Pinerolo, valutando gli attestamenti a Pinerolo Olimpica. I partecipanti alla gara avevano anche la facoltà di proporre un loro modello di esercizio. **La Regione Piemonte, per la riapertura all'esercizio della Pinerolo – Torre Pellice dovrebbe formalizzare un modello di esercizio, da recepire anche nell'Aggiornamento dell'Accordo Quadro. Tale atto è anche propedeutico alla pianificazione delle risorse necessarie al ripristino del servizio e definire lo scenario di riattivazione dell'infrastruttura.** Per il miglioramento delle performance della tratta è in corso un piano di soppressione passaggi a livello della linea finanziati nell'ambito dei Fondi Sviluppi e Coesione Cabina di Regia per 5 milioni di euro.
26	0275A 0275B	«Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie e completamento»	per l'intervento 0275A e 0275B « Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie e completamento », si valuti la possibilità di anticipare all'attuale CdP MIT-RFI 2017-2021 le somme per l'intera copertura finanziaria del Lotto 3 e 4 e lo studio di fattibilità degli interventi di adeguamento a STI della linea storica esistente nelle tratte Dittaino-Caltanissetta e Fiumetorto-Lercara, senza le quali non si potrà mai parlare di effettiva velocizzazione e potenziamento del collegamento Palermo-Catania;		Conclusa Project review	Scheda di sintesi in corso di condivisione con la Regione	Progetto in corso di approfondimento con la Regione. Faranno seguito primi risultati della progettazione definitiva. Nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I sono state **stanziate ulteriori risorse pari a 2.985 milioni di euro** di cui 344 milioni di euro a valere della Legge di Bilancio 2018, 1.775 milioni di euro a valere della Legge di Bilancio 2019 e 866 milioni di euro a valere dell'Addendum al Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020.
27	NA026	Variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per inserire una variante di tracciato della linea Catania- Siracusa, in prossimità della città di Augusta, che eviti l'attraversamento cittadino con la realizzazione di una fermata (non stazione) cittadina lungo il tracciato che lambisce le zone periferiche della città da raccordare poi alla linea ferrata all'interno del porto di Augusta;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**Studio di prefattibilità effettuato.** La variante di tracciato comporterebbe un diverso posizionamento della stazione di Augusta che risulterebbe più distante dall'area dove è ubicata la maggiore presenza di addetti, con recuperi dei tempi di percorrenza marginali (3 minuti). **La variante proposta non risulta trasportisticamente efficace**.
28	NA026	realizzazione di fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento	si valuti la possibilità di prevedere studi di fattibilità sulla realizzazione di fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento;		Conclusa-in corso	Elaborata scheda di sintesi.	E' stato sviluppato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della nuova fermata di **Acireale** ed è in corso **di avvio lo sviluppo del Progetto definitivo**. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova fermata localizzata nell'abitato di Acireale in località Bellavista/Cappuccini e al km 256+120 circa della linea Messina-Catania, parte integrante del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. E' stato avviato il **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della metropolitana di Ragusa** (1^ fase) che consiste nella realizzazione delle due nuove fermate do Colajanni e Cisternazzi e nell'adeguamento degli impianti di Ragusa e Ragusa Ibla. Relativamente ad Agrigento sono ancora in corso gli approfondimenti con gli EE.LL.. **Osservazione parzialmente accolta.**
29	NA026	Ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità in chiave di ammodernamento della linea Agrigento- Porto Empedocle, oggi utilizzata come ferrovia turistica. L'intervento aumenterebbe notevolmente il bacino di utenza del servizio in un'ottica di trasporto pubblico pendolare tra i due centri abitati;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
30	NA026	Tratta Porto Empedocle-Castelvetrano	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità sul rifacimento della tratta Porto Empedocle-Castelvetrano, lungo la direttrice che collega Agrigento a Trapani, interrotta dagli anni '80;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**Studio di pre-fattibilità effettuato.** Sulla base delle valutazioni trasportistiche elaborate, emerge una bassa attrattività per il collegamento ferroviario fra Castelvetrano e Porto Empedocle. A questo è preferibile il potenziamento dell'offerta delle linee di TPL su gomma già in esercizio, integrato da un efficiente sistema di adduzione dai comuni intermedi scarsamente popolati. **Ripristino del collegamento ferroviario non prioritario**
31	0315	Siracusa-Ragusa-Gela	si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02) dell'intervento 0315 « Siracusa-Ragusa-Gela » in chiave di velocizzazione ed ammodernamento (varianti, elettrificazione, etc.);		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso studio di pre-fattibilità.
32	0314	«Palermo-Trapani»	si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02) dell'intervento 0314 « Palermo-Trapani » in chiave di velocizzazione e ammodernamento (varianti, elettrificazione, etc.);		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	Nel CdP-I 2017-2021 sono previsti gli interventi per il ripristino dell'esercizio ferroviario della tratta Alcamo-Trapani via Milo, temporaneamente sospesa, a seguito di evento franoso e degrado diffuso non più gestibile con puntuali interventi di manutenzione ordinaria né straordinaria. Il progetto, che è finalizzato alla riapertura delle linea ed alla riduzione dei tempi di percorrenza, prevede: - interventi alla sede per eliminazione cedimenti diffusi dei rilevati e modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa; - potenziamento infrastrutturale mediante modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata; - adeguamento ai nuovi standard tecnologici. L'investimento, che ha un costo di 144 M€, è interamente finanziato. Una quota delle risorse (34 M€) deriva dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020. In ossequio alla Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02, nel 2006 è stato redatto un Progetto Preliminare di velocizzazione dell'itinerario, che prevedeva anche rettifiche di tracciato, con un costo di 491 M€, che non è stato finanziato. **È in corso uno studio di pre-fattibilità per una ulteriore velocizzazione della linea Palermo-Trapani.**
33	NA026	collegamento veloce Siracusa-Ragusa	si valuti la possibilità di prevedere lo studio di fattibilità di un collegamento veloce Siracusa-Ragusa, su nuovo tracciato, che consenta un collegamento più rapido tra i due capoluoghi di provincia della Sicilia sud-orientale;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	**Studio di pre-fattibilità effettuato.** Sulla base delle valutazioni rasportistiche emerge che un collegamento veloce Siracusa – Ragusa non sembrerebbe giustificato né dal sistema delle relazioni locali, né dai collegamenti turistici, per i quali è preferibile utilizzare i servizi bus già esistenti tra l'aeroporto di Catania e Ragusa. **Collegamento ferroviario non prioritario.**

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
34	NA026	Interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta	si valuti la possibilità di prevedere lo studio di interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso studio di pre-fattibilità.
35	I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	si valuti la possibilità di assegnare una maggiore priorità allo studio di fattibilità previsto dal progetto I049 « Raddoppio Palermo-Messina, tratta Castelbuono-Patti ». Lo studio di fattibilità era già previsto nel CdP-I MIT-RFI 2012-2016 con la programmazione del costo a «oltre il 2016 ». Nell'attuale CdP-I MIT-RFI 2017-2021 le somme vengono ulteriormente posticipate a dopo il 2026;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	È in corso uno studio di pre-fattibilità per valutare ulteriori interventi di upgrading della linea esistente per la velocizzazione dell'itinerario Palermo-Messina.
36	NA026	Sicilia	si valuti l'opportunità di studiare interventi di modernizzazione e velocizzazione dell'infrastruttura regionale, poiché essendo le linee ferroviarie siciliane state realizzate tra l'800 e il '900, hanno una struttura che non permette alle locomotrici di superare velocità di 120/150 km/h, così come non possono circolare locomotori di peso superiore alle 20 tonnellate.		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e libretto regionale Sicilia	La rete regionale siciliana sarà oggetto di importanti e significativi interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, che determineranno positive ripercussioni sul trasporto ferroviario sia regionale sia a media e lunga percorrenza, migliorando gli standard di regolarità, puntualità e sicurezza del traffico ferroviario. Gli investimenti più rilevanti riguardano l'itinerario Messina – Catania – Palermo consentiranno di innalzare la velocità fino a 250 km/h e la conclusione per fasi permetterà progressive riduzioni dei tempi di percorrenza, a vantaggio delle persone che viaggiano per motivi di lavoro, studio e turismo. A lavori ultimati, il viaggio tra Messina e Catania sarà coperto in 45 minuti, contro i 70 minuti di oggi, e quello fra Catania e Palermo in un'ora e 50 minuti, con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale. In particolare, con un investimento economico complessivo di circa 8 miliardi di euro, il nuovo collegamento veloce Palermo – Catania – Messina risponde alle esigenze di medio e lungo periodo della domanda di trasporto pubblico su ferro, migliorando regolarità, frequenza e sviluppo dell'intermodalità. Sono inoltre previsti interventi di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico delle linee Palermo-Agrigento, Caltagirone-Gela e Catania-Siracusa. **Si ritiene che gli investimenti programmati ed in corso rispondono a quanto richiesto dalla Commissione.**
37	NA026	Elettrificazione dorsale Sarda	si valuti la possibilità di prevedere lo studio di soluzioni atte a rendere più efficiente l'intera infrastruttura regionale sarda che attualmente risulta non elettrificata; si preveda, pertanto, uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della dorsale sarda, oppure la sperimentazione di tecnologie alternative come l'idrogeno;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
38		tratta Nuoro-Macomer		si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per la riconversione della tratta Nuoro-Macomer da linea a scartamento ridotto a linea ordinaria.	Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	La linea Nuoro-Macomer non è in gestione a RFI. La linea è in concessione regionale e non rientra tra quelle individuate dal DM 210/2018 che ha individuato le linee di rilevanze nazionale, che possono essere oggetto di investimenti statali. La Regione ha competenza sia sull'infrastruttura che sui servizi di trasporto ferroviario. Sulla base di quanto sopra si formula la seguente indicazione/classificazione: **Interventi fuori ambito RFI.**
39	NA026	collegamento Nuoro-Olbia	si valuti la possibilità di prevedere lo studio di fattibilità per il collegamento Nuoro-Olbia, al fine di ridurre o eliminare dall'isolamento le zone centrali dell'isola;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
40	1659	Regione Calabria	si valuti la possibilità di prevedere, nel rispetto del diritto alla mobilità, una serie di interventi tempestivi ed efficaci che riequilibrino la differente situazione dei trasporti, attualmente tutta in danno della linea jonica, tra i due versanti calabresi, come segnalato nei precedenti punti;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	Nel Contratto di Programma sono finanziati interventi di ammodernamento, velocizzazione e parziale elettrificazione della dorsale jonica (397 mln integralmente finanziati) e della linea Lamezia Terme - Catanzaro Lido (275 mln, di cui 221 mln già finanziati e 54 mln da finanziare nell'ambito dei Programmi Operativi regionali finanziati da fondi strutturali). Gli interventi sono stati individuati nell'ambito tavolo tecnico istituito a seguito del Protocollo di intesa sottoscritto il 18.10.2016 tra Regione Calabria e RFI e consistono in: Ammodernamento e velocizzazione tratta Sibari – Melito porto Salvo Potenziamento infrastrutturale ed elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido Elettrificazione della linea jonica nelle tratte Catanzaro-Crotone-Sibari. Per il collegamento con l'aeroporto di Lamezia Terme la soluzione individuata prevede la creazione di un collegamento stradale dedicato (bus elettrico). Il contratto di Programma parte Investimenti prevede, nell'ambito dei programmi per lo sviluppo della direttrice adriatico-ionica, il completamento dell'elettrificazione della dorsale ionica. Tale intervento, che traguarda un orizzonte di medio-lungo periodo, consentirà di dare continuità prestazionale all'intero itinerario Taranto-Reggio Calabria. **E' in corso di valutazione l'opportunità di anticipare, con il prossimo aggiornamento contrattattuale, l'integrale finanziamento delle ulteriori fasi.**
41	NA026	Raddoppio della linea Foligno-Terontola	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della linea Foligno-Terontola (PG);		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.

Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
42	NA026	Raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana)	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione del raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana);		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
43	0307B	«Roma-Pescara»	si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità dell'intervento 0307B « Roma-Pescara » (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02), che vada oltre il progetto predisposto nel 2008 da RFI, che prevedeva il solo raddoppio delle tratte Celano-Bugnara e Vicovaro- Guidonia e che interessi l'intera tratta compresa tra Guidonia e Chieti;		in corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
44	P087 (CUP J84J18000000001)	Bretella di Sulmona	per quanto concerne il progetto P087, si valuti la possibilità di abbandonare lo studio di fattibilità previsto per la realizzazione della bretella ferroviaria cosiddetta « Sulmona Santa Rufina » in favore di uno studio che permetta di individuare soluzioni alternative per la riduzione dei tempi di percorrenza;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Intervento previsto nell'Accordo Quadro con la Regione Abruzzo. La soluzione consente di evitare l'inversione di marcia dei treni nella stazione di Sulmona, con un recupero di tempi di percorrenza per i servizi tra l'Aquila e Pescara. E' stato sviluppato il progetto definitivo ed il costo dell'intervento è stimato in 12 mln di euro. **In esito alle osservazioni delle Commissioni è stato completato uno studio di pre-fattibilità che conferma la soluzione progettuale prevista in CdP-I.**
45	NA026	Prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia	si valuti la possibilità di dare priorità alla realizzazione di uno studio di fattibilità per il prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
46	0308 0309 0310	collegamento Battipaglia-Potenza, Potenza-Metaponto e Metaponto-Taranto	si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità per il collegamento Battipaglia-Potenza, Potenza-Metaponto e Metaponto-Taranto (Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02);		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
47	ambito P224 P191	potenziamento e miglioramento dell'offerta ferroviaria nelle aree settentrionali dell'entroterra campano, nonché per l'ottimizzazione ed *upgrading* infrastrutturale, tecnologico e prestazionale della tratta regionale Roma-Napoli via Formia e della tratta Sapri-Napoli	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il potenziamento e miglioramento dell'offerta ferroviaria nelle aree settentrionali dell'entroterra campano, nonché per l'ottimizzazione ed upgrading infrastrutturale, tecnologico e prestazionale della tratta regionale Roma-Napoli via Formia e della tratta Sapri-Napoli;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
48		Tratte incluse nell'elenco di cui al decreto MIT/MEF n.210 del 2018;	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità finalizzato all'adeguamento e al miglioramento prestazionale e all'adeguamento agli standard nazionali e di interoperabilità e sicurezza delle tratte incluse nell'elenco di cui al decreto MIT/MEF n. 210 del 2018;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	RFI è autorizzata ad impiegare le risorse del CdP-I sulle linee individuate dal Decreto 210/2018, solo dopo il trasferimento delle linee, a titolo gratuito, al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile dello Stato ai fini del contestuale trasferimento, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. A quel punto le linee rientrerebbero nel perimetro della concessione e pertanto gestite dai Contratti di Programma Gestore-MIT. Sulla base di quanto sopra si formula la seguente indicazione/classificazione: **Intervento fuori ambito RFI.**
49	NA026	Elettrificazione Aosta-Torino	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della linea Aosta-Torino;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e in corso di aggiornamento progettazione preliminare	Si conferma che RFI ha programmato interventi di potenziamento della linea Chivasso-Ivrea-Aosta inseriti nel CdP-Investimenti. In particolare è previsto un piano che prevede di realizzare interventi che consentiranno di migliorare le prestazioni in termini di regolarità e stabilità sul collegamento tra Aosta e Chivasso/Torino. Tali interventi sono stati verificati con i futuri modelli di esercizio che prevedono anche l'utilizzo dei treni bimodali e sono riportati nell'Accordo quadro sottoscritto con la Regione Autonoma Valle d'Aosta. Si conferma inoltre che, con le risorse destinate all'adeguamento della linea Aosta/Pont-Saint-Martin del Cdp-I 2017-2021, saranno avviate anche le attività di progettazione definitiva dell'elettrificazione Ivrea-Aosta, aggiornando il progetto preliminare del 2010. **Osservazione accolta.**
50	0289	Finale Ligure - Andora		si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per lo spostamento a monte della ferrovia Finale Ligure-Andora (GE - SV);	Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	**Per l'intervento di spostamento a monte della linea ferroviaria Finale L.-Andora è già disponibile una progettazione definitiva.** (Progetto 0289: Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure). La Legge di Stabilità 2015 (art. 1, comma 240, della Legge 190/2014), in maniera specifica, aveva stanziato complessivamente 225 M€ con la seguente formulazione: "… al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure è autorizzato un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016." L'intervento previsto nel Contratto, già precedentemente dotato di copertura per lo sviluppo delle sole fasi progettuali, necessita invece, per essere avviato ed ultimato, di risorse pari a circa 1,5 miliardi. Pertanto, essendo insufficienti, le risorse stanziate con la legge di stabilità 2015 sono rimaste, da allora non utilizzate (in quanto effettivamente non utilizzabili), anche perché l'intervento non ha i requisiti per accedere alla tipologia di realizzazione per lotti costruttivi. La Legge di Bilancio 2019 ha interamente definanziato i 225 mln di euro assegnati nel 2015. Il finanziamento dell'intervento è programmato nell'aggiornamento 2018-2009 del Cdp-I nel 2021.
51	NA026	Completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia	si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
52	NA026	Allacciare la città di Cento alla rete ferroviaria	si valuti l'opportunità di elaborare uno studio di fattibilità al fine di allacciare la città di Cento alla rete ferroviaria;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi e studio di pre-fattibilità.	Studio di pre-fattibilità effettuato. La complessità realizzativa del collegamento diretto tra Cento e la rete ferroviaria, associata ai limitati benefici differenziali dello stesso rispetto al sistema dei servizi esistenti (sia per i tempi di percorrenza complessivi comparabili che per la parzialità di utenti che beneficiano dell'intervento – solo relazione Cento-Bologna, circa 300 pax/g con TPL), non appare giustificare l'efficacia del collegamento in questione. **Collegamento ferroviario non prioritario.**
53		Ripristinare il collegamento fra Bologna e Ravenna attraverso la vecchia linea e Cremona-Piacenza	si valuti l'opportunità di ripristinare il collegamento fra Bologna e Ravenna attraverso la vecchia linea e Cremona- Piacenza;		Conclusa	Elaborata scheda di sintesi.	La richiesta si riferisce alla linea Budrio-Massa Lombarda in concessione a "Società Veneta" e dismessa nel 1964, che ha un tracciato sostanzialmente parallelo alla linea Bologna-Rimini. **Intervento fuori ambito RFI.**
54	NA026	Linea Faenza- Lavezzola	si valuti la possibilità di intervenire con l'elettrificazione della linea Faenza- Lavezzola, o con la sperimentazione di tecnologie alternative;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
55	NA026	Collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia	si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità di un collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso la valutazione sulla consistenza dei traffici complessivi che si attestano a Chioggia e che si sviluppano sull'asse Piove di Sacco – Chioggia, verificando quindi l'opportunità di realizzare un sistema di trasporto rapido di massa a supporto dei traffici in argomento.
56	NA026	Elettrificazione della tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo	si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità per l'elettrificazione della tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	In corso lo studio di pre-fattibilità.
57	NA026	realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del » Treno delle Dolomiti» con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti » con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano;		In corso	Elaborata scheda di sintesi.	**In corso lo studio di pre-fattibilità.** I collegamenti ferroviari tra la Regione Veneto ed il Trentino Alto Adige sono assicurati attraverso la linea Bassano-Trento. La Regione veneto sta sviluppando la progettazione del treno delle Dolomiti che collegherà Calalzo con Cortina. In corso la definizione delle eventuali esigenze trasportistiche connesse alla realizzazione dei collegamenti citati. A seguito della verifica di tali esigenze si procederà ad elaborare una prima verifica di fattibilità degli interventi proposti.

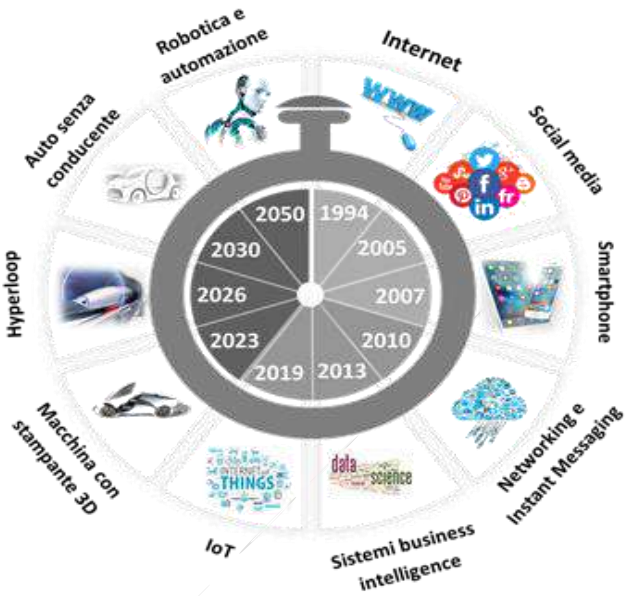
Id	Riga CdP-I 2017-2021	Intervento	Osservazioni parere Camera	Osservazioni parere Senato	Stato valutazioni agg. 2018/2019 CdP-I	Documento finale	Risultanze valutazioni tecniche
58	1346 P101	raddoppio della ferrovia Lucca-Pistoia e Siena-Firenze per i tratti ancora mancanti	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della ferrovia Lucca-Pistoia e Siena-Firenze **per i tratti ancora mancanti.**	si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della ferrovia Lucca-Pistoia e Siena-Firenze	In corso	Elaborata scheda di sintesi.	**In corso uno Studio di pre-fattibilità** finalizzato a verificare le prospettive di sviluppo del traffico ferroviario conseguenti al raddoppio delle tratte ancora a semplice binario delle linee Lucca - Pistoia e Siena – Firenze. L'analisi sarà completata con una valutazione delle eventuali criticità connesse ai raddoppi secondo le progettazioni già esistenti.

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti

Luglio 2019

Introduzione

A partire dagli ultimi decenni il mondo continua a sperimentare una velocità di cambiamento incrementale resa sempre più accelerata dallo sviluppo dell'innovazione tecnologica e digitale e dall'espansione su scala globale dei nuovi modelli di produzione e consumo e dai nuovi stili di vita e di lavoro ad esse collegati.



Correlata e combinata con gli effetti economici, sociali ed ambientali delle dinamiche geopolitiche, di urbanizzazione, di crescita dei flussi di persone, merci e dati, la velocità di cambiamento del contesto globale nell'era digitale richiede che la trasformazione già in atto nei sistemi di mobilità sia governata con piena consapevolezza del ruolo centrale rivestito dal settore dei trasporti nel nuovo scenario.

Sintonizzazione con le esigenze di mobilità delle persone e delle imprese; connessione, integrazione e valorizzazione del territorio e delle sue dotazioni infrastrutturali; risparmio e salvaguardia delle risorse naturali; sicurezza; utilizzo di energie rinnovabili: sono questi, insieme naturalmente alla digitalizzazione e all'innovazione, solo alcuni dei fattori che il settore dei trasporti può mettere sul proprio percorso di trasformazione per contribuire a indirizzare l'evoluzione globale su un binario più sostenibile per l'uomo e per il pianeta, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita e dell'ambiente, sorreggere la competitività delle imprese, assicurare un progresso durevole e inclusivo.

In Italia, per la ferrovia così come per le altre infrastrutture di mobilità, questo cammino è già tracciato in modo sempre più chiaro e definito, ora anche nelle "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" allegato al DEF 2019.

In piena sintonia con la strategia nazionale, il Piano di Impresa di RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, prevede investimenti da sviluppare in un'ottica di sistema, secondo la programmazione definita con lo Stato attraverso il Contratto di Programma e in base ad un ordine di priorità individuato tenendo conto della funzionalità di ciascun investimento agli obiettivi strategici definiti.

Il Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (DVPPI) è lo strumento attraverso cui RFI comunica razionali, criteri, metodi e risultati della valutazione a tutti gli stakeholders coinvolti nelle scelte di infrastrutturazione del Paese.

Sommario

1. Questo Documento 4
2. Agire oggi, per il futuro: contesto e orizzonti 7
3. Da dove partiamo: infrastruttura, performance e mercato 20
4. Vision, obiettivi, driver strategici e ambiti di intervento 28
5. Strumenti e percorsi di pianificazione e programmazione del GI 43
6. La prioritarizzazione degli investimenti: metodo, criteri, dimensioni e metriche 44

6.1 Approccio metodologico per la valutazione 45
6.2 Metodo per il dimensionamento dei programmi di investimento per l'upgrading della rete (blocco 1) 46
6.3 Metodo per l'assegnazione dell'Indice di Priorità ai progetti di Sviluppo (blocco 2) 59

Allegati 66

1. Questo Documento

Gli obiettivi del Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (DVPPI):

- *esplicitare razionali, criteri e metodi per la valutazione della specifica tipologia di investimenti ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale*

- *comunicare i risultati della valutazione sistematica e sistemica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziare la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti*

- *rendere immediatamente visibile la collocazione multidimensionale (cosa, dove, perché e quanto) dei singoli investimenti nel quadro complessivo delle strategie di upgrading e sviluppo della rete anche funzionalmente a successivi eventuali*

Lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura è il Contratto di Programma (CdP).

Di durata non inferiore a cinque anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente, il Contratto di Programma recepisce la pianificazione delineata in coerenza con gli indirizzi e i vincoli nazionali e comunitari relativi allo sviluppo e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alla programmazione economico-finanziaria nonché in coerenza con le esigenze industriali di RFI.

Il CdP – Parte Investimenti (CdP-I) regola la programmazione sostenibile degli investimenti infrastrutturali per l'ammodernamento upgrading e lo sviluppo della rete relativi alla sicurezza e all'adeguamento ad obblighi di legge, alle tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, a interventi "leggeri", per l'aumento delle prestazioni di linee esistenti, e a interventi "pesanti", per la realizzazione di nuove opere ferroviarie.

Il CdP-I è strutturato per fornire un quadro di riferimento tra esigenze infrastrutturali e

fabbisogni finanziari, per la pianificazione nazionale con un orizzonte di breve, per il quinquennio di vigenza del contratto (*c.d. insieme «invariante» che non presenti incrementi di valore per evoluzione e per nuovi inserimenti*), di medio, per il quinquennio successivo, e di lungo periodo per traguardare tutte le esigenze espresse dagli stakeholders nell'ambito dell'iter di consultazione previsto.

Tra il 2018 e il 2019, in parallelo con l'elaborazione degli aggiornamenti annuali del CdP-I 2017-2021 – approvato dal CIPE il 7.8.2018 - legati alla necessità di contrattualizzare le significative nuove risorse finanziarie rese disponibili in particolare attraverso le Leggi di Bilancio 2018 e 2019 per complessivi 15,8 miliardi di euro, è sorta l'esigenza di dedicare un apposito strumento di razionalizzazione e comunicazione ai criteri, ai metodi e ai risultati della valutazione sistemica e sistematica condotta sui programmi e sui progetti compresi nel portafoglio investimenti che, presentando fabbisogni finanziari residui, sono stati dimensionati e/o prioritarizzati nell'orizzonte di breve periodo cui si riferisce la proposta di aggiornamento del CdP.

La valutazione, oltre a dimensionare i programmi di upgrading della rete finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza della rete esistente in termini di allocazione risorse sulla base della loro catierabilità, è infatti finalizzata a individuare i progetti di sviluppo della rete legati a *esigenze di connettività del territorio elegibili - sulla base della loro maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi - all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento nella proposta di aggiornamento al CdP-I .*

Il Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (DVPPI), in coerenza con le indicazioni dei Ministeri, dell'evoluzione normativa e dell'esperienza maturata nell'interlocuzione con gli *stakeholders* sul Contratto di Programma, nasce proprio per svolgere questa funzione e per accompagnare, annualmente, la quantificazione consapevole delle risorse nell'ambito della Legge di Bilancio.

A partire da questa prima edizione, il DVPPI sarà aggiornato attraverso un processo di rolling in corrispondenza dell'avvio dell'iter di formazione della Legge di Bilancio .

Tenuto fermo il meccanismo, in ogni aggiornamento contrattuale si provvederà a:

- escludere dalla valutazione gli investimenti nel frattempo finanziati;

- aggiornare i fattori di priorità (es. maturità, nuove richieste degli stakeholders, …);
- definire un nuovo ranking

2. Agire oggi, per il futuro: contesto e orizzonti

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria si trova ad operare in un **contesto sfidante e mutevole**, nell'ambito del quale le principali sfide richiedono l'approccio ad nuovo paradigma che vede la ferrovia, da sempre sistema vincolato ad alta intensità di capitale**,** assumere un ruolo cruciale per la mobilità collettiva e la logistica.

Le cinque grandi sfide del Gestore

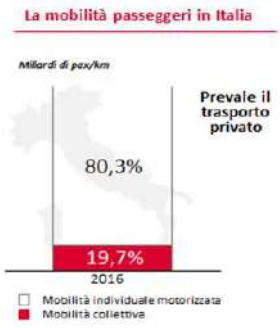
La domanda di mobilità

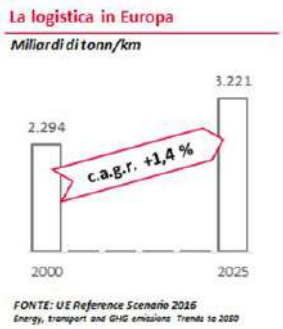
La crescita della domanda di mobilità, in un contesto di squilibrio tra trasporto pubblico e privato, determina la necessità di aumentare la attuale soddisfazione delle persone per l'accessibilità e la qualità delle stazioni e dei servizi ferroviari offerti, soprattutto in ambito metropolitano e regionale.

Ne deriva per la necessità per il Gestore di competere per sfruttare tutte le potenzialità del trasporto ferroviario.

ma occorre migliorare la qualità dell'offerta.

"L'approccio vincente è coopetere, competere e cooperare, con gli altri sistemi di trasporto per integrare le diverse modalità in ottica door to door, nella logica del Mobility Mix"

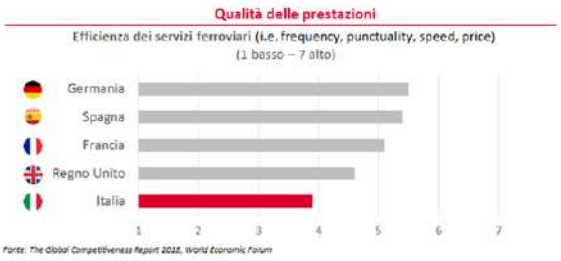


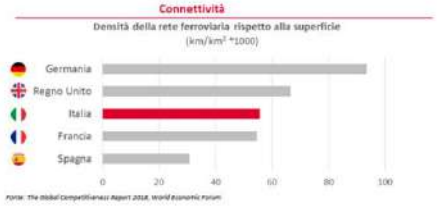


Il gap di connettività ferroviaria

La presenza di un **gap di connettività ferroviaria** si evidenzia in termini di integrazione con i diversi sistemi di mobilità e di **disomogeneità** nei livelli prestazionali delle linee e delle reti ferroviarie nelle diverse aree del Paese.

Non basta pertanto garantire la presenza capillare dell'infrastruttura sul territorio





Un esempio è costituito dal settore turistisco. Secondo il World Economic Forum, l'Italia è all'ottavo posto nel mondo per competitività del **settore turistico**, ma il Paese è solo 26° per le infrastrutture di trasporto aereo e 32° per le infrastrutture terrestri e portuali.

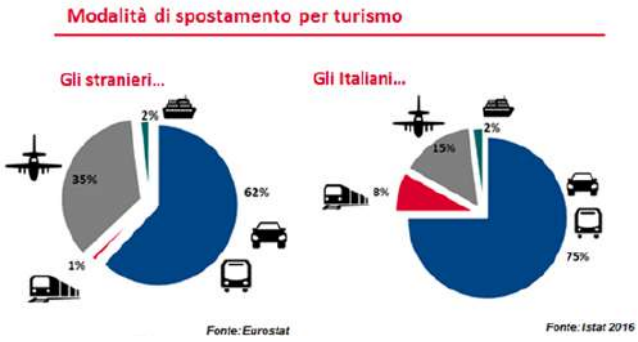
Occorre pertanto migliorare l'arrivo nelle principali località turistiche via ferro, migliorando anche l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e la possibilità di poter accedere facilmente ad altri mezzi di trasporto.

"il turista ha bisogno di arrivare agevolmente nelle principali località turistiche"

Fonte: Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022

Lo spazio unico europeo

Anche a livello europeo il Gestore si trova ad dover operare in un contesto sempre più complesso in termini di concorrenza, interoperabilità e cooperazione tra Gestori europei. Infatti la progressiva evoluzione della normativa volta alla definizione dello spazio ferroviario unico europeo caratterizzata da vincoli regolatori sempre più stringenti, mira a favorire la concorrenza, l'interoperabilità e la



cooperazione tra Gestori per promuovere lo shift modale del trasporto di persone e merci.

A partire dall'orario di servizio 2021 sarà obbligatoria la liberalizzazione in Europa del trasporto passeggeri nazionale che oggi vede un mercato disomogeneo nell'ambito dei principali stati europei relativamente alla quota passeggeri servita da più operatori, ed in termini di interoperabilità l'impegno gestionale e finanziario richiesto per il raggiungimento degli obiettivi EU 2030.

Concorrenza

«Disomogeneità mercato ferroviario passeggeri a in Europa»

% quota mercato pax servita da altri operatori
Francia 5 %
Germania 12 %
Italia 20% .

A livello di cooperazione, emerge che il 45 % del traffico ferroviario merci in Italia è internazionale ed è pari a circa 22 mln di treni-Km. Per quanto riguarda i corridoi merci è stata raggiunta l'armonizzazione delle interruzioni programmate e la gestione internazionale dei rerouting seguenti a gravi perturbazioni della circolazione. Sono previsti ampi margini di crescita della capacità internazionale merci allocata dagli One Stop Shop dei quattro corridoi merci di interesse italiano (Mediterraneo, Reno Alpi, Baltico Adriatico, Scandinavo Mediterraneo) per i quali si prevede l'estendibilità al trasporto passeggeri per la gestione integrata e armonizzata della capacità.

Interoperabilità

«Per il trasporto passeggeri e merci necessario un impulso per l'implementazione dell'ERTMS»

Cooperazione Gestori Europei

«I corridoi rafforzano la competitività dei traffici ferroviari terrestri Europa-Cina lungo la Via della Seta»

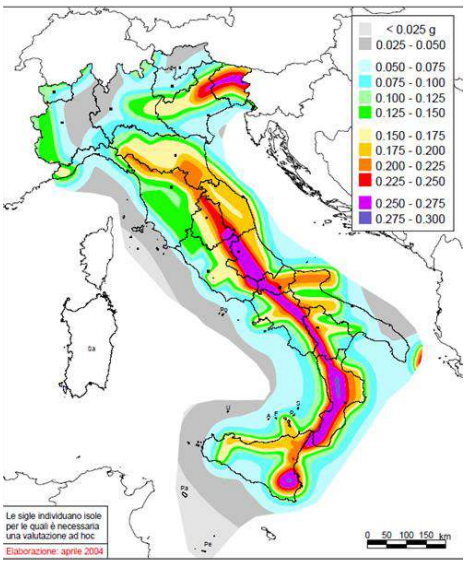
Urbanizzazione e climate change

Il Gestore dell'infrastruttura si trova ad operare lungo un territorio fragile, caratterizzato da una conformazione geomorfologica complessa dove calamità naturali sempre più frequenti e violente richiedono un continuo sforzo per il presidio e la resilienza dell'infrastruttura.

A livello globale, il rapido **aumento delle temperature** rende sempre più urgente la necessità di identificare nuove misure in grado di combattere i cambiamenti climatici e prevenire i rischi ad essi associati.

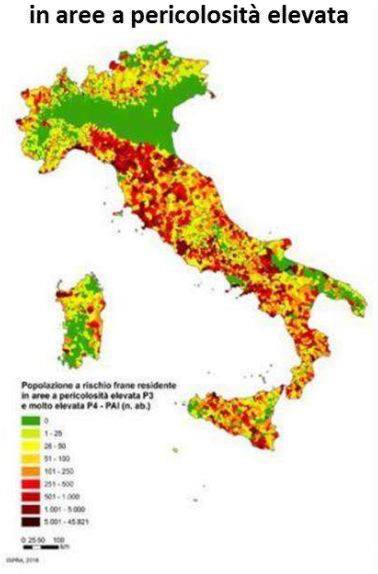
In Italia circa 7.000 comuni sono a rischio frane e a rischio idraulico, mentre circa il 40% del territorio nazionale (in cui vivono circa 22 milioni di persone) è in aree ad elevato rischio sismico.

Mappa di pericolosità sismica del territorio nazionale



Fonte: Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia

Popolazione a rischio frane residente in aree a pericolosità elevata



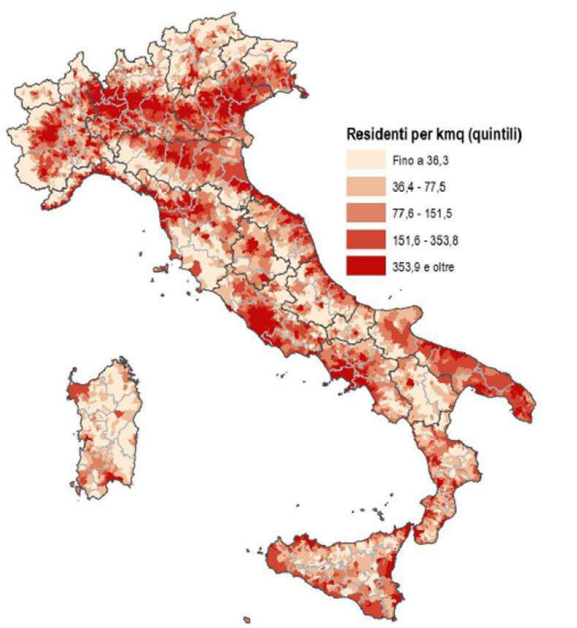
Fonte: ISPRA

Alla vulnerabilità naturale del territorio italiano si aggiungono gli effetti di trasformazione antropologica legati alla crescente **urbanizzazione** dei centri abitati.

Nel 2018 circa il 55% della popolazione mondiale vive in aree urbane, e tale dato è previsto possa attestarsi a circa il 68%

entro il 2050[1]. Alla luce di ciò, è facilmente comprensibile come una crescita urbana rapida e non pianificata, possa minacciare la sostenibilità dei servizi offerti e dei livelli di qualità di vita fino ad oggi conseguiti.

Densità abitativa comuni italiani



Fonte: ISTAT (2011)

Innovazione tecnologica e sostenibilità integrata

Per garantire i più alti standard di **qualità** e **sicurezza**, riducendo al contempo l'impatto ambientale delle attività, il Gestore promuove costantemente l'innovazione tecnologica per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di:

- **sicurezza** (es. protezione manovre e passaggi a livello, sostituzione giunti meccanici con giunti elettrici);
- **prestazioni** (es. miglioramento affidabilità e puntualità, ottimizzazione velocità, incremento capacità nei nodi);
- **efficienza** (es. minori costi gestione della rete, soluzioni ottimizzate per linee a scarso traffico, semplificazione degli apparati per la gestione della circolazione).

La costante promozione di **innovazioni** di prodotto e di processo risponde anche all'impegno del Gestore di integrare più ampi criteri di **sostenibilità** ambientale e sociale nel business, nella piena consapevolezza che l'innovazione può creare progresso solo se è sostenibile.

Tale impegno è orientato ai più importanti principi di sviluppo sostenibile internazionali (c.d. Obiettivi di Sviluppo Sostenibile) promossi Nazioni Unite attraverso l'Agenda 2030 e condivisi dall'Unione Europea.

[1] World Urbanization Prospects 2018, Organizzazione Nazioni Unite

durevole ed equo per tutti, l'impegno per un sistema di trasporto sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile con più alti livelli di sicurezza delle strade e con il potenziamento del trasporto pubblico, con particolare attenzione ai bisogni dei più vulnerabili, tra cui donne e bambini.

La priorità degli investimenti è attribuita anche prendendo a riferimento l'orizzonte temporale di medio-lungo periodo entro il quale realizzare obiettivi di crescita sostenibile (2030-2050)

… nel contesto internazionale…

A livello internazionale, i principali indirizzi ed obiettivi di sviluppo sostenibile sono rappresentati dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU che definisce 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDGs) articolati in 169 target.

L'Agenda 2030 pone ai primi posti tra le azioni da attuare per consentire alle aree urbane di prosperare e crescere in modo

Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile

Fonte: Nazioni Unite

…nel contesto europeo…

La politica comunitaria dei trasporti rappresenta uno dei capisaldi a supporto dello sviluppo economico dell'Unione ed è finalizzata al raggiungimento di un sistema di trasporti più veloci, sicuri e sostenibili.

Libro Bianco dei trasporti

Nel 2011 la Commissione Europea ha approvato il Libro Bianco sui trasporti, che individua dieci priorità da perseguire per un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile, alcune delle quali di immediata rilevanza per il settore ferroviario:

- sviluppare ed implementare sistemi di propulsione e combustibili nuovi e sostenibili;
- ottimizzare la performance delle catene logistiche multimodali, attraverso l'utilizzo di modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico;
- aumentare l'efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite sistemi informatici e incentivi al mercato.

Nel perseguimento di tale vision, un ruolo centrale è attribuito al sistema ferroviario, che è chiamato a contribuire in maniera determinante alla riduzione del livello di emissioni di gas serra.

La complessità di tale sfida risulta evidente se si considera che la quota modale della ferrovia nel comparto merci terrestre si è mantenuta sostanzialmente stabile nel periodo 2011-2016, mentre nel segmento passeggeri terrestre ha fatto registrare solo contenuti margini di crescita.

Due sono gli strumenti messi in campo dalla Commissione Europea per il raggiungimento degli obiettivi del Libro Bianco:

- la creazione di un mercato europeo di trasporto ferroviario pienamente contendibile e trasparente
- la costruzione di una rete europea di trasporto ferroviario pienamente interoperabile ed interconnessa con le altre modalità.

Creazione di un mercato europeo di trasporto ferroviario pienamente contendibile e trasparente

La Direttiva 2012/34/UE (c.d. "Recast") ha introdotto una serie di misure finalizzate al superamento delle principali criticità che ostacolano il libero accesso ai mercati

Fonte: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti, Libro bianco EU

ferroviari e, di conseguenza, la crescita del settore ferroviario.

Tale Direttiva, recepita nel nostro ordinamento dal D.Lgs. 112/2015 (e successivi emendamenti), ha introdotto disposizioni che hanno aggiornato il preesistente quadro normativo, interessando ambiti di particolare rilevanza per il settore ferroviario, tra cui:

- completamento del processo di **liberalizzazione** del trasporto ferroviario passeggeri;
- **regole comuni** sulla **governance** delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura;
- **vigilanza regolatoria** del mercato ferroviario;
- **condizioni di accesso** all'**infrastruttura** ed ai servizi ferroviari;
- **regole comuni** sul **finanziamento** dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni di accesso.

Costruzione di una rete europea di trasporto ferroviario pienamente interoperabile ed interconnessa con le altre modalità.

I Regolamenti (UE) n. 1315/2013 e n. 1316/2013 definiscono la nuova rete TEN-T e le relative modalità di attuazione e di finanziamento (Connecting Europe Facility).

In particolare tali regolamenti individuano un principio di priorità nello sviluppo della rete transeuropea (denominata "Comprehensive"), identificando un sottoinsieme della stessa, definito "Core Network", costituito dalle componenti di massima importanza strategica per il raggiungimento degli obiettivi della politica di trasporto europea.

La "Core Network" è costituita dagli agglomerati urbani a maggiore densità abitativa (nodi urbani), dai nodi intermodali (porti, aeroporti, terminali) di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni multimodali.

L'infrastruttura ferroviaria della rete "Core" dovrà garantire, al fine di realizzare la piena interoperabilità del trasporto ferroviario, il rispetto dei seguenti obblighi entro il 2030:

- allineamento rispetto agli standard tecnici definiti dalla normativa europea (Specifiche Tecniche di Interoperabilità);
- completa elettrificazione delle linee;
- relativamente alle linee merci, adeguamento ai seguenti parametri prestazionali: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità e possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 740 m;
- piena realizzazione dell'ERTMS.

Il completamento della rete “Comprehensive” dovrà avvenire entro il 2050.

Al fine di garantire una realizzazione coordinata della Core Network, il Regolamento istituisce un sistema di 9 Core Network Corridors (Corridoi multimodali) dove si concentrano le maggiori relazioni di traffico.

Quattro Core network Corridors interessano l’Italia lungo tre direttrici di attraversamento nord-sud (Corridoi Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico) ed una direttrice est-ovest (Corridoio Mediterraneo).

Corridoi della “Core Network” che interessano l’Italia

-Mediterraneo-Scandinavo Mediterraneo

- Reno – Alpi - Baltico – Adriatico

Per ogni corridoio Core è stato designato un coordinatore Europeo, identificato dalla Commissione d'intesa con gli Stati Membri interessati.

Il coordinatore europeo presiede per ciascuno dei nove corridoi il relativo "Forum di Corridoio", organo consultivo - costituito da tutti gli stakeholder del trasporto - definito in stretta cooperazione con gli Stati Membri interessati dal tracciato e assicura il monitoraggio sullo stato di avanzamento degli impegni assunti dai singoli Stati

Il regolamento attribuisce ai “Forum” la responsabilità di definire “Piani di Lavoro” (cosiddetti “Work Plan”) per il conseguimento degli obiettivi generali dei Corridoi.

Tali piani definiscono la lista degli dei fabbisogni di investimento necessari a garantire il rispetto degli obblighi europei la rimozione degli eventuali colli di bottiglia che impediscono lo sviluppo della mobilità multimodale.

L’implementazione delle azioni sopra menzionate e la realizzazione degli interventi individuati è supportata dall’assistenza finanziaria dell’UE definita nell’ambito del Regolamento (UE) n. 1316/2013, che per la programmazione 2014-2020 ha stabilito le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione e la ripartizione delle risorse da mettere a disposizione nel settore dei trasporti.

Il Regolamento ha istituito, infatti, il CEF-Connecting Europe Facility (Meccanismo per collegare l'Europa), volto ad accelerare e rendere più efficace il finanziamento delle infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

Il CEF ha un bilancio complessivo di circa 33 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, dei quali 26,2 miliardi di euro sono stati destinati al settore dei trasporti su obiettivi specifici, in via prioritaria alla rimozione dei colli di bottiglia, al miglioramento dell'interoperabilità ferroviaria, alla realizzazione di collegamenti mancanti ed al miglioramento delle tratte transfrontaliere.

…e nel contesto nazionale …

L'Italia è stata protagonista nel processo di definizione dell'Agenda 2030 e la crescente attenzione verso una prospettiva olistica dello sviluppo economico, sociale ed ambientale è stata fatta propria dal legislatore attraverso la definizione di una **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (**SNSvS**), ai sensi del D.lgs. 221/2015.

Aree della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

Fonte: MATTM

La SNSvS, elaborata dal MATTM [2] ed approvata dal CIPE [3] il 22 dicembre 2017 con Delibera n. 108/2017, costituisce lo strumento di coordinamento per l'attuazione dell'**Agenda 2030** in Italia, definendo una serie di scelte strategiche e obiettivi nazionali non quantificati articolati in sei **aree (Persone, Pianeta, Pace, Prosperità, Partnership e Vettori di sostenibilità) per il raggiungimento dei quali i**stituzioni, società civile e mondo imprenditoriale sono chiamati a rivestire un ruolo centrale.

[2] Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del mare

[3] Comitato interministeriale per la programmazione economica

Le imprese, in particolare, sono sollecitate ad analizzare e riconsiderare i propri modelli di business affinchè integrino gli obiettivi di sviluppo sostenibile tra i propri driver strategici, attraverso l'innovazione dei modelli di business e la promozione dei **principi di accessibilità, inclusività, riduzione delle emissioni e uso efficiente delle risorse naturali.**

In attesa della definizione del documento di attuazione della SNSvS, nel 2018 il MATTM ha avviato una serie di attività volte ad assicurare adeguati assetti organizzativi, tra cui la definizione di un tavolo di lavoro sugli indicatori per attuare la SNSvS, la costituzione del Forum per lo Sviluppo Sostenibile [4] per promuovere azioni e politiche congiunte tra PA, imprese ed enti, e il supporto **a Regioni e Province Autonome per l'elaborazione di strategie regionali per lo sviluppo sostenibile.**

Tra le scelte strategiche promosse dalla SNSvS vi è la creazione di comunità e territori resilienti per tutelare il Pianeta, attraverso lo sviluppo di aree urbane in cui le attività di pianificazione e progettazione integrino a pieno tutte le dimensioni della sostenibilità. In particolare, la Strategia individua i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) tra gli strumenti chiave per garantire l'accessibilità e la sostenibilità delle connessioni nelle città metropolitane e nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti.

Il PUMS è uno strumento di pianificazione che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali[5].

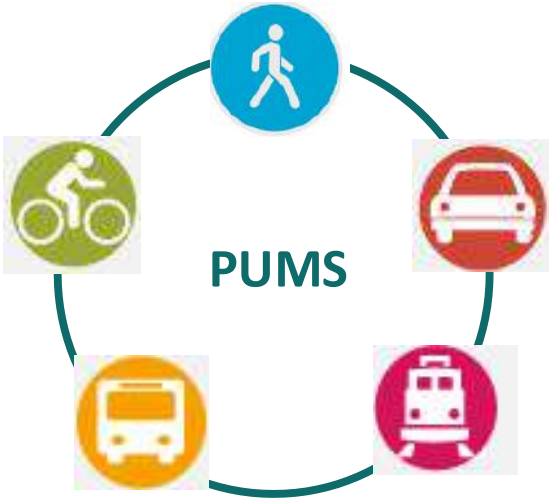
Al fine di promuovere lo sviluppo dei PUMS, nell'Allegato 1 del Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017, il MIT ha individuato apposite linee guida per la loro realizzazione, prevedendo:

- la ridistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma sinergica e il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;

[4] Spazio di lavoro congiunto promosso nell'ambito della Prima Conferenza Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile di dicembre 2018

[5] Decreto 4 agosto 2017, Allegato 1, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il funzionamento dei nodi di



interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzione alla rete primaria e secondaria;
- lo sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte fondamentale e integrante della mobilità urbana e non come quota residuale;
- l'introduzione di sistemi di mobilità condivisa quali, car sharing, bike sharing, car pooling.

3. Da dove partiamo: infrastruttura, performance e mercato

RFI è il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

Le principali attività, svolte dalla Società nel perimetro dell'Atto di Concessione e delle specifiche normative di settore, riguardano:

- la **gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria**, anche tramite il presidio dei sistemi di controllo e comando della marcia dei treni;
- il **mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria** nazionale per la sua piena utilizzabilità da parte delle Imprese di Trasporto, attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, dal 2014 disciplinate, insieme alle attività di safety, security e navigazione ferroviaria verso la Sicilia e la Sardegna, dal "Contratto di Programma – parte Servizi" sottoscritto tra RFI, nella sua qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, e lo Stato;
- la **progettazione e realizzazione degli investimenti** per il potenziamento dell'infrastruttura esistente e delle sue dotazioni tecnologiche oltre che per lo

sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione definita con lo Stato tramite l'apposito "Contratto di Programma - parte Investimenti";

- la definizione annuale dell'**orario ferroviario** sulla base delle richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie viaggiatori e merci secondo le regole esposte nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento ufficiale con cui il Gestore dell'Infrastruttura comunica ai propri clienti diretti criteri, procedure, modalità e termini per l'**assegnazione della capacità dell'infrastruttura** e per l'erogazione dei servizi connessi;
- **l'accertamento dell'idoneità psico-fisica del personale** – sia proprio, sia delle imprese ferroviarie e di altri operatori del settore trasporti - impegnato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nonché con la sicurezza del trasporto pubblico navale e terrestre;
- **l'accessibilità delle stazioni** e dei servizi in esse offerti ai viaggiatori e, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico;
- **l'assistenza in stazione alle Persone a Ridotta Mobilità** in conformità al ruolo di Station Manager assunto dalla Società dal dicembre 2010 in attuazione del Regolamento CE 1371/2007 su "Diritti e obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario";
- la **fruibilità dei terminali merci** di proprietà, anche attraverso l'offerta integrata di accesso all'infrastruttura e di servizi dell'ultimo miglio ferroviario erogati tramite la controllata Terminali Italia, attiva dal 2017 con un network esteso su tutto il territorio nazionale costituito da 16 terminali;
- il **collegamento marittimo** per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari verso la Sicilia, assicurato continuativamente tramite il traghettamento dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e verso la Sardegna, svolto esclusivamente su richiesta delle Imprese ferroviarie per treni merci o trasporti di servizio;
- **l'integrazione della rete italiana nelle reti di trasporto transeuropee** secondo i piani e gli standard definiti a livello sovranazionale e secondo i programmi condotti insieme ai Gestori dell'Infrastruttura esteri, anche nell'ambito di Gruppi di Interesse Economico Europei (GEIE) e Associazioni di diritto internazionale, per l'interoperabilità delle reti e lo sviluppo dei corridoi merci.

In virtù di tale ruolo RFI è responsabile della gestione complessiva della rete che si sviluppa per 16.781 [6] km di linee, corrispondenti a 24.502 km di binario, su cui circolano in media circa 9.000 treni al giorno.

A livello di integrazione con la rete europea circa 10.200 km della rete nazionale (60%) fanno parte della rete TEN-T e di questi circa la metà sono ricompresi nell'ambito dei corridoi della Core Network.

Le tecnologie

Il sistema infrastrutturale è altamente complesso essendo composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.) al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

La rete ferroviaria nazionale si caratterizza quindi per l'elevato contenuto tecnologico che consente di collocarla tra le infrastrutture più evolute e sicure nel contesto europeo, grazie all'attrezzaggio delle linee con avanzate tecnologie di sicurezza e gestione della circolazione che permettono di accrescere la sicurezza e la velocità del trasporto, di aumentarne sensibilmente la capacità, di realizzare servizi e funzionalità più aderenti alle necessità del sistema:

- **Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)** è un sistema per la sicurezza della circolazione installato su 12.273[7] km di Rete (di cui 175 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT). Il sistema attua la protezione della marcia del treno, istante per istante, rispetto alle condizioni imposte dai segnali, alla velocità massima consentita dalla linea in condizioni normali e di degrado, alla velocità massima ammessa dal materiale rotabile attivando la frenatura d'emergenza, in caso di superamento dei limiti di controllo;

[6] Dato al 31/12/2018

[7] Dati al 31.12.2018

- Sistema Supporto alla Condotta (SSC) installato su 3.831 km di Rete (di cui 175 km con doppio attrezzaggio SSC e SCMT), rientra anch'esso nell'ambito della strategia di implementazione dei sistemi di sicurezza per la protezione della marcia del treno, ponendosi in termini di sostanziale complementarietà con l'SCMT, quest'ultimo è presente sulle linee principali e l'SSC sulla restante porzione della rete, conseguendo nel complesso una percentuale di rete attrezzata con i due sistemi di sicurezza pari al 95% (15.929 km);
- European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) di livello 2 presente su 709 km di nuove linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità, progettato per assicurare ai treni di diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia; complessivamente tutta la rete ferroviaria in esercizio è dotata di sistemi di sicurezza della circolazione (SCMT-SSC-ERTMS);
- Rete GSM-R estesa per più di 11.580 km di linee (69% della rete) consente sia le tradizionali comunicazioni voce e dati sia lo scambio di informazioni tra i sistemi tecnologici di segnalamento e controllo della circolazione più avanzati e rispondente a standard europei;
- Sistema di Comando e Controllo (SCC) che rappresenta con la sua evoluzione per le linee Alta Velocità (SCC-AV) il più avanzato sistema di gestione integrata a distanza della circolazione in uso in campo ferroviario, consentendo di gestire in modo integrato la circolazione, la diagnostica e la manutenzione, le informazioni al pubblico, la videosorveglianza e di semplificare le procedure di gestione e ottenere la massima tempestività ed efficacia nella risoluzione dei problemi di circolazione anche su linee ad intenso traffico;
- Controllo Centralizzato del Traffico (CTC), sistema utilizzato prevalentemente su linee regionali e interregionali, che consente di realizzare da un Posto Centrale il telecomando e la supervisione di un elevato numero di stazioni e fermate non presenziate; complessivamente la rete attrezzata

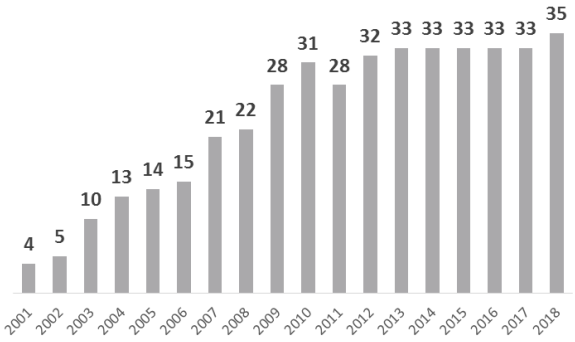
con sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC) è di 12.953 km con una percentuale di copertura pari al 71% del totale.

- Sistemi di videosorveglianza e controllo degli accessi nei principali asset strategici della rete nazionale (stazioni, gallerie, ponti, viadotti, tratti di linea, SSE, etc.) che contribuiscono ad assicurare la piena disponibilità dell'infrastruttura.

Dimensione del mercato

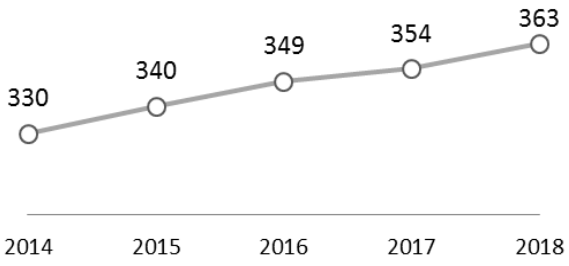
Il mercato di riferimento di RFI ha visto un incremento del numero delle Imprese Ferroviarie clienti, maturato nel corso di oltre un decennio, quale risultato delle politiche di liberalizzazione europee recepite nell'ordinamento nazionale.

Ad oggi, le dimensioni del mercato vedono la presenza di 35 Imprese Ferroviarie operative sul mercato, con 41 contratti di utilizzo della rete sottoscritti, dei quali 20 riferiti al settore merci, 19 a treni viaggiatori e 2 per corse prova.



Trend n. IF operative

Nel 2018 il mercato ha sviluppato traffici, in termini di treni km, pari a 363 mln[8], con una crescita dal 2014 pari al 10%.



Circa il 55% dei volumi è stato registrato sul segmento regionale, il 31% sul segmento passeggeri media-lunga percorrenza ed il restante 13% su quello merci.

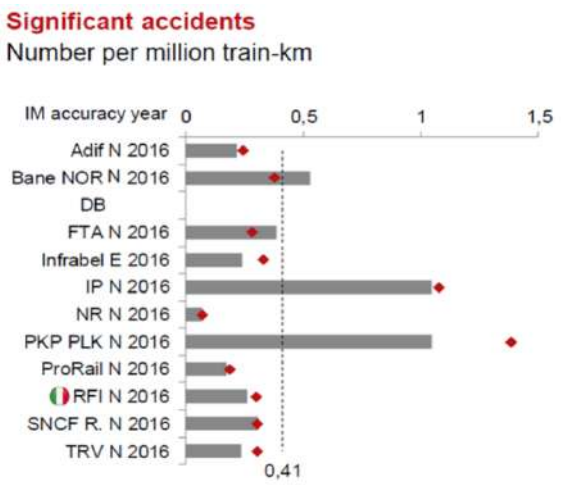
In presenza di tali livelli di traffico i punti maggiormente sollecitati risultano essere i nodi in corrispondenza delle città con la maggior densità di popolazione. Ne deriva che le direttrici che mettono in relazione tali importati punti della rete siano anche le tratte a maggior concentrazione di traffico.

Sicurezza

La sicurezza è per RFI il primo fattore di valutazione della qualità dei servizi core del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale: la circolazione dei treni e il mantenimento in efficienza dell'intera rete ferroviaria.

Ottenuta innanzitutto con il coinvolgimento capillare del proprio capitale umano tramite presidi e misure tecnologiche, organizzative e normative orientate a ridurre al minimo il rischio di incidentalità, la sicurezza dell'esercizio ferroviario rappresenta quindi il primo fronte di impegno di RFI verso i propri stakeholders esterni e interni.

[8] Dato al 31/12/2018



Tale impegno, nonostante la continua crescita di traffico registrata sulla rete, ha permesso di raggiungere l'importante obiettivo di divenire una delle reti più sicure a livello europeo.

Puntualità

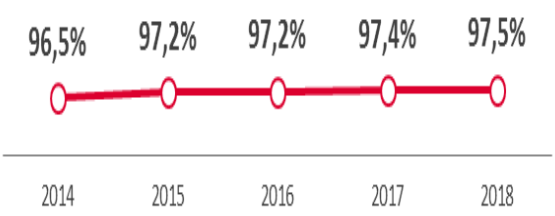
La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione che nasce con lo scopo di controllare, in tempo reale, il traffico dei treni ed adottare gli eventuali provvedimenti necessari a garantire la regolarità del servizio.

Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno, visualizzabile dagli operatori attraverso una serie di sistemi di supporto collegati alla piattaforma integrata circolazione (PIC), che gestisce i dati relativi alla marcia del treno.

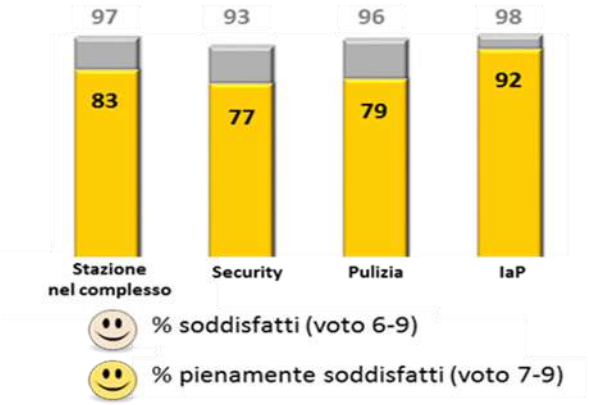
Il "calcolo della puntualità'' dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146-T/2000 e dal Prospetto Informativo della Rete, il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità del gestore viene misurata escludendo i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle IF (puntualità RFI). Il Trend degli ultimi anni mostrano, a livello globale un miglioramento delle performance del GI.



Customer satisfaction

Per migliorare i servizi offerti e indirizzare le scelte aziendali, RFI è impegnata nel monitoraggio costante dei giudizi, delle esigenze e i desiderata dei propri clienti diretti e indiretti, attuali e potenziali, e degli altri *stakeholders*, attraverso indagini di *customer satisfaction*, tra le più estese nel panorama italiano, per la rilevazione della qualità dei servizi offerti al pubblico nelle stazioni.



4. Vision, obiettivi, driver strategici e ambiti di intervento

La vision che orienta la strategia del Gestore Infrastruttura è orientata a contribuire allo sviluppo sostenibile e all'attrattività del Paese mettendo al centro la soddisfazione delle esigenze di mobilità della persone e della logistica ed aumentando la connettività e la sua integrazione con il sistema Italia.

Un'ambizione definita in risposta ad un contesto nazionale che, di fronte alla crescita della domanda di mobilità e allo squilibrio a favore del mezzo privato, impone al Gestore di coo-petere con gli altri sistemi di trasporto per rendere più accessibile, attrattiva ed integrata la mobilità collettiva sfruttando le grandi potenzialità della ferrovia in quanto sistema vincolato ad alta intensità di capitale.

Tanto più in uno scenario globale caratterizzato da una forte accelerazione dei fenomeni di concentrazione antropica/congestione urbana e di cambiamento climatico da affrontare secondo un paradigma di crescita più sostenibile, durevole ed equo entro cui, seguendo l'Agenda 2030 e gli SDGs delle Nazioni Unite, giocano un ruolo centrale le infrastrutture, i trasporti e l'innovazione.

In tale prospettiva le decisioni del Gestore sono orientate da Key driver fondamentali:

- Sicurezza
- Puntualità e affidabilità
- Upgrade prestazionale
- Efficienza, innovazione e sostenibilità

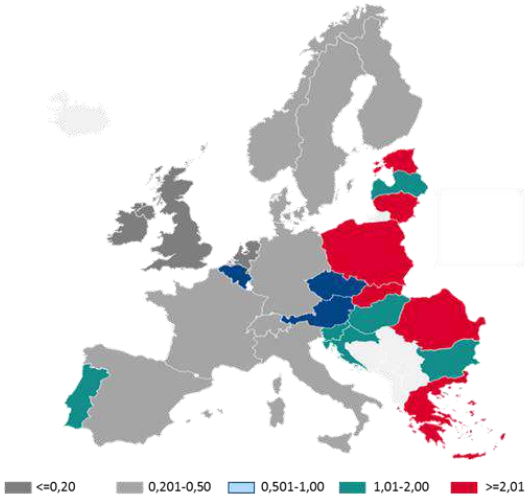
ed individuano cinque ambiti prioritari di intervento:

- Stazioni
- Trasporto pubblico locale
- Lunga percorrenza
- Logistica
- Ambiente & sociale.

Tra gli ambiti, forte impulso è attribuito a due grandi programmi: il Piano stazioni e l'evoluzione tecnologica della rete. Il primo pensato per la riconfigurazione delle stazioni come nodi intermodali e poli di

servizi e di valore per il territorio con l'offerta di più qualità, sicurezza e accessibilità per tutti, dalle Persone a Ridotta Mobilità, ai pendolari, ai turisti; il secondo per accelerare l'implementazione del sistema ERTMS sul 100% della rete entro il 2035 per dotare l'Italia di uno dei sistemI ferroviari tra i più avanzati del mondo.

Un posto centrale è riservato al continuo impegno per il **miglioramento della sicurezza ferroviaria** muovendosi con uomini, mezzi, processi e tecnologie verso la meta "incidenti zero" e con studi ed interventi verso la maggior resilienza dell'infrastruttura e la protezione del suolo dal rischio idrogeologico e sismico in risposta alla crescente fragilità del territorio.



Incidenti significativi/mln tr-km [2006-2016]

Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways).

Al primo posto tra gli interventi per innalzare la qualità del servizio ferroviario, **l'impegno per migliorarne la puntualità** con azioni di breve e medio-lungo periodo sulla gestione della circolazione e la revisione complessiva dell'orario in affiancamento a interventi sull'infrastruttura per innalzarne l'affidabilità e la dotazione tecnologica nei più saturi nodi metropolitani e tratti di linea.

Impegno decisivo entro il 2023 anche per **l'innalzamento della capacità e prestazionalità** della rete e la connettività del sistema Paese tramite interventi di realizzazione di nuove linee e di velocizzazione di tratte ferroviarie a servizio del trasporto di medio-lungo raggio e del TPL; il collegamento ferroviario di ulteriori porti, terminali ed aeroporti e l'adeguamento prestazionale delle linee merci, in particolare relativamente alla rete core.

4
driver strategici

Sicurezza ferroviaria, per le persone e per il territorio

Al fine di migliorare la sicurezza ferroviaria il Gestore prevede di mettere in campo nei prossimi anni una serie di azioni focalizzate su determinati ambiti di rilevanza:

- **Mitigazione rischio idrogeologico**: si tratta di interventi finalizzati alla

protezione della sede e all'installazione di sistemi di allarme e monitoraggio per la difesa della stessa nonché l'effettuazione di sperimentazioni e ricerche volte a migliorare la conoscenza dei fenomeni franosi, alluvionali e meteorologici.

- **Sicurezza in galleria:** gli interventi sono dettati dalla necessità di adeguamento alla norma (DM 28/10/2005) per un set di gallerie individuate a valle dell'analisi di rischio, della viabilità di accesso agli imbocchi, della fornitura di mezzi di soccorso e apparati GSM-R ai vigili del fuoco, della segnaletica, del corrimano, dell'illuminazione di emergenza e dei serbatoi d'acqua agli imbocchi delle gallerie.
- **Sicurezza passaggi a livello:** si tratta di interventi finalizzati alla realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui nodi e anche su alcune linee complementari secondo criteri e priorità previsti nella L. 354/98 e, in una logica complementare, per la protezione dei PL pubblici e privati, secondo una priorità definita attraverso l'analisi del rischio.
- **Risanamento acustico:** si tratta di interventi finalizzati all'installazione di barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori per contenere ed abbattere l'emissione sonora.
- **Miglioramento sismico, adeguamento a STI e conservazione opere d'arte:** si tratta di interventi finalizzati alla mitigazione del rischio sismico su ponti e fabbricati, all'adeguamento della Rete TEN-T alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) Reg. UE 1315/2013 e alla risoluzione di criticità relative allo stato di conservazione delle opere d'arte.
- **Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali:** si tratta di interventi finalizzati al miglioramento dei sistemi di controllo termico a distanza delle boccole dei rotabili (RTB), dei sistemi di pesatura dinamica dei rotabili, portali multifunzione sperimentali che integrano i sistemi di pesatura con la rilevazione di incrementi di temperatura e principi di incendio e di ingombri.
- **Sviluppi infrastrutturali innovativi:** al fine ottimizzare la gestione delle fasi di allerta meteo è previsto lo sviluppo di un sistema di «early warning» sismico

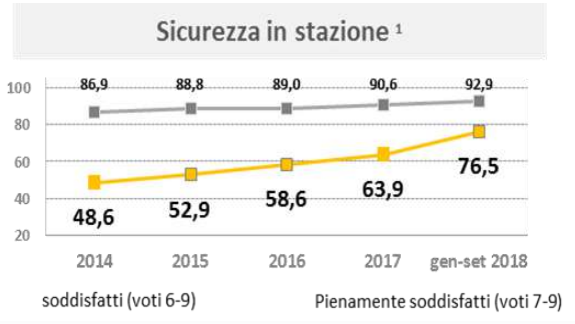
"…le azioni per migliorare la sicurezza della rete"

(EWS) per la mitigazione delle conseguenze di un terremoto e di una rete pluviometrica.

- **Sicurezza armamento:** si tratta di interventi finalizzati all'upgrade dei giunti con kit traverse e all'installazione di dispositivi di controllo automatico.

In merito alla sicurezza in stazione, RFI ha rilevato attraverso i suoi strumenti di indagine, che l'esigenza primaria delle persone in stazione è rappresentata dal sentirsi più sicure e protette. Pertanto il Gestore è impegnato in una serie di azioni volte ad aumentarne la sicurezza e la sua percezione da parte dei suoi utenti tramite:

- il **Progetto gate:** prevede l'introduzione di varchi di controllo degli accessi all'area di arrivo e partenza dei convogli ferroviari nelle principali stazioni "di testa" della rete al fine di superare gli elementi di degrado propri delle stazioni inserite in grossi ambiti urbani ed il fenomeno dei furti in stazione. Nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Firenze Santa Maria Novella sono già stati installati, mentre ne è stata prevista l'attivazione nelle stazioni di Napoli C., Torino P.N., Venezia S.L, Bologna C., Roma Tiburtina, Milano Rogoredo;
- la **Piattaforma nazionale security**: è prevista la realizzazione e l'upgrading di impianti di "sicurezza attiva" finalizzati alla protezione della clientela, del personale e dei frequentatori degli spazi ferroviari da atti di violenza e aggressioni, nonché **alla tutela** dell'infrastruttura e del patrimonio societario



1) fonte: OdM RFI - Indagini CATI in stazione (Scenari-Doxa) 2018

Puntualità e regolarità dei servizi ferroviari e affidabilità dell'infrastruttura

Per migliorare la puntualità e la regolarità dei servizi ferroviari il Gestore ha previsto una serie di azioni (di breve e medio-lungo periodo) aventi impatto sia sulla circolazione per quanto riguarda i servizi a mercato ed i servizi regionali, che sull'infrastruttura intesa come intera rete. Le azioni gestionali prevedono:

- il contenimento delle soggezioni infrastrutturali;

- la revisione del programma treni nei grandi impianti per ottimizzare al massimo "tagli", tempi occupazione binari e manovre da/per depositi;
- il monitoraggio congiunto con le Imprese Ferroviarie (IF) relativamente alle partenze dalle stazioni origine (grandi impianti);
- le possibili azioni sull'orario attuale mediante lo shunt delle stazioni principali (Milano e Roma);
- la revisione complessiva del modello di offerta al fine di sfruttare al meglio la capacità disponibile tramite il più efficace utilizzo delle stazioni di testa Milano Centrale e Roma Termini;
- la revisione della struttura oraria dell'offerta AV per garantire maggiore robustezza;
- implementazione di un nuovo software per la programmazione ottimizzata dell'orario e per la gestione "attiva" della circolazione (OPTIMA) che consenta l'aumento della qualità dei nuovi modelli d'offerta ed il supporto in

circolazione alla risoluzione delle interferenze d'esercizio.

Piano straordinario per il recupero dell' affidabilità e il contenimento delle soggezioni infrastrutturali sulle principali direttrici interessate dal trasporto regionale;

piano di monitoraggio della puntualità dei treni di inizio turno in partenza dalla stazione origine.

- Attivazione di un Piano rinnovo dell'armamento (binari, deviatoi, giunti) e degli interventi sulle opere d'arte (Piano di manutenzione straordinaria/upgrade) per il miglioramento delle prestazioni di affidabilità e per la standardizzazione degli elementi infrastrutturali;
- implementazione di strumenti di diagnostica predittiva (entro il 2023 è

prevista la copertura al 100% della rete fondamentale, rete AV, nodi e direttrici) mediante l'incremento ed il revamping della flotta per la diagnostica mobile (Nazionale e territoriale);

- rafforzamento degli organici per il presenziamento degli impianti strategici e per la riduzione dei tempi di intervento, anche a seguito di opportuna dislocazione del personale della manutenzione nei punti strategici della rete;
- gli upgrade tecnologici (ERTMS HD; sistemi di distanziamento; ERTMS)

Upgrade prestazionale

Il Gestore Infrastruttura ha definito una serie di azioni finalizzate a far crescere la capacità e l'accessibilità della rete ferroviaria, contribuendo a migliorare la connettività del sistema Paese.

"… le azioni per migliorare le prestazioni e l'accessibilità delle rete"

Tali attività riguardano i seguenti ambiti:

- **potenziamento delle direttrici**: le attività di velocizzazione, potenziamento tecnologico e sviluppo delle direttrici di lunga percorrenza sono promosse, sia attraverso interventi di potenziamento tecnologico e prestazionale delle linee esistenti, sia attraverso la realizzazione di nuove linee AV/AC;
- **interventi sui nodi urbani e sul Trasporto Pubblico Locale (TPL)**: al fine di far fronte alla crescente pressione del traffico ferroviario, caratterizzato da servizi cadenzati ad alta frequenza, sono previsti interventi sui nodi metropolitani per supportare e incrementare la capacità della rete ferroviaria e migliorre la qualità e la

regolarità del servizio. I potenziamenti tecnologici puntano su nuovi sistemi di distanziamento di ultima generazione (quali l'ERTMS HD[9]).

Sono previste, inoltre, iniziative di miglioramento della regolarità della circolazione, nonché di velocizzazione e cadenzamento dei servizi suburbani e regionali, per promuovere l'utilizzo della modalità ferroviaria nella mobilità sistematica:

- **supporto alla logistica**: al fine di migliorare e accrescere il trasporto delle merci su ferro sono stati definiti adeguamenti prestazionali agli standard previsti per la rete "core" TEN-T al 2030 (adeguamento delle opere d'arte per il transito di treni merci pesanti, allungamento dei moduli di linea per il transito di treni lunghi fino a 740m, attrezzaggio, ERTMS, adeguamento della sagoma). Parallele sono anche le attività di rafforzamento della cooperazione internazionale tra i Gestori di reti incluse nei Corridoi merci, al fine di migliorare le performance del trasporto merci internazionale;
- **primo e ultimo miglio**: per potenziare ed efficientare le interconnessioni della rete ferroviaria con i distretti produttivi, i porti e gli interporti, il Gestore ha previsto interventi di riduzione dei costi legati al primo e all'ultimo miglio. Tali interventi consistono nella realizzazione e nell'upgrading degli impianti ferroviari a servizio dei terminal e nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee di collegamento alla rete "core" in vista degli obiettivi TEN-T al 2030. In particolare, sono previsti interventi di elettrificazione, potenziamento tecnologico e mudulo per riduzione dei tempi di carico e scarico su collegamenti esistenti;
- **ERTMS:** Accelerazione del programma per l'attrezzaggio ERTMS entro il 2035 dell'intera rete con contestuale adeguamento degli apparati ACC.

In sinergia con le iniziative programmate per l'upgrading e lo sviluppo tecnologico e infrastrutturale della rete e delle sue prestazioni a servizio della circolazione dei treni (regionali, di lunga percorrenza e merci) RFI persegue un nuovo orizzonte di crescita per le stazioni ferroviarie al fine di innalzarne la funzionalità, il valore, la sicurezza e l'integrazione con le altre modalità di trasporto. Con questo obiettivo è stato pertanto avviato un percorso di ripensamento delle stazioni sia nelle loro dotazioni interne che nella connessione

[9] European Rail Traffic Management System High Definition

con il contesto esterno, al fine di renderle non più solo poli trasportistici, ma anche poli di attrazione di servizi alle persone e al territorio, funzionali allo sviluppo della smart city: una città semplice, intelligente, connessa, sostenibile e digitalizzata.

Le stazioni: il nuovo piano integrato RFI

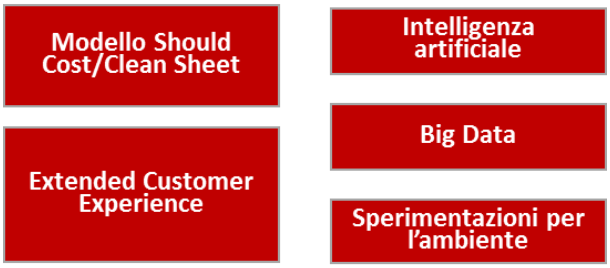
Efficienza, innovazione e sostenibilità

Il nuovo paradigma del Gestore Infrastruttura per l'innovazione e la trasformazione digitale si fonda su una maggiore attenzione verso l'interazione e la collaborazione con gli stakeholder, supportata da soluzioni tecnologiche efficienti ed evolute che integrano in misura crescente criteri di sostenibilità.

La sostenibilità, infatti, è intesa sia in quanto modalità di approccio olistico e sistemico a tutte le dimensioni aziendali, sia in quanto input per la definizione di specifiche iniziative e best practices in ambito ambientale e sociale.

L'impegno per l'integrazione della sostenibilità nel business si concretizza nella costante promozione di innovazioni di prodotto e di processo che, garantendo i più alti standard di qualità e sicurezza, aiutano a ridurre l'impatto sull'ambiente attraverso un uso efficiente delle risorse naturali. Inoltre, al fine di garantire una sempre più efficiente gestione efficiente delle risorse pubbliche, è stato avviato un percorso di revisione dei processi approvvigionamento mediante l'adozione di un modello analitico di determinazione del prezzo ottimale delle forniture.

"… le azioni per migliorare efficienza, innovazione e sostenibilità"



Tra le principali azioni di miglioramento in questi ambiti vi sono le seguenti attività:

- **extended customer experience**: consiste nella predisposizione di strumenti innovativi per guidare il viaggiatore (es. travel companion, indoor mapping di stazione, notifiche sui ritardi);
- **intelligenza artificiale**: interventi per migliorare la conoscenza a servizio

dei processi industriali, con particolare riferimento alla manutenzione e alla gestione della circolazione;

- **big data**: interventi per una gestione integrata e intelligente di sistemi complessi, a partire dal patrimonio di conoscenza prodotto dall'azienda;
- **Shuld Cost/Clean Sheet:** nuovo modello di approvvigionamento che prevede la determinazione del prezzo ottimale delle forniture ed è articolato su singole sotto-componenti e driver di costo, con benefici in termini di migliori strategie di acquisto, riduzione dei tempi di gara, migliori negoziazioni;
- **sperimentazioni per l'ambiente:** al fine di individuare soluzioni di business finalizzate a migliorare l'efficientamento energetico delle attività, promuovere l'uso circolare delle risorse e l'utilizzo di energie alternative non fossili, sono in corso: sperimentazioni di alcuni iniziative per individuare soluzioni ottimali di recupero dell'energia di fenatura dei terni, studi sulla mobilità ferroviaria a idrogeno e relativi impatti sull'infrastruttura, realizzazioni di impianti di distaffaggio per il riutilizzo dei materiali nell'attività di armamento, produzioni di eco-ballast da cui ottenere pietrisco per la massicciata.

Principali progetti ICT

- **SEM, WI-LIFE, Tornelli 2.0 Sala Blu+, Videosorveglianza** integrata**, digitalizzazione delle stazioni,** per migliorare la connettività, l'accessibilità, la sicurezza; **sensoristica** IoT per l'efficiente utilizzo degli impianti

- **Optima** nuova piattaforma per **integrare** la pianificazione dell'**orario** e la **regolazione** della **circolazione**

- **I-MAN device** e **sistemi integrati**, per abilitare **l'analisi predittiva** e **controllo dei rischi** per i soggetti coinvolti nella manutenzione

- **Sala Operativa strumenti di monitoraggio** e di **supporto** alle **decisioni.** Unico punto di accesso, per tutti gli stakeholders in **real time** per la **gestione** degli **eventi**

- **MUIF** Modello Unico Infrastruttura Fisica in formato digitale
- **BIM** metodologia Building Information Modelling per progettazione, realizzazione e manutenzione delle opere infrastrutturali.

- **Rightsizing investimenti**
- **Manutenzione Predittiva**
- **Digitalizzazione** processi operation di stazione
- **VOIP**

5
Ambiti di intervento

I quattro driver strategici precedentemente descritti indirizzano trasversalmente le iniziative del Gestore in cinque ambiti di intervento prioritari.

Di seguito si riportano le principali iniziative del Gestore in ciascun ambito.

Stazioni

Attraverso l'implementazione del Piano stazioni il Gestore punta ad offrire crescente accessibilità alle stazioni ferroviarie e maggiore qualità e servizi alle persone e alle città su cui insistono.

Il nuovo concept di stazione persegue un orizzonte di crescita in osmosi con il territorio con cui si connette: è intelligente, creativa, inclusiva, accessibile, integratore di cultura, di comunicazione e di cooperazione, valorizza reti e connessione.

L'obiettivo del Piano delle stazioni è quello di ricondurre la stazione al centro di un sistema di mobilità integrata sostenibile, con spazi e servizi in grado di garantire un'intermodalità rapida e intuitiva, pensata come parte integrante della "smart city", capace di influire positivamente sulla riqualificazione dell'ambiente urbano. Per realizzzare tale obiettivo è necessario operare in una logica di sistema che consideri in maniera integrata ambiti ed interventi di competenza tanto di RFI quanto degli Enti Locali di riferimento. In questo quadro le principali linee di azione del Gestore sono individuabili in :

- **Progettazione integrata**: prevede azioni progettuali ad hoc sulla base dell'analisi di contesto, al fine di cogliere le potenzialità e le criticità attuali per interventi mirati (es. offerta intermodale, servizi alle persone, percorsi accessibilità PRM). In tale fase viene svolta anche l'attività di progettazione e co-pianificazione con gli

enti locali, necessaria per una progettazione integrata della stazione con i servizi presenti nel territorio.

- **Progetti Easy&Smart Station**: consistono nella realizzazione di interventi di miglioramento degli spazi interni delle stazioni e delle delle informazione al pubblico, al fine di "vestire" le stazioni di tecnologie digitali e rendendole sempre più accessibili e inclusive.
- **Riqualificazione aree esterne:** prevede interventi su piazzali di stazione e aree limitrofe anche per la «cucitura» delle zone urbane separate dal fascio binari come contributo alla qualificazione degli ambienti urbani e alla progressiva eliminazione delle situazioni di degrado.
- **Ridefinizione esigenze di offerta servizi ferroviari e orario integrato:** Iniziative gestionali per l'integrazione dell'orario ferroviario con altri mezzi di trasporto pubblico locale connessi alla stazione svolte in co-pianificazione con enti locali per miglioramento offerta intermodale da/per le stazioni

Trasporto pubblico locale

Il trasporto regionale, con una produzione annua di 203 mln di treni*km, pari al 58% del volumi circolanti sulla rete gestita da Gestore Infrastruttura, rappresenta il segmento di traffico di maggiore rilevanza.

Il ranking, in termini di traffico sviluppato, vede capofila la Regione Lombardia con quasi 34 mln di treni*km, seguita dal gruppo di cinque Regioni: Lazio, Piemonte, Toscana, Veneto ed Emilia Romagna con livelli di produzione variabili tra15 e 22 mln di treni*km.

Per migliorare la qualità del TPL, il Gestore Infrastruttura ha previsto i seguenti ambiti di azione:

- **Nodi urbani**: Interventi infrastrutturali e gestionali volti a supportare servizi cadenzati ad alta frequenza, incrementando la capacità della rete e migliorando la qualità e la regolarità del servizio, in costanza di velocità;
- **Bacini regionali**: Interventi per migliorare la regolarità della circolazione, la velocizzazione e il cadenzamento orario dei servizi suburbani e regionali;
- **Stazioni**: Piano integrato stazioni per aumentare il livello di connettività e l'offerta di servizi con soluzioni specificamente mirate alla diminuzione dei perditempo da rottura di carico.

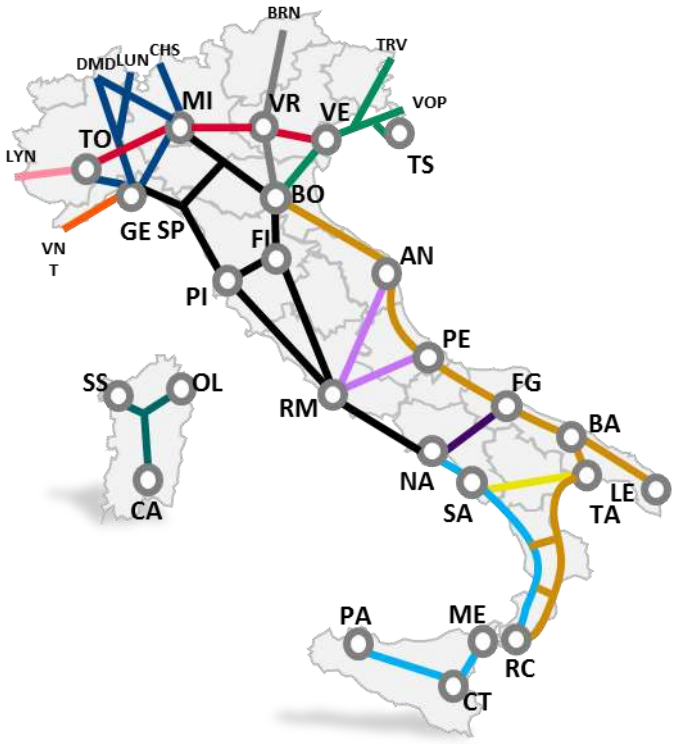
Lunga percorrenza

La lunga percorrenza è caratterizzata da esigenze di velocità, regolarità dei servizi e livelli di capacità adeguati alla domanda.

Il Gestore Infrastruttura è attivamente coinvolto in una serie di progetti finalizzati

a garantire una connettività “a rete” interpolo su tutte le principali direttrici e lungo i corridoi “Core” della rete TEN-T caratterizzati da condizioni di domanda in grado di sostenere un’offerta adeguata in termini di frequenza e velocità, con l’obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4.30h (considerato in prima approssimazione elemento prestazionale di discrimine con il sistema aereo).

Rete	Attività GI
Trasversale Torino-Venezia	• AV/AC Brescia-Verona-Vicenza • Upgrade tecnologico Torino-Padova
Liguria-Alpi	• Velocizzazione Genova-Milano/Torino • Potenziamento Rho-Gallarate • Upgrade tecnologico linee Liguria
Brennero-Verona-Bologna	• Valico del Brennero e potenziamento linea di accesso • Upgrade tecnologico Bologna-Verona
Bologna-Venezia-Trieste/Udine	• Velocizzazione Venezia-Trieste • Upgrade tecnologico Bologna-Padova • Collegamento aeroporto di Venezia
Dorsale Centrale e Tirrenica Nord	• Upgrade tecnologico e velocizzazione DD FI-RM • Upgrade tecnologico Milano-Bologna, Bologna-Prato e Roma-Napoli
Trasversali appenniniche	• Velocizzazione Roma-Pescara (fasi) • Potenziamento Orte-Falconara (fasi)
Adriatico-Jonica	• Velocizzazione Adriatica • Ammodernamento linea jonica
Napoli-Bari	• Raddoppio e velocizzazione itinerario
Napoli-Palermo	• Nuovo collegamento Palermo-Catania • Raddoppio Messina-Catania • Velocizzazione Tirrenica Sud
Salerno-Taranto	• Nuova linea Ferrandina-Matera • Velocizzazione Salerno-Potenza
Rete Sarda	• Upgrading tecnologico intera rete • Velocizzazione Oristano-Olbia/Sassari (fasi)



Logistica

Nonostante la crescita della domanda di trasporto, il modo ferroviario continua ad evidenziare difficoltà nell'attrarre consistenti volumi di traffico merci.

L'impulso maggiore proviene dal traffico internazionale (la cui quota in Italia è passata dal 32% del 2007 al 45% del 2017) veicolato dai corridoi europei.

Per acquisire maggior competitività, pertanto, si rende necessario realizzare una rete sempre più interoperabile a livello europeo sia in termini infrastrutturali sia in termini operativi e sempre più interconnessa con i porti, principali centri di attrazione / generazione delle merci.

La linea di azione del Gestore è focalizzata a ottimizzare e sviluppare tre condizioni ritenute strategiche per attrarre un maggior volume di merci sulla modalità di trasporto ferro:

- **adeguamenti prestazionali:** gli interventi di adeguamento prestazionale si concentrano sui punti critici della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m, all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes,

all' adeguamento delle opere d'arte per consentire il transito di treni merci pesanti (fino a 22,5 tonnellate per asse).

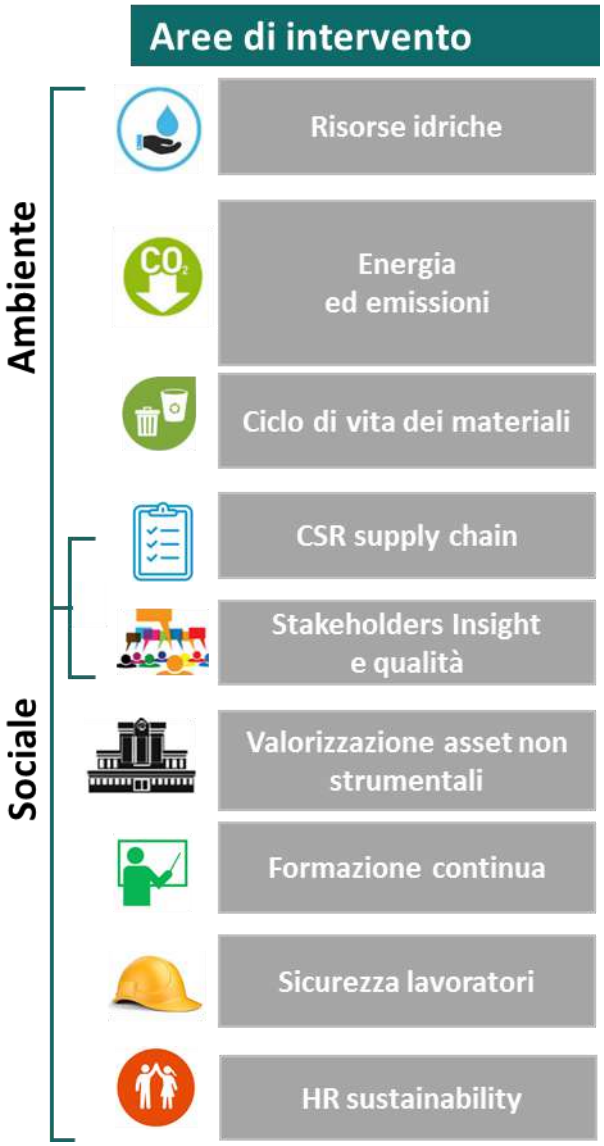
- **primo/ultimo miglio:** gli interventi di potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirano alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio". Gli interventi si concentrano sui porti e terminali *core* e consistono nella realizzazione e nell'upgrading degli impianti ferroviari a servizio dei terminal oltre che nel potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee di collegamento alla rete nazionale. Le azioni riguardano principalmente l'elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna, l'upgrade del layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie e l'installazione del sistema di "segnalamento basso".
- **cooperazione internazionale tra Gestori:** dal 2019 alla guida di tre Corridoi merci, su quattro di interesse italiano, vi sono direttori di nomina RFI il cui impegno è focalizzato a rafforzare il potenziamento dell'offerta commerciale integrata, il coordinamento dei lavori di manutenzione, la puntualità dei treni merci internazionali, il coinvolgimento dei terminali per la gestione integrata della capacità, la gestione integrata della capacità di ultimo miglio, la valorizzazione degli investimenti societari verificandone la coerenza temporale rispetto ai partners.

Ambiente & Sociale

Il progressivo percorso di integrazione della sostenibilità nel business insieme alla crescente consapevolezza degli ampi margini di azione nel contribuire all'affermazione di uno sviluppo condiviso, duraturo e soprattutto vantaggioso per tutti, hanno portato il Gestore Infrastruttura ad orientare i propri ambiti di intervento verso gli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs).

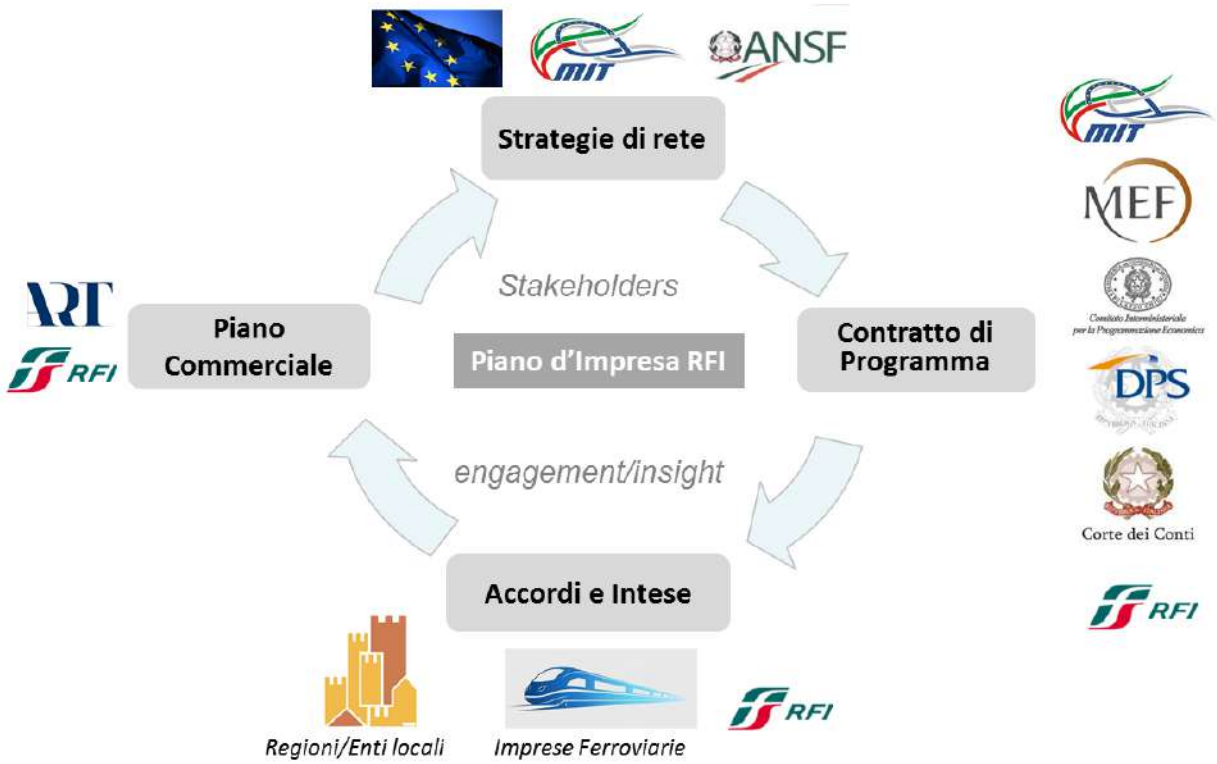
Sebbene il Gestore Infrastruttura intenda la sostenibilità in quanto modalità di approccio olistico / sistemico a tutte e dimensioni aziendali, numerose sono le iniziative specificamente mirate allo sviluppo di best practices di sostenibilità in ambito ambientale e sociale, sia di tipo consolidato che sperimentale destinate in prospettiva ad essere estese all'intera rete e a tutti i processi.

Nell'immagine seguente si riporta un dettaglio delle principali aree di intervento a cui sono associate specifiche iniziative.



5. Strumenti e percorsi di pianificazione e programmazione del GI

Il processo di pianificazione/programmazione/progettazione/realizzazione degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale prevede l'accesso e le consultazioni delle informazioni attinenti alla programmazione da parte dei richiedenti accesso, anche potenziali ed è orientato al rispetto dei principi di efficienza, efficacia, economicità, trasparenza, separazione contabile e rendicontazione della spesa pubblica e preventivamente alla fase di approvazione della programmazione degli interventi stessi.



6. La prioritarizzazione degli investimenti: metodo, criteri, dimensioni e metriche

Portafoglio investimenti e blocchi di intervento

Per rendere trasparente ed efficace il processo che ha portato all'inserimento dei progetti all'interno del CdP-I, è stata evidenziata la prassi consolidata di trattare in maniera differenziata due diverse tipologie di investimenti legati rispettivamente all'up-grading dell'esistente (1ª tipologia) e allo sviluppo (2ª tipologia). Le due tipologie presentano altrettante specifiche e differenti metodologie di analisi, che consentono un reale e proficuo confronto degli interventi contenuti all'interno di ciascuna di esse. Con questo presupposto il portafoglio di investimenti è stato suddiviso in macro filoni di intervento ai quali sono state attribuite spcifiche caratteristiche e priorità,e distinti criteri di valutazione:

Blocco 1: PROGRAMMI di investimento di upgrading della rete esistente finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza dell'infrastruttura.

Sono espressione di esigenze del Gestore dell'infrastruttura derivanti dagli obblighi di legge e dalla necessità di garantire la fruibilità della rete in termini di mantenimento e crescente affidabilità ed efficienza che hanno determinato occorrenze finanziarie nel quinquennio di vigenza del contratto in funzione della capacità tecnico-economica.

Ai programmi è attribuita per default priorità di finanziamento e la valutazione è finalizzata a definirne il dimensionamento in termini di allocazione risorse.

Blocco 2: PROGETTI di investimento per lo sviluppo della rete finalizzati a rispondere alle esigenze di connettività del territorio.

Sono espressione di esigenze rinvenienti dal knowledge del Gestore e dagli stakeholders che hanno determinato un fabbisogno finanziario nella parte programmatica del CdP-I sulla base dell'avanzamento della maturità delle diverse fasi di progettazione e realizzazione.

Sono oggetto di prioritizzazione, sulla base di criteri multipli di valutazione, progetti per l'elegibilità a finanziamento e compatibilizzazione con il quadro di finanza pubblica annuale.

Per il 2019 i progetti sottoposti a valutazione sono 115.

6.1 Approccio metodologico per la valutazione

Il presente Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti (DVPPI) costituisce lo strumento di sintesi, riferito a tutti gli investimenti ricompresi nel portafoglio del contratto che manifestano fabbisogni finanziari, per l'individuazione dei progetti di investimento che presentano caratteristiche di maturità e con ritorni tecnico-prestazionali che possono essere considerati elegibili in termini di priorità di finanziamento per la contrattualizzazione annuale degli aggiornamenti del CdP-I e per la definizione del livello di cantierabilità dei programmi di investimento da cui deriva il dimensionamento del fabbisogno finanziario.

Il DVPPI è finalizzato a fornire un ranking di priorità ranking di priorità per i progetti di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed il livello di cantierabilità dei programmi di investimento. Il DVPPI verrà aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità e costituirà la base informativa per l'aggiornamento del Documento Pluriennale di Pianificazione in relazione agli interventi previsti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le modalità di valutazione dei programmi pluriennali (blocco 1) e degli specifici progetti di sviluppo infrastrutturale (blocco 2) rispondono ai criteri individuati nelle Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche ai sensi dell'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228. (Delibera CIPE n. 68/2016).

Il DVPPI costituisce uno strumento di supporto alle scelte di tipo "multicriteria", che consente di sintetizzare in un unico procedimento valutativo quanto previsto dal DPCM 3 agosto 2012 in relazione ai seguenti criteri di selezione delle opere:

- redditività sociale;
- sostenibilità e fattibilità finanziaria;
- contributo del progetto ad altri obiettivi strategici di politica nazionale dei trasporti ed economica
- soddisfazione degli obiettivi specifici di settore e di area.

Secondo quanto indicato dalle "Linee Guida" sono stati inoltre oggetto di valutazione i criteri addizionali di premialità legati alla:

- sostenibilità gestionale e amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto e dell'iter procedurale di approvazione;
- attivabilità dell'intervento in tempi certi, connessa al grado di maturità e condivisione del progetto con i territori e le comunità locali;
- miglioramento dell'accessibilità e coesione territoriale, promozione dell'intermodalità e completamento delle reti TEN-T
- promozione dell'innovazione tecnologica e potenziamento delle prestazioni e della sicurezza;
- effetti sulla gestione e sulla manutenzione delle opere una volta completate.

6.2 Metodo per il dimensionamento dei programmi di investimento per l'upgrading della rete (blocco 1)

Nel presente paragrafo vengono descritti metodi e criteri applicati dal Gestore Infrastruttura per il dimensionamento dei fabbisogni finanziari necessari per l'attuazione dei programmi pluriennali di spesa, ossia per gli *"Insiemi coerenti di interventi – anche di limitate dimensioni - con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono al perseguimento di uno o più degli Obiettivi strategici"* della programmazione nazionale delle Opere Pubbliche.

Tali esigenze di investimento derivano generalmente da specifici obblighi normativi nazionali e/o comunitari, ma anche da accordi con le amministrazioni centrali e locali, da sollecitazioni commerciali e da richieste delle imprese di trasporto, nonché da esigenze di miglioramento e sviluppo dei processi industriali.

L'**eligibilità a finanziamento dei programmi pluriennali di spesa è da intendersi automaticamente verificata** in quanto tali interventi rispondono a specifici obiettivi strategici definiti nell'ambito della programmazione nazionale. I programmi si configurano come "Piani

Operativi", coerenti con la strategia nazionale e con il piano industriale del Gestore, che definiscono l'impegno tecnico-economico e quantificano gli obiettivi da raggiungere in orizzonte di medio-lungo periodo.

La valutazione di coerenza strategica è richiesta in fase di avvio di nuovi programmi e per la riautorizzazione di iniziative che manifestano variazioni di perimetro e/o costo oltre il 10% dei costi complessivi di investimento.

Il **dimensionamento delle risorse** che devono essere destinate annualmente alla realizzazione dei programmi è determinato principalmente dalla presenza di fattori endogeni (es. soggezioni all'esercizio della circolazione) ed esogeni (es. autorizzazioni per acquisizione di aree esterne alla sede ferroviaria) che devono essere considerati per **massimizzare la realizzazione dei Piani**.

Il piano pluriennale dei fabbisogni tecnico-economici si sostanzia nella valutazione dei nuovi impegni di spesa per l'assunzione di Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti (OGV). Ciascun Piano Operativo, e consenguentemente la programmazione dei fabbisogni tecnico-economici che ne costituisce parte integrante, viene ritarato annualmente dal Gestore nell'ambito del processo di formazione/aggiornamento del Piano Industriale per tener conto dell'evoluzione delle strategie nazionali e dei vincoli normativi/attuativi, dell'effettiva disponibilità dei fattori produttivi e della sostenibilità tecnico-economica complessiva del Piano investimenti.

Il Contratto di Programma, in coerenza con la programmazione nazionale, dettaglia le diverse tipologie di intervento, distinguendo tra interventi specifici del settore ferroviario e programmi trasversali.

Nel primo insieme ricadono gli interventi per l'adeguamento della rete agli standard di sicurezza, per la gestione/mitigazione degli impatti ambientali, per l'evoluzione tecnologica, per l'upgrading delle reti regionali e per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori.

I programmi trasversali riguardano invece gli interventi per l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee ferroviarie adibite a servizi di tipo metropolitano e suburbano, per il potenziamento dei collegamenti di ultimo/penultimo miglio con i principali poli logistici, per l'upgrading dei collegamenti con i terminal aeroportuali della rete TEN- T e l'adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) delle direttrici nazionali. In questo caso gli interventi ferroviari rispondono ad una logica di sistema che mira alla razionalizzazione della

catena del trasporto sia passeggeri che merci con servizi riconoscibili, omogenei e, ove possibile, unitari.

Dal punto di vista metodologico, ai fini della valutazione si distinguono:

1.a. Programmi per la **sicurezza**, l'affidabilità e l'adeguamento ad obblighi di legge

1.b. Programmi per **miglioramento delle prestazioni** e l'efficientamento.

Tale articolazione trova adeguata rappresentazione nelle tabelle contrattuali:

- i programmi per la **sicurezza e obblighi di legge**, ricompresi nella tabella A01 del Contratto di Programma, rispondono principalmente ad esigenze di Sicurezza della circolazione, adeguamento ad Obblighi di legge, miglioramento della Resilienza ed Efficienza, innovazione e sostenibilità.
- gli altri programmi, ricompresi nella restante parte della tabella A del Contratto di Programma, rispondono principalmente ad esigenze connesse all'**incremento delle prestazioni** (Capacità, Velocità, Interoperabilità - sagoma, modulo, peso assiale, treni pesanti) e al miglioramento della **regolarità** e dell'**accessibilità**, promuovendo l'**efficienza**, **innovazione** e **sostenibilità** e avendo sempre come base il presidio e il miglioramento della sicurezza del sistema.

Dimensionamento del fabbisogno tecnico-economico dei programmi per la sicurezza, l'affidabilità e l'adeguamento ad obblighi di legge (blocco 1.a)

Gli investimenti per il miglioramento della sicurezza ferroviaria rappresentano la prima priorità per il Gestore, che si muove con uomini, mezzi, processi e tecnologie verso la meta "incidenti zero" e la maggior resilienza dell'infrastruttura in risposta alla crescente fragilità del territorio.

Per assicurare l'indirizzo e il controllo dei processi e delle attività produttive della Società relative alla circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, alla sicurezza del lavoro e alla tutela dell'ambiente, RFI ha definito e messo in atto una serie sistematizzata e organica di provvedimenti organizzativi e procedurali che nel loro insieme costituiscono il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS) della Società.

Il SIGS concretizza la politica di RFI in materia di sicurezza, quale valore aziendale inteso come equilibrio tra tecnologie / uomini / organizzazione, soddisfacimento degli obblighi cogenti e vocazione al miglioramento continuo.

Tutte le iniziative attuate dal Gestore sono comunque orientate al costante presidio e miglioramento dei livelli di safety del sistema ferroviario. Elementi di miglioramento della sicurezza sono infatti riscontrabili in tutti gli interventi previsti nel Contratto di Programma parte Investimenti, sia con programmi dedicati alla risoluzione e/o mitigazione di specifici rischi, sia nell'ambito dei programmi di upgrading infrastrutturale e tecnologico, sia nelle nuove infrastrutture che sono progettate con dotazioni di sicurezza rispondenti ai più attuali standard europei.

Il fabbisogno tecnico-economico per i programmi connessi alla sicurezza viene saturato prioritariamente rispetto ad ogni altra iniziativa di sviluppo al fine di conseguire gli obiettivi previsti nei Piani Operativi, in termini di miglioramento del livello di sicurezza della circolazione, del lavoro e della compatibilità ambientale attuale e delle Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) dell'infrastruttura.

Il dimensionamento annuale dei diversi Piani Operativi viene impostato sulla base di:

- priorità d'intervento valutate mediante analisi di rischio;
- fattibilità tecnico-economica degli interventi;
- conseguimento di obiettivi di sicurezza comunque significativi proponendo attuazione di fasi o di interventi alternativi realizzabili sotto esercizio anche nel caso di obblighi di legge che comportano investimenti economicamente insostenibili e irrealizzabili;
- soluzioni tecniche che consentano di ottenere i risultati di sicurezza attesi.

I programmi di investimento per la sicurezza sono stati già previsti e dimensionati nel quadro quinquennale di riferimento rappresentato dal vigente Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 e sono considerati di massima preminenza e improrogabilità; pertanto non vengono sottoposti ad alcuna valutazione per l'attribuzione di priorità, né in confronto con altri programmi, né in competizione con i progetti di sviluppo della rete.

Esempio:

Il programma "Idrogeologia" (codice cdP-I A1013A) avviato a realizzazione nel 2015 prevede investimenti per complessivi 2.000 milioni di euro entro l'orizzonte 2026, risorse per 607 milioni di euro entro e un piano degli impegni così articolato:

Intervento		Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziata Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate CdP-I 2016 proforma	Riduzioni incrementi e rimodulazioni	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (finluna quota nazionale)	EE.LL. e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021 2018	2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026
A1013A	Idrogeologia	INV+PF		193,63	2.000,00	449,83	2,28	154,54	606,65	565,61			37,73	3,32	120,00	150,00	180,00	180,00	763,35	**

Il programma risponde ad obiettivi di adeguamento dell'infrastruttura ad obblighi di legge e al miglioramento della resilienza in risposta ai crescenti fenomeni connessi al climate change e alla fragilità del territorio, sempre più frequenti ed impattanti.

Intervento			KPI	Obiettivi: Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza e sostenibilità
A01	A1013A	Idrogeologia	n° punti singolari a rischio idrogeologico mitigati		●	●	

Il fabbisogno tecnico-economico del programma è confermato e pertanto l'esigenza di finanziamento per il 2019 è stimata nell'ordine dei 120-150 milioni di euro.

Nell'ipotesi di assegnazione del massimo finanziamento, le nuove risorse consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi relativi ai tratti di linea sensibili al dissesto idrogeologico, per un totale di 334 inerventi (per un'estesa di circa 89 km).

Dimensionamento del fabbisogno tecnico-economico dei programmi per il miglioramento prestazionale e l'efficientamento (blocco 1.b)

Gli investimenti per l'efficientamento e il miglioramento prestazionale dell'infrastruttura esistente rivestono un'importanza fondamentale in quanto consentono di dare risposta in

tempi brevi alle istanze di miglioramento della qualità dell'offerta infrastrutturale avanzate dagli stakeholders e di rendere più efficiente e sostenibile la gestione della rete.

Le esigenze formalizzate nelle intese e/o rilevate nell'ambito dei tavoli di ascolto degli stakeholders e/o da necessità industriali sono istruite dal Gestore per verificare la fattibilità tecnico-economica degli interventi proposti. A valle della validazione, le esigenze sono inserite nei Piani Operativi ed entrano nel meccanismo di valutazione.

Nel caso dei programmi per il miglioramento prestazionale e l'efficientamento il dimensionamento del fabbisogno si sostanzia nella **valutazione dei fattori che possono limitare la capacità produttiva del programma,** analizzando le cause che possono determinare impatti negativi sul Piano operativo in termini di slittamento dei tempi per l'assunzione di nuovi impegni di spesa.

Ogni programma di intervento è stato valutato secondo molteplici aspetti al fine di ottenere un **Indice sintetico di Cantierabilità (IsC)** che può assumere un valore compreso tra 1 e 3, dove il valore 1 è rappresentativo del più basso livello di cantierabilità ed il valore 3, di converso, rappresenta la cantierabilità massima.

La misura della cantierabilità esprime la capacità di portare a termine il programma secondo il Piano Operativo.

Un programma con cantierabilità "alta" è in grado di progredire, in termini di impegni e contabilizzazioni, secondo quanto previsto dal Piano Operativo. Un programma con cantierabilità "bassa" presenta invece degli impedimenti che non consentono di progredire secondo quanto previsto dal Piano Operativo, con potenziali rischi di tenuta di tempi e costi.

Ai fini del dimensionamento dimensionamento del fabbisogno tecnico-economico per la prosecuzione dei programmi, l'indice di cantierabilità (IsC) viene infine rapportato al fabbisogno finanziario di competenza previsto nel Piano Operativo determinando la stima dei fabbisogni finanziari:

- Cantierabilità 1-Bassa: fabbisogno $anno_n < 0,5$ fabbisogno Piano Operativo
- Cantierabilità 2-Media: fabbisogno $anno_n < 0,8$ fabbisogno Piano Operativo
- Cantierabilità 3-Alta: fabbisogno $anno_n \geq 0,8$ fabbisogno Piano Operativo.

Il dato finale viene quindi tarato tenendo conto della capacità di spesa dei programmi registrata nell'arco dell'ultimo quinquennio e di eventuali elementi di novità che possono determinare una accelerazione o un rallentamento rispetto delle attività programmate.

Al fine di consentire valutazioni sull'efficacia degli interventi programmati e misurare anche l'avanzamento fisico dei progetti, il fabbisogno finanziario per l'anno$_n$ viene rapporto a Key Performance Indicator (KPI) specifici per ciascun programma, tipicamente costiuiti dalla quantità dei principali oggetti che si intendono avviare con le risorse aggiuntive.

Metodi e criteri per l'assegnazione dell'Indice di Cantierabilità per i programmi per il miglioramento prestazionale e l'efficientamento

Per ciascun programma si procede all'individuazione, all'analisi e alla valutazione dei fattori che limitano la capacità produttiva, in termini di rispetto delle tempistica per l'assunzione di nuovi impegni di spesa e la conseguente aperura dei cantieri.

La definizione dell'IsC avviene attraverso la valutazione di ogni programma secondo sei parametri:

- Capacità produttiva supply chain;
- Capacità produttiva sotto esercizio;
- Difficoltà autorizzazioni;
- Condizionamento normativo;
- Correlazione con altri programmi
- Rischio tecnologico.

Ciascuno dei sei parametri, laddove vincolante per l'attuazione del programma, può assumere valori compresi tra 1 e 3 (dove 3 indica la massima cantierabilità) a seconda delle valutazioni che verranno rappresentate più dettagliatamente di seguito.

L'I**ndice sintetico di Cantierabilità** viene determinato secondo la seguente formula:

$$IsC=min\ (I_{CPSC};\ I_{CPSE};\ I_{DA};\ I_{CN};\ I_{CAP};\ I_{RT})$$

in cui:

$\mathbf{I_{CPSC}}$ = Capacità produttiva della supply chain

$\mathbf{I_{CPSE}}$ = Capacità produttiva sotto esercizio

$\mathbf{I_{DA}}$ = Difficoltà autorizzazioni

$\mathbf{I_{CN}}$ = Condizionamento normativo

$\mathbf{I_{CAP}}$ = Correlazione con altri programmi

$\mathbf{I_{RT}}$ = Rischio tecnologico.

Nel dettaglio:

Valuta ampiezza e adeguatezza del mercato fornitori.

L'indice tiene conto della presenza sul mercato di fornitori destinati a specifiche attività produttive funzionali al programma di investimento e della produttività dei fornitori in termini di personale e di mezzi di cantiere utilizzabili per realizzare il programma di investimento.

La variabile "Capacità produttiva supply chain" risulta condizionante nel caso di interventi ad elevata intensità di spesa diffusi sull'intero territorio nazionale e nel caso di lavorazioni specialistiche del settore ferroviario che possono presentare rischi connessi alla reperibilità/sostituibilità dei fornitori.

Ad esempio nel caso del programma "Tecnologie per la circolazione" la capacità di spesa risulta vincolata dalla capienza economica complessiva dei contratti/accordi quadro in essere e dalle dotazioni di personale e mezzi di cantiere che i fornitori sono tenuti ad assicurare in ottemperanza alle pattuizioni contrattuali.

Nel caso di lavorazioni specialistiche, diversamente da quanto accade per interventi nel settore delle opere civili e delle tecnologie ferroviarie tradizionali, la capacità di spesa potrebbe risultare vincolata dalla limitatezza del parco fornitori.

Valuta gli eventuali impatti degli interventi sull'esercizio ferroviario.

L'indice tiene conto della disponibilità dei fattori produttivi interni, come ad esempio il personale per la gestione delle interruzioni e scorta cantieri ed i materiali con fornitura a carico della stazione appaltante, nonché delle ricadute che le lavorazioni comportano sull'esercizio ferroviario, in termini di limitazioni prestazionali (rallentamenti) o di interruzioni della circolazione per consentire la realizzazione dei lavori.

La variabile "Capacità produttiva sotto esercizio" risulta condizionante nel caso di lavori su linee percorse da treni che necessitano di precauzioni e soggezioni particolari a garanzia della sicurezza sul lavoro e della circolazione ferroviaria.

Tali procedure vincolano in modo molto significativo la capacità produttiva del cantiere, come ad esempio nel caso degli interventi per l'adeguamento a sagoma delle gallerie o per l'allungamento del modulo di linea attraverso l'allungamento dei binari di incrocio/precedenza. Queste tipologie di intervento richiedono infatti pesanti soggezioni all'esercizio ferroviario in quanto molte lavorazioni vanno eseguite in regime di interruzione della circolazione dei treni. Per limitare al massimo gli impatti sulla circolazione le lavorazioni sono limitate a fasce orarie di indisponibilità infrastrutturale individuate dall'orario di servizio e denominate "Interruzioni Programmate in Orario" (IPO). Tali finestre temporali, spesso della durata di poche ore, sono generalmente concentrate in fasce notturne o in giorni festivi con conseguenti ricadute sulla produttività del cantiere.

Valuta la necessità di autorizzazioni propedeutiche all'esecuzione degli interventi.

La variabile "Difficoltà autorizzazioni" condiziona l'attuazione degli interventi per cui è prevista la concessione di specifici permessi di tipo urbanistico o ambientale preliminarmente all'avvio della fase realizzativa. Ciò si verifica ad esempio nei casi in cui gli interventi interessano aree che non sono di proprietà del Gestore che rendono necessaria l'indizione di Conferenze dei Servizi in ambito comunale o l'esproprio di piccole aree.

La pianificazione annua dei fabbisogni finanziari tiene conto del diverso stato di avanzamento delle procedure già avviate mentre per le nuove procedure vengono considerati tempi medi standard per l'ottenimento delle diverse autorizzazioni.

La variabile "Condizionamento normativo" caratterizza i programmi per i quali si riscontra la normativa nazionale risulta carente, di difficile applicazione pratica o di dubbia interpretazione.

Ad esempio nel caso di interventi di ultimo miglio per il miglioramento dei collegamenti con i porti e i terminali merci, ed anche nel caso di interventi sulle aree esterne delle stazioni,

potrebbero non essere facilmente individuabili i perimetri di pertinenza del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

In altri casi potrebbero rendersi necessari ulteriori atti amministrativi ovvero tavoli tecnici per definire gli input funzionali degli interventi, come ad esempio per l'utilizzo a fini turistici delle ferrovie sospese/dismesse per le quali, in ottica di efficienza gestionale, potrebbero essere utilizzati standard tecnici differenti da quelli utilizzati sulle linee aperte all'esercizio commerciale.

La variabile "Correlazione con altri investimenti" caratterizza gli interventi da eseguire in parallelo o in serie rispetto ad altre azioni al fine di massimizzare i benefici per il sistema.

Un esempio di attuazione di iniziative sinergiche è rappresentato dal Piano Integrato delle Stazioni, che interessa sia la riqualificazione delle aree interne del fabbricato viaggiatori e di banchine pensiline e sottopassi (Progetto Easy & Smart Station P055_A) sia gli interventi per l'integrazione modale attraverso la riqualificazione aree esterne in asset (P214).

In altri casi, gli interventi interessano il medesimo asset ma devono invece eseguiti secondo precise sequenze costruttive per garantire la piena funzionalità delle azioni. Ad esempio gli interventi di potenziamento tecnologico delle linee e degli impianti mediante l'installazione di Apparati Centrali Comuperizzati Multistazione (ACC-M) risultano propedeutici per l'implementazione di ERTMS.

Valuta eventuali condizionamenti connessi alla maturità delle soluzioni tecnologiche di nuova implementazione.

In questi casi, come ad esempio per i programmi relativi all'implementazione di componeti e sistemi innovativi per il monitoraggio dell'infrastruttura ferroviaria si riscontra spesso la necessità di verificare sul campo se i risultati ottenuti in fase di omologazione dei nuovi prodotti sono confermati anche in fase di applicazione su larga scala.

Tale circostanza, unitamente alla forte dipendenza dai fornitori delle nuove tecnologie che sono spesso proprietarie delle logiche di funzionamento, può indurre ad un contingentamento della produzione rispetto alla potenziale capacità produttiva massima.

Per ovviare a tali inefficienze RFI promuove processi di coinvolgimento dei fornitori nello sviluppo dei nuovi prodotti (codesign - early supplier involvement). Ciò consente ai fornitori di partecipare al team di progettazione funzionale e di svolgere le opportune azioni interne alla propria organizzazione per prevenire e ridurre i rischi e consentire il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla Commitenza.

La metodologia di valutazione dei programmi è attualmente oggetto di approfondimento nell'ambito di apposito tavolo tecnico attivato presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nei prossimi aggiornamenti del DVPPI si terrà conto delle risultanze di tale gruppo di lavoro modificando, ove ritenuto necessario, l'algoritmo di calcolo dell'Indice di Cantierabilità.

Esempio:

Il programma "Security" (codice CdP-I A2009) prevede investimenti per complessivi 338 milioni di euro entro l'orizzonte 2026, finanziamenti per circa 168 milioni di euro e un piano degli impegni di circa 15-20 milioni di euro / anno:

Intervento		Nuovo inserimento / Classe DPP	Fase finanziata / Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate: CdP-I 2016 proforma	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL, e altro	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021: 2018	2019	2020	2021	Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano
																			2022-2026	> 2026
A2009	Security	INV+PF		83,28	337,66	152,66		15,00	167,66	161,66			6,00		15,00	15,00	20,00	20,00	100,00	**

Nell'ambito del programma sono previsti numerosi interventi innovativi, come ad esempio il monitoraggio autonomo delle tracce ferroviarie su mezzi ferroviari e/o con droni, anche con sperimentazioni congiunte con ENAC, e istemi di video analisi automatica dei tracciati acquisiti dai sistemi di sorveglianza nel contesto di control-room.

Intervento			Benefici						Fattori Produttivi					Indice di cantierabilità	KPI
			Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico	
A02	A2009	Security						●						⑦	2-Media	Impianti di security nuovi o upgradati

A seguito della verifica dei fattori produttivi il programma evidenzia una cantierabilità "Media", proprio in considerazione della significativa incidenza dei componenti tecnologici innovativi.

In base a tali considerazioni gli importi previsti nel Piano Operativo , con un'esigenza di finanziamento per il 2019 nell'ordine dei 7,5-12 milioni di euro.

6.3 Metodo per l'assegnazione dell'Indice di Priorità ai progetti di Sviluppo (blocco 2)

Nel presente paragrafo vengono descritti metodi e criteri applicati dal Gestore Infrastruttura per la definizione dell'ordinamento degli interventi prioritari eleggibili al finanziamento nell'anno in corso.

Ogni progetto di sviluppo è stato valutato secondo molteplici aspetti al fine di ottenere un Indice sintetico di Priorità (IsP) che può assumere un valore compreso tra 0 ed 1, dove il valore 0 è rappresentativo del più basso livello di priorità ed il valore 1, di converso, rappresenta la priorità massima.

Una volta assegnato l'Indice sintetico di Priorità ad ogni progetto di sviluppo è possibile procedere al loro ordinamento per priorità decrescente, individuando pertanto il paniere di progetti eleggibili al finanziamento nell'ambito delle risorse disponibili nell'anno.

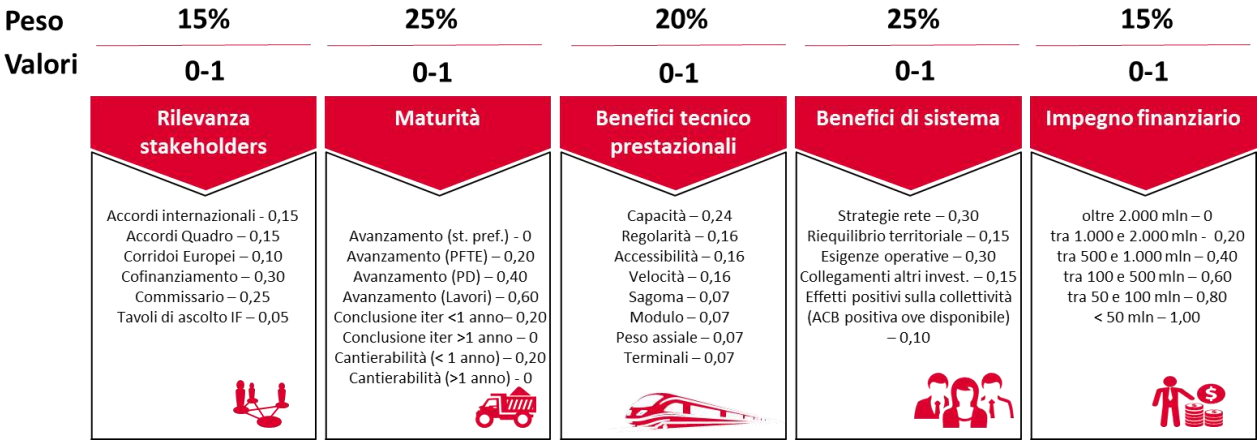
Metodi e criteri per l'assegnazione dell'Indice di Priorità

La definizione dell'IsP avviene attraverso la valutazione di ogni progetto di sviluppo secondo cinque parametri:

- Rilevanza stakeholders;
- Maturità;
- Benefici tecnico prestazionali;
- Benefici di sistema;
- Impegno finanziario.

Ciascun dei cinque fattori può assumere valori compresi tra 0 e 1 (dove 1 indica il punteggio massimo ottenibile) a seconda delle valutazioni espresse nell'ambito di ciascuno di essi e che verranno rappresentate più dettagliatamente di seguito.

Per ciascun progetto viene calcolato l'IsP come media ponderata dei punteggi assunti in ciascun fattore. I pesi dei fattori sono definiti dal Gestore in modo tale che anche IsP assuma valori tra 0 e 1.



L'**Indice sintetico di Priorità** viene quindi determinato, per ogni progetto, secondo la seguente formula:

$$\boldsymbol{IsP = (RS \times P_{Rs}) + (MA \times P_{MA}) + (BT \times P_{BT}) + (BS \times P_{BS}) + (IF \times P_{IF})}$$

in cui:

RS = Rilevanza stakeholders

MA = Maturità

BT = Benefici tecnico prestazionali

BS = Benefici di sistema

IF = Impegno finanziario

P_{RS} = peso parametro RS pari a 0,15

P_{MA} = peso parametro MA pari a 0,25

P_{BT} = peso parametro BT pari a 0,20

P_{BS} = peso parametro BS pari a 0,25

P_{IF} = peso parametro IF pari a 0,15

Per la definizione del valore complessivo da assegnare ai cinque parametri vengono presi in considerazione diversi aspetti caratterizzanti il singolo progetto a ciascuno dei quali è attribuito uno specifico punteggio (differenziato al grado di rilevanza attribuito dal GI), il cui valore complessivo è pari a 1.

Nel dettaglio:

Rilevanza stakeholders

Accordi internazionali - 0,15
Accordi Quadro – 0,15
Corridoi Europei – 0,10
Cofinanziamento – 0,30
Commissario – 0,25
Tavoli di ascolto IF – 0,05

Si valuta se il progetto si colloca nell'ambito di: Accordi internazionali (punteggio pari a 0,15), Accordi Quadro (punteggio pari a 0,15), Corridoi Europei (punteggio pari a 0,10), Tavoli di ascolto delle Imprese Ferroviarie (punteggio pari a 0,05). Si valuta inoltre se il progetto ha già ottenuto cofinanziamenti (punteggio pari a 0,30) e se per lo stesso è stato designato un Commissario Speciale per l'accelerazione dell'opera (punteggio pari a 0,25).

Ciascun progetto può pertanto caratterizzarsi per la presenza di nessuno (punteggio pari a 0), uno o più dei summenzionati aspetti. Il valore complessivo del parametro "Rilevanza Stakeholders" può posizionarsi quindi nel range 0-1.

Esempio*:*

PARAMETRO: **RILEVANZA STAKEHOLDERS (RS)**	Accordi internazionali	Accordi Quadro	Corridoi europei	Cofinaziamento	Commissario	Tavoli di ascolto IF	**Punteggio massimo RS**	**Punteggio effettivo RS**
	0,15	0,15	0,10	0,30	0,25	0,05	1,00	
Valutazione progetto di sviluppo X		X		X	X			0,70

Si valutano tre aspetti relativi al complessivo stato di avanzamento del progetto, in particolare:

Maturità

Avanzamento (st. pref.) - 0
Avanzamento (PFTE) – 0,20
Avanzamento (PD) – 0,20
Avanzamento (Lavori) – 0,40
Conclusione iter <1 anno – 0,2
Conclusione iter >1 anno - 0
Cantierabilità (< 1 anno) – 0,20
Cantierabilità (>1 anno) - 0

le tempistiche di cantierabilità dell'opera assegnando un punteggio pari a 0,20 se inferiori ad un anno e 0 punti se superiori ad un anno;

l'Iter autorizzativo: assegnando un punteggio pari a 0,20 per iter autorizzativi che non presentano gradi rilevanti di complessità

(semplici- o la cui conclusione è stimabile in meno di 1 anno) ovvero un punteggio pari a 0 per iter autorizzativi caratterizzati da più rilevanti gradi di complessità (complessi o la cui conclusione è stimabile in più di un anno).

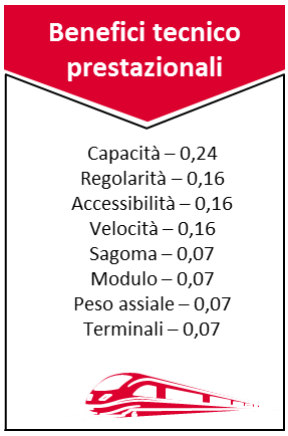
Stato di avanzamento progettuale: punteggio pari a 0 per i progetti in stato di studio di pre-fattibilità, punteggio pari a 0,20 per progetti in stato di progettazione preliminare (o Progetto di fattibilità Tecnico economica), punteggio pari a 0,40 per progetti in stato di progettazione definitiva e punteggio pari a 0,60 per progetti in stato di esecuzione.

Ciascun progetto può pertanto caratterizzarsi per la presenza di una sola delle condizioni nell'ambito dei tre aspetti considerati. Il valore complessivo del parametro "Maturità" può posizionarsi quindi nel range 0-1.

Esempio:

PARAMETRO: **CANTIERABILITA'** **(CA)**	Cantierabilità		Iter approvativo		Stato di avanzamento					
	entro 1 anno	oltre 1 anno	(facile)	(complesso)	Studio di fattibilità	Progettazione preliminare	Progettazione definitiva	Lavori	**Punteggio massimo CA**	**Punteggio effettivo CA**
	0,20	0,00	0,20	0,00	0,00	0,20	0,40	0,60	**1,00**	
Valutazione progetto di sviluppo X		**X**	**X**				**X**			**0,60**

Si valuta se con la realizzazione dell'intervento vengono apportati benefici in termini di:



- potenziamento della capacità dell'infrastruttura assegnando un punteggio massimo pari a 0,24 e prevedendo inoltre la possibilità di applicarvi tre diversi gradienti di contribuzione a seconda del progetto considerato (60%, 80% e 100%);
- miglioramento della regolarità della circolazione con punteggio pari a 0,16
- miglioramento dell'accessibilità della rete con punteggio pari a 0,16
- innalzamento della velocità di rete con punteggio pari a 0,16
- innalzamento delle caratteristiche della rete in termini di sagoma, modulo e peso assiale ciascuno con un punteggio pari a 0,07
- potenziamento dei terminali con un punteggio pari a 0,07.

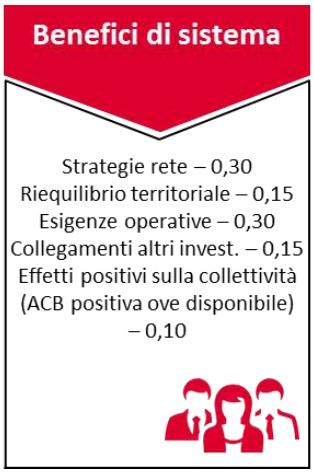
Ciascun progetto può pertanto caratterizzarsi per la presenza di nessuno (punteggio pari a 0), uno o più dei summenzionati aspetti. Il valore complessivo del parametro "Benefici tecnico prestazionali" può posizionarsi quindi nel range 0-1.

Esempio*:*

PARAMETRO: **BENEFICI TECNICO PRESTAZIONALI (BT)**	Capacità	Regolarità	Accessibiltà	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali	Punteggio massimo BT	Punteggio effettivo BT
	0,24	0,16	0,16	0,16	0,07	0,07	0,07	0,07	1,00	
Valutazione progetto di sviluppo X	**X (*)**	**X**	**X**				**X**			**0,58**

(*) con applicazione di un gradiente di incidenza sulla capacità pari all' 80%

Si valuta se con la realizzazione dell'intervento vengono apportati benefici in termini di:



- rispondenza alle strategie di rete delineate dal Gestore con punteggio pari a 0,30;
- effetti sul riequilibrio territoriale con punteggio pari a 0,15;
- esigenze operative del Gestore con punteggio pari a 0,30;
- collegamento dell'intervento ad altre opere in corso di realizzazione o pianificate con un punteggio pari a 0,15;
- effetti positivi sulla collettività con un punteggio pari a 0,10.

Ciascun progetto può pertanto caratterizzarsi per la presenza di nessuno, uno o più dei summenzionati aspetti. Il valore complessivo del parametro "Benefici di sistema" può posizionarsi quindi nel range 0-1.

Esempio*:*

PARAMETRO: **BENEFICI DI SISTEMA (BS)**	Strategie di rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze operative	Collegamento con altri investimenti	Intermodalità	**Punteggio massimo BS**	**Punteggio effettivo BS**
	0,30	0,15	0,30	0,15	0,10	**1,00**	
Valutazione progetto di sviluppo X		**X**		**X**	**X**		**0,40**

Con il parametro impegno finanziario il gestore intende favorire nel processo di elegibilità al finanziamento le opere che, singolarmente, assorbono un minor fabbisogno di risorse.

A tal fine si valuta il fabbisogno finanziario della prima opera funzionale dell'intervento considerato attribuendola ad uno dei seguenti cluster:

oltre 2.000 milioni di euro con punteggio pari a 0

tra 1.000 e 2.000 milioni con punteggio pari a 0,20

tra 500 e 1.000 milioni con punteggio pari a 0,40

tra 100 e 500 milioni con punteggio pari a 0,60

tra 50 e 100 milioni con punteggio pari a 0,80

minore di tra 50 con punteggio pari a 1,00.

Ciascun progetto può pertanto collocarsi in uno solo dei summenzionati cluster ed il valore complessivo del parametro "Impegno finanziario" può posizionarsi quindi nel range 0-1.

Esempio:

PARAMETRO: **IMPEGNO FINANZIARIO (IF)**	Oltre 2.000 mln	tra 1.000 e 2.000 mln	tra 500 e 1.000 mln	tra 100 e 500 mln	tra 50 e 100 mln	fino a 50 mln	**Punteggio massimo IF**	**Punteggio effettivo IF**
	0,00	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	**1,00**	
Valutazione progetto di sviluppo X					**X**			**0,80**

Applicando la formula di calcolo dell'IsP agli esempi sopra riportati, si determinerebbe il seguente valore:

$$\boldsymbol{IsP = (RS \times P_{Rs}) + (CA \times P_{CA}) + (BT \times P_{BT}) + (BS \times P_{BS}) + (IF \times P_{IF}) = 0,591}$$

Allegati

- Obiettivi programmi sicurezza ed obblighi di legge (Blocco 1a)
- Indice sintetico di cantierabilità per i programmi di upgrading (Blocco 1b)
- Indice di priorità progetti di sviluppo (Blocco 2)

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Blocco 1a Programmi Sicurezza e obblighi di legge

Fabbisogni con massima priorità come da Contratto di Programma

Intervento			KPI	Obiettivi			
				Sicurezza della circolazione	Obblighi di legge	Resilienza	Efficienza e sostenibilità
A01	A1004A	Sicurezza in galleria	n° gallerie attrezzate		●		
A01	A1004B	Risanamento acustico	km di barriere o numero di interventi		●		
A01	A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	N° Terminali adeguati		●		
A01	A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	N° Siti bonificati		●		●
A01	A1004E	Sicurezza armamento	km binari upgradati	●			
A01	A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	n° opere d'arte adeguato a STI		●		
A01	A1006	Soppressione passaggi a livello	n° P.L. Soppressi	●	●		
A01	A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	n° mezzi navali nuovi/upgradati		●		
A01	A1013A	Idrogeologia	n° punti singolari a rischio idrogeologico mitigati		●	●	
A01	A1013B	Sismica	n° Interventi di miglioramento sismico		●	●	
A01	A1014	Piano conservazione opere d'arte	N° Opere ripristinate in piena efficienza	●		●	
A01	A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	n° apparecchiature REDI/MTR	●			●
A01	A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	n° RTB/RTF nuovi o upgradati	●			●
A01	A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	n° PL protetti (pubblici+privati)	●			●
A01	A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	km rete attrezzaggio con diagnostica fissa	●			●
A01	A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	non applicabile	●			●

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Blocco 1b Programmi upgrading tecnologico e infrastrutturale, tecnologie per la circolazione e valorizzazione ferrovie turistiche

Intervento			Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilitàB	Qualifica	KPI
			Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico			
A02	A2001B	Tecnologie per la circolazione				●		●	③	③			③		3-Alta		n° Apparati Centrali sostituiti per obsolescenza (ACC) n° mezzi d'opera nuovi/upgradati n° mezzi diagnostica nuovi/upgradati
A05	P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)					●		③	③	③		③		3-Alta		N° Terminali adeguati
A06	P060	Infrastrutturazione porti e terminali			●		●				③	③	③		3-Alta		n° stazioni di collegamento ai terminali nuove/potenziate
A02	A2010	Sistemi Informativi						●		③			③	③	3-Alta		non applicabile
A02	A2005	Telecomunicazioni e GSM-R				●							③	③	3-Alta		km rete attrezzati con rete multiservizi
A03	P214	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori					●	●				③			3-Alta		n° linee ripristinate/adeguate per uso turistico
A02	A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	●	●			●	●	②	②			③	③	2-Media		km rete attrezzata con ERTMS
A02	A2009	Security						●						②	2-Media		Impianti di security nuovi o upgradati
A05	P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale					●				②	②	③		2-Media		N° Terminali adeguati

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Blocco 1b Programmi upgrading tecnologico e infrastrutturale, tecnologie per la circolazione e valorizzazione ferrovie turistiche

Intervento			Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilitàB	Qualifica	KPI
			Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico			
A05	P053,P054, P075,P076, P080,P112, P134,P135, P192,P193, P194,P196, P197,P213	Upgrading nodi: Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo e Cagliari	●	●		●	●		③	③	②				2-Media		Tecnologie per la capacità n° Fermate km Potenziamento tecnologico (ACC-M) km Potenziamento infrastrutturali linea (velocizzazioni) n° Potenziamento infrastrutturali impianti (PRG)
A04	P198, P199, P200, P201	Upgrading linee regionali: bacini nord-ovest, nord-est, centro, sud e isole		●		●	●		③	③	②				2-Media		km Elettrificazioni km Riattivati km Potenziamento tecnologico (ACC-M) km Potenziamento infrastrutturali linea (velocizzazioni) n° Potenziamento infrastrutturali impianti (PRG) n° Fermate
A08	P056,P057 A,P057B,P0 58A,P058B, P072,P073, P120,P126, P206,P221, P222,P223, P224,P225	Upgrading direttrici di interesse nazionale: Torino-Lione, Liguria-Alpi, Genova-Ventimiglia, Trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, Direttrice centrale e Tirrenica Nord, Adriatico-Ionica, Trasversali Appenniniche centro Italia, Napoli-Bari, Napoli-Pa	●	●	●	●			③	③	②				2-Media		km rete adeguati a codifica trasporto combinato (sagoma) km rete adeguati a modulo di linea km rete adeguati a peso assiale km rete adeguati per treni pesanti km Potenziamento tecnologico (ACC-M) km Potenziamento infrastrutturali linea (velocizzazioni) n° Potenziamento infrastrutturali impianti (PRG)

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Blocco 1b Programmi upgrading tecnologico e infrastrutturale, tecnologie per la circolazione e valorizzazione ferrovie turistiche

Intervento			Benefici						Fattori Produttivi						Indice di cantierabilità B	Qualifica	KPI
			Capacità	Velocità	Interoperabilità merci	Regolarità	Accessibilità	Efficienza, innovazione e sostenibilità	Capacità produttiva supply chain	Capacità produttiva sotto esercizio	Difficoltà autorizzative	Condizionamento normativo	Correlazione con altri interventi	Rischio tecnologico			
A02	A2008	Sviluppo tecnologie innovative						●						②	2-Media		non applicabile

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

	Intervento	Rilevanza strategica I_{RS}	Maturità I_{M}	Benefici tecnico-prestazionali I_{BTP}	Benefici di sistema I_{BS}	Impegno finanziario I_{IF}	Indice di priorità IP
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	0,70	1,00	0,91	1,00	0,20	0,82
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	0,55	1,00	0,70	0,75	1,00	0,81
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	0,45	1,00	0,75	0,75	0,80	0,78
0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	0,70	1,00	0,76	0,75	0,40	0,75
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	0,45	1,00	0,40	0,75	1,00	0,74
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	0,45	1,00	0,40	0,75	0,80	0,71
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	0,70	0,60	0,55	0,75	1,00	0,70
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	0,70	0,80	0,55	0,75	0,60	0,69
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	0,60	0,60	0,55	0,75	1,00	0,69
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	0,80	0,60	0,91	0,90	0,00	0,68
I008	Porto di Trieste	0,55	1,00	0,16	0,60	1,00	0,66
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	0,70	0,80	0,15	0,75	0,80	0,64
P125	Elettrificazione linee Veneto	0,15	1,00	0,30	0,75	0,60	0,61
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	0,15	1,00	0,15	0,60	1,00	0,60
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	0,70	0,60	0,35	0,75	0,60	0,60
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase	0,00	1,00	0,25	0,60	1,00	0,60
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	0,45	0,60	0,40	0,75	0,60	0,57
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	0,40	0,50	0,40	0,75	0,80	0,57
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase	0,30	0,50	0,76	0,60	0,60	0,56
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	0,40	0,60	0,55	0,60	0,60	0,56
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	0,40	0,20	0,62	0,90	0,60	0,55
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	0,50	0,60	0,40	0,60	0,60	0,54
0297B	Nodo di Falconara completamento	0,10	0,60	0,36	0,60	1,00	0,54
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	0,55	0,80	0,55	0,30	0,40	0,53
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento	0,25	0,50	0,45	0,45	1,00	0,51

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica I_{RS}	Maturità I_{M}	Benefici tecnico-prestazionali I_{BTP}	Benefici di sistema I_{BS}	Impegno finanziario I_{IF}	Indice di priorità IP
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	0,00	0,50	0,70	0,75	0,40	0,51
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica	0,80	0,50	0,15	0,45	0,80	0,51
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	0,40	0,20	0,40	0,90	0,60	0,50
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	0,45	0,50	0,15	0,75	0,60	0,50
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	0,15	0,50	0,40	0,60	0,80	0,50
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	0,30	0,50	0,30	0,45	1,00	0,49
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	0,15	0,80	0,37	0,30	0,80	0,49
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	0,00	0,20	0,45	0,90	0,80	0,49
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera	0,25	0,50	0,40	0,60	0,60	0,48
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo	0,10	0,50	0,61	0,60	0,40	0,47
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	0,10	0,60	0,70	0,40	0,40	0,46
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	0,55	0,80	0,15	0,00	1,00	0,46
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	0,10	0,80	0,70	0,30	0,20	0,46
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova	0,00	0,80	0,30	0,30	0,80	0,45
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)	0,15	0,50	0,15	0,75	0,60	0,45
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo	0,00	0,50	0,40	0,45	0,80	0,44
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa	0,25	0,00	0,55	0,75	0,60	0,43
I172	Variante di Riga	0,45	0,20	0,45	0,30	0,80	0,40
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	0,10	0,20	0,40	0,75	0,40	0,39
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase	0,15	0,50	0,40	0,30	0,60	0,39
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno	0,00	0,00	0,55	0,75	0,60	0,39
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto	0,20	0,00	0,40	0,75	0,60	0,39
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	0,50	0,20	0,45	0,15	0,80	0,37
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta	0,00	0,50	0,30	0,15	1,00	0,37
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase	0,25	0,20	0,40	0,45	0,60	0,37

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

	Intervento	Rilevanza strategica I_{RS}	Maturità I_{M}	Benefici tecnico-prestazionali I_{BTP}	Benefici di sistema I_{BS}	Impegno finanziario I_{IF}	Indice di priorità IP
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	0,55	0,20	0,56	0,00	0,80	0,36
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	0,40	0,50	0,29	0,00	0,80	0,36
0365	Potenziamento Venezia-Trieste	0,50	0,20	0,69	0,00	0,60	0,35
0270	Sistemazione nodo di Catania	0,80	0,20	0,40	0,15	0,40	0,35
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca	0,25	0,20	0,54	0,00	1,00	0,35
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	0,40	0,50	0,61	0,00	0,20	0,34
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	0,10	0,50	0,25	0,45	0,20	0,33
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	0,30	0,20	0,15	0,15	1,00	0,31
0307B	Roma-Pescara	0,15	0,20	0,66	0,15	0,40	0,30
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta	0,20	0,00	0,40	0,15	1,00	0,30
P216	Completamento fermate SFM Torino	0,45	0,20	0,15	0,00	1,00	0,30
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	0,50	0,00	0,59	0,15	0,40	0,29
I175	Raddoppio PM 228-Albacina	0,15	0,00	0,55	0,15	0,80	0,29
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	0,15	0,20	0,45	0,15	0,60	0,29
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano	0,15	0,20	0,45	0,15	0,60	0,29
0310	Potenziamento Taranto-Metaponto	0,00	0,20	0,55	0,15	0,60	0,29
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	0,00	0,50	0,30	0,15	0,40	0,28
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)	0,10	0,00	0,55	0,00	1,00	0,28
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	0,15	0,20	0,55	0,00	0,60	0,27
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello	0,00	0,20	0,45	0,15	0,60	0,27
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie	0,10	0,20	0,40	0,00	0,80	0,26
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	0,10	0,20	0,70	0,00	0,40	0,26
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	0,40	0,20	0,32	0,00	0,60	0,26
0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	0,00	0,20	0,55	0,15	0,40	0,26

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

	Intervento	Rilevanza strategica I_{RS}	Maturità I_{M}	Benefici tecnico-prestazionali I_{BTP}	Benefici di sistema I_{BS}	Impegno finanziario I_{IF}	Indice di priorità IP
0312	Ammodernamento Venafro - Termoli	0,00	0,00	0,30	0,15	1,00	0,25
1940	Nodo di Udine	0,30	0,20	0,31	0,00	0,60	0,25
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase	0,15	0,20	0,35	0,15	0,40	0,24
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase	0,00	0,20	0,76	0,15	0,00	0,24
0308	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	0,20	0,20	0,15	0,15	0,60	0,24
I135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	0,10	0,20	0,70	0,00	0,20	0,23
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	0,00	0,20	0,55	0,15	0,20	0,23
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord	0,10	0,20	0,30	0,15	0,40	0,22
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	0,10	0,20	0,40	0,15	0,20	0,21
I133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	0,25	0,00	0,40	0,00	0,60	0,21
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova - Porta Susa	0,05	0,20	0,15	0,00	0,80	0,21
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre	0,25	0,20	0,15	0,00	0,60	0,21
0309	Velocizzazione Potenza - Metaponto	0,00	0,20	0,30	0,15	0,40	0,21
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento	0,00	0,20	0,30	0,15	0,40	0,21
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano	0,10	0,20	0,40	0,00	0,40	0,20
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	0,20	0,00	0,40	0,00	0,60	0,20
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	0,15	0,00	0,70	0,15	0,00	0,20
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	0,00	0,20	0,15	0,00	0,80	0,20
I106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido	0,00	0,20	0,25	0,15	0,40	0,20
P188	Raddoppio Bolzano-Merano	0,15	0,00	0,40	0,00	0,60	0,19
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	0,15	0,00	0,40	0,00	0,60	0,19
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud	0,00	0,20	0,40	0,00	0,40	0,19
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento	0,00	0,00	0,45	0,15	0,40	0,19
0223B	Nodo di Novara completamento	0,10	0,20	0,15	0,00	0,60	0,18
P142B	Porto di Ravenna - completamento	0,10	0,00	0,09	0,00	1,00	0,18

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

	Intervento	Rilevanza strategica I_{RS}	Maturità I_{M}	Benefici tecnico-prestazionali I_{BTP}	Benefici di sistema I_{BS}	Impegno finanziario I_{IF}	Indice di priorità IP
0265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	0,10	0,20	0,40	0,00	0,20	0,17
0337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	0,10	0,20	0,40	0,00	0,20	0,17
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	0,10	0,20	0,40	0,00	0,20	0,17
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri	0,10	0,00	0,55	0,15	0,00	0,16
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie	0,10	0,00	0,55	0,15	0,00	0,16
I107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento	0,10	0,00	0,55	0,15	0,00	0,16
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	0,25	0,00	0,15	0,00	0,60	0,16
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	0,00	0,00	0,15	0,15	0,60	0,16
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure	0,00	0,00	0,40	0,00	0,40	0,14
I010	Centro intermodale del Tevere	0,00	0,00	0,09	0,00	0,80	0,14
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	0,10	0,20	0,15	0,00	0,20	0,12
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento	0,10	0,20	0,25	0,00	0,00	0,11
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	0,15	0,00	0,15	0,00	0,20	0,08
I034	Gronda merci sud di Milano	0,00	0,00	0,25	0,00	0,20	0,08

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_{M}	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	●	●			●	●	0,70	③	②	●	1,00	①	●	●	●	●	●	●		0,91	●	●	●	●	●	1,00	0,20	0,82
0336	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	●			●	●		0,55	③	②	●	1,00	①	●	●	●					0,70	●	●	●			0,75	1,00	0,81
1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	●			●			0,45	③	②	●	1,00		●	●	●	●	●	●	●	0,75	●	●	●			0,75	0,80	0,78
0343	Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi	●	●			●	●	0,70	③	②	●	1,00	①	●		●	●	●	●		0,76	●		●	●		0,75	0,40	0,75
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	●			●			0,45	③	②	●	1,00	①			●					0,40	●	●	●			0,75	1,00	0,74
1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	●			●			0,45	③	②	●	1,00	①	●							0,40	●	●	●			0,75	0,80	0,71
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	●	●		●			0,70	②	②		0,60	①	●		●					0,55	●		●	●		0,75	1,00	0,70
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho		●	●	●	●	●	0,70	②	②	●	0,80	①	●	●						0,55	●		●	●		0,75	0,60	0,69
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	●	●				●	0,60	②	②		0,60	①	●		●					0,55	●	●	●			0,75	1,00	0,69
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1^ macrofase	●	●		●	●		0,80	②	②		0,60	①	●	●	●	●	●	●		0,91	●	●	●	●		0,90	0,00	0,68
I008	Porto di Trieste	●			●	●		0,55	③	②	●	1,00						●		●	0,16	●		●			0,60	1,00	0,66
0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella	●	●		●			0,70	③	②		0,80			●						0,15	●	●	●			0,75	0,80	0,64
P125	Elettrificazione linee Veneto				●			0,15	③	②	●	1,00		●	●						0,30	●	●	●			0,75	0,60	0,61
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase				●			0,15	③	②	●	1,00			●						0,15	●		●			0,60	1,00	0,60
P101	Potenziamento linea Empoli-Siena	●	●		●			0,70	②	②		0,60	②	●							0,35	●	●	●			0,75	0,60	0,60

15% I_{RS} 25% I_{C} 20% I_{BTP} 25% I_{BS} 15% I_{IF}

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
0077	Raddoppio Genova-Ventimiglia 1^ fase								③	②	●	1,00	①								0,25	●		●		0,60	1,00	0,60
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto	●			●			0,45	②	②		0,60	①	●							0,40	●	●	●		0,75	0,60	0,57
0366A	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase		●		●			0,40	②	①		0,50	①	●							0,40	●		●	●	0,75	0,80	0,57
0276A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase		●				●	0,30	②	①		0,50	①	●		●	●	●	●		0,76	●	●		●	0,60	0,60	0,56
0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano		●		●			0,40	②	②		0,60	①	●		●					0,55	●		●		0,60	0,60	0,56
0307A	Roma-Pescara opere prioritarie		●		●			0,40	①	⓪		0,20	①		●	●		●			0,62	●	●	●	●	0,90	0,60	0,55
0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo		●		●	●		0,50	②	②		0,60	①	●							0,40	●		●		0,60	0,60	0,54
0297B	Nodo di Falconara completamento					●		0,10	②	②		0,60	②					●		●	0,36	●		●		0,60	1,00	0,54
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	●		●		●		0,55	②	②	●	0,80	①	●		●					0,55	●				0,30	0,40	0,53
0271B	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento				●	●		0,25	②	①		0,50		●	●	●					0,45	●	●			0,45	1,00	0,51
0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni								②	①		0,50	①	●	●	●					0,70	●	●	●		0,75	0,40	0,51
1659	Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale jonica	●	●		●	●		0,80	②	①		0,50				●					0,15	●	●			0,45	0,80	0,51
I178A	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase		●		●			0,40	①	⓪		0,20	①	●							0,40	●	●	●	●	0,90	0,60	0,50
I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo		●		●		●	0,45	②	①		0,50			●						0,15	●		●	●	0,75	0,60	0,50
0049B	Raddoppio Milano-Mortara: completamento				●			0,15	②	①		0,50	①	●							0,40	●		●		0,60	0,80	0,50

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

	Intervento	Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese	I_{RS}	Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità iter autorizzativo	I_M	Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali	I_{BTP}	Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)	I_{BS}	I_{IF}	IP
		30%	25%	15%	15%	10%	5%		60%	20%	20%		25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%		30%	15%	30%	15%	10%			
0313A	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie	●						0,30	②	①		0,50		●		●					0,30	●	●				0,45	1,00	0,49
P133	Velocizzazione linea Milano-Genova					●	●	0,15	②	②	●	0,80		●		●		●			0,37	●					0,30	0,80	0,49
P210A	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie								⓪	②		0,20		●	●	●					0,45	●	●	●	●		0,90	0,80	0,49
0286B	Quadruplicamento Tortona-Voghera				●	●		0,25	②	①		0,50	①	●							0,40	●		●			0,60	0,60	0,48
0277	Potenziamento Seregno-Bergamo					●		0,10	②	①		0,50	①	●			●	●	●		0,61	●		●			0,60	0,40	0,47
0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona					●		0,10	①	②	●	0,60	①	●	●	●					0,70	●				●	0,40	0,40	0,46
1483	Nodo di interscambio di Pigneto	●			●	●		0,55	②	②	●	0,80			●						0,15							1,00	0,46
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)					●		0,10	②	②	●	0,80	①	●	●	●					0,70	●					0,30	0,20	0,46
P131	Velocizzazione linea Torino-Genova								②	②	●	0,80		●		●					0,30	●					0,30	0,80	0,45
1438	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interramento linea Porrettana (stralcio ferroviario)				●			0,15	②	①		0,50		●							0,15	●		●	●		0,75	0,60	0,45
I024	Raddoppio Fossano-Cuneo								②	①		0,50	①	●							0,40	●	●				0,45	0,80	0,44
P146	Potenziamento e velocizzazione Firenze-Pisa				●	●		0,25	⓪	⓪			①	●		●					0,55	●		●	●		0,75	0,60	0,43
I172	Variante di Riga	●			●			0,45	①	⓪		0,20		●	●	●					0,45	●					0,30	0,80	0,40
0292B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40	●		●	●		0,75	0,40	0,39
0366B	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 2^ fase				●			0,15	②	①		0,50	①	●							0,40	●					0,30	0,60	0,39

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
I086	Raddoppio Aprilia-Nettuno								⓪	⓪			①	●		●					0,55	●		●	●	0,75	0,60	0,39
I185	Quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto				●		●	0,20	⓪	⓪			①	●							0,40	●		●	●	0,75	0,60	0,39
P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	●			●		●	0,50	①	⓪	0,20			●	●	●					0,45		●			0,15	0,80	0,37
0333	Interventi linea Chivasso-Aosta								②	①	0,50			●		●					0,30		●			0,15	1,00	0,37
0264A	Accesso al Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona 1^ fase			●		●		0,25	①	⓪	0,20		①	●							0,40	●			●	0,45	0,60	0,37
0223A	Nodo di Novara 1^ fase	●		●		●		0,55	①	⓪	0,20		①	●				●		●	0,56						0,80	0,36
P220	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	●				●		0,40	②	①	0,50		②							●	0,29						0,80	0,36
0365	Potenziamento Venezia-Trieste		●		●	●		0,50	①	⓪	0,20		①	●		●		●	●		0,69						0,60	0,35
0270	Sistemazione nodo di Catania	●	●		●	●		0,80	①	⓪	0,20		①		●						0,40		●			0,15	0,40	0,35
1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Divaca			●		●		0,25	①	⓪	0,20		①	●				●	●		0,54						1,00	0,35
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure		●		●			0,40	②	①	0,50		①	●			●	●	●		0,61						0,20	0,34
0241A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie					●		0,10	②	①	0,50		①								0,25			●	●	0,45	0,20	0,33
0013B	Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	●						0,30	①	⓪	0,20				●						0,15		●			0,15	1,00	0,31
0307B	Roma-Pescara				●			0,15	①	⓪	0,20		③	●		●	●	●	●		0,66		●			0,15	0,40	0,30

15% I_{RS}
25% I_C
20% I_{BTP}
25% I_{BS}
15% I_{IF}

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
I095	Raddoppio Cremona-Olmeneta				●		●	0,20	⓪	⓪			①	●							0,40		●				0,15	1,00	0,30
P216	Completamento fermate SFM Torino	●			●			0,45	①	⓪	0,20				●						0,15							1,00	0,30
0275B	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase		●		●	●		0,50	⓪	⓪				●	●	●	●	●			0,59		●				0,15	0,40	0,29
I175	Raddoppio PM 228-Albacina				●			0,15	⓪	⓪			①	●		●					0,55		●				0,15	0,80	0,29
0315	Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela				●			0,15	①	⓪	0,20			●	●	●					0,45		●				0,15	0,60	0,29
0314	Velocizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano				●			0,15	①	⓪	0,20			●	●	●					0,45		●				0,15	0,60	0,29
0310	Potenziamento Taranto-Metaponto								①	⓪	0,20		①	●		●					0,55		●				0,15	0,60	0,29
0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti								②	①	0,50				●	●					0,30		●				0,15	0,40	0,28
I085	Accesso al Brennero lotti di completamento (studi)					●		0,10	⓪	⓪			①	●		●					0,55							1,00	0,28
0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)				●			0,15	①	⓪	0,20		①	●	●						0,55							0,60	0,27
0311B	Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello								①	⓪	0,20		③	●		●					0,45		●				0,15	0,60	0,27
I138A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino - opere prioritarie					●		0,10	①	⓪	0,20		①		●						0,40							0,80	0,26
0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)					●		0,10	①	⓪	0,20		①	●	●	●					0,70							0,40	0,26
P215	Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana	●				●		0,40	①	⓪	0,20		①					●			0,32							0,60	0,26

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio								①	⓪		0,20	①	●		●					0,55		●				0,15	0,40	0,26
0312	Ammodernamento Venafro - Termoli								⓪	⓪				●		●					0,30		●				0,15	1,00	0,25
1940	Nodo di Udine				●	●	●	0,30	①	⓪		0,20		●				●		●	0,31							0,60	0,25
I178B	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2^ fase				●			0,15	①	⓪		0,20	②	●							0,35		●				0,15	0,40	0,24
0276B	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase								①	⓪		0,20	①	●		●	●	●	●		0,76		●				0,15	0,00	0,24
0308	Velocizzazione Battipaglia-Potenza				●		●	0,20	①	⓪		0,20				●					0,15		●				0,15	0,60	0,24
I135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●	●	●					0,70							0,20	0,23
0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano								①	⓪		0,20	①	●		●					0,55		●				0,15	0,20	0,23
0332B	Nodo di Bari: Bari Nord					●		0,10	①	⓪		0,20		●	●						0,30		●				0,15	0,40	0,22
0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40		●				0,15	0,20	0,21
I133b	Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)				●	●		0,25	⓪	⓪			①	●							0,40							0,60	0,21
0313B	Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia completamento								①	⓪		0,20		●		●					0,30		●				0,15	0,40	0,21
0309	Velocizzazione Potenza - Metaponto								①	⓪		0,20		●	●						0,30		●				0,15	0,40	0,21
I131	Ripristino linea dei bivi di Venezia Mestre				●	●		0,25	①	⓪		0,20		●							0,15							0,60	0,21

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa						●	0,05	①	⓪		0,20		●							0,15							0,80	0,21
0292C	Accesso al Brennero lotto 2- Circonvallazione di Bolzano					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40							0,40	0,20
I182	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi				●		●	0,20	⓪	⓪			①	●							0,40							0,60	0,20
I049	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti				●			0,15	⓪	⓪			①	●	●	●					0,70		●				0,15	0,00	0,20
0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona								①	⓪		0,20			●						0,15							0,80	0,20
I106	Raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello - bivio S.Lucido								①	⓪		0,20	①								0,25		●				0,15	0,40	0,20
P188	Raddoppio Bolzano-Merano				●			0,15	⓪	⓪			①	●							0,40							0,60	0,19
I181	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi				●			0,15	⓪	⓪			①	●							0,40							0,60	0,19
P106	Gronda merci di Roma - Cintura sud								①	⓪		0,20	①	●							0,40							0,40	0,19
P210B	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona completamento								⓪	⓪				●	●	●					0,45		●				0,15	0,40	0,19
0223B	Nodo di Novara completamento					●		0,10	①	⓪		0,20		●							0,15							0,60	0,18
P142B	Porto di Ravenna - completamento					●		0,10	⓪	⓪										●	0,09							1,00	0,18
0337	Accesso al Brennero lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40							0,20	0,17
0266	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40							0,20	0,17

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Progetti di sviluppo infrastrutturale

Intervento		Rilevanza strategica							Maturità				Benefici tecnico-prestazionali									Benefici di sistema						Impegno finanziario	Indice di priorità
		Cofinanziamento	Commissario/Piano Accelerato	Accordi Internazionali	Accordi con EE.LL.	UE - workplan corridoi TEN-T	Tavoli di ascolto con le imprese		Avanzamento iter procedurale	Cantierabilità	Celerità Iter autorizzativo		Capacità	Regolarità	Accessibilità	Velocità	Sagoma	Modulo	Peso assiale	Terminali		Startegia rete	Riequilibrio territoriale	Esigenze di sistema	Collegam. con altri investimenti	Effetti positivi sulla collettività (ACB)			
		30%	25%	15%	15%	10%	5%	I_{RS}	60%	20%	20%	I_M	25%	15%	15%	15%	7%	7%	7%	9%	I_{BTP}	30%	15%	30%	15%	10%	I_{BS}	I_{IF}	IP
0265	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino					●		0,10	①	⓪		0,20	①	●							0,40							0,20	0,17
0282	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria: Variante Ogliastro-Sapri					●		0,10	⓪	⓪			①	●		●					0,55		●				0,15	0,00	0,16
I107A	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie					●		0,10	⓪	⓪			①	●		●					0,55		●				0,15	0,00	0,16
I107B	Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria - Aerostazione di Lamezia Terme completamento					●		0,10	⓪	⓪			①	●		●					0,55		●				0,15	0,00	0,16
I064	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa				●	●		0,25	⓪	⓪					●						0,15							0,60	0,16
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano								⓪	⓪					●						0,15		●				0,15	0,60	0,16
I045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure								⓪	⓪			①	●							0,40							0,40	0,14
I010	Centro intermodale del Tevere								⓪	⓪										●	0,09							0,80	0,14
0295	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa					●		0,10	①	⓪		0,20			●						0,15							0,20	0,12
0241B	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione completamento					●		0,10	①	⓪		0,20	①								0,25							0,00	0,11
I138B	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino				●			0,15	⓪	⓪					●						0,15							0,20	0,08
I034	Gronda merci sud di Milano								⓪	⓪			①								0,25							0,20	0,08

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA