



ALLEGATO N.1

1. Relazione informativa

Roma, 08 agosto 2014

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.

A small handwritten mark or signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.

Relazione Informativa al Contratto di Programma 2012 – 2016 parte investimenti

Versione del 8 agosto 2014



Indice

1. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016 – PARTE INVESTIMENTI	4
1.1 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto	4
2. LE LINEE STRATEGICHE DEL PIANO INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA	8
2.1 Interventi per la sicurezza e gli obblighi di legge	10
2.1.1 Sicurezza ai passaggi a livello	11
2.1.2 Sicurezza in galleria	11
2.1.3 Rischio idrogeologico	13
2.1.4 Verifiche sismiche	14
2.1.5 Risanamento acustico	14
2.1.6 Altri programmi per la sicurezza	15
2.2 Le Grandi Opere	17
2.3 Le aree metropolitane e lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale	18
2.4 La velocizzazione dei principali Corridoi Viaggiatori	19
2.5 Lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci	20
3. L' EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI	23
3.1 Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza	24
3.1.1 Il definanziamento e accantonamento dei capitoli MEF 7122 e 7123	24
3.1.2 Altri definanziamenti e accantonamenti	25

3.1.3 Opere in stand by	29
3.1.4 Nuove fonti per competenza	29
3.1.5 Programma degli interventi di miglioramento della rete ferroviaria ex art.18, comma 2, del DL del “FARE”	35
3.1.6 Interventi finanziati dal PON – FESR 2007 - 2013.....	36
3.1.7 La riallocazione dei finanziamenti già contrattualizzati.....	38

1. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016 – PARTE INVESTIMENTI

1.1 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto

Il nuovo Contratto di Programma 2012 – 2016 - parte investimenti, è stato predisposto a seguito della scadenza del precedente atto contrattuale (Contratto di Programma 2007-2011).

L'atto contrattuale è stato siglato in una prima versione in data 12 marzo 2013 tra MIT e RFI, ma non è stato sottoposto all'esame del CIPE secondo l'iter della L.238/93 per la successiva evoluzione del quadro istituzionale e politico, in particolar modo sono emersi nuovi elementi con rilevanti impatti sul quadro finanziario che hanno portato necessariamente ad una nuova stesura del Contratto di Programma.

Si fa in particolare riferimento ai contenuti del:

- 1) Decreto legge n° 43 del 26 aprile 2013 *“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”*, convertito con la Legge n. 71 del 24 giugno 2013;
- 2) Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013 *“Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia”* convertito con Legge n.98 del 20 agosto 2013;
- 3) 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;
- 4) Legge n° 147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014) e Leggi collegate;
- 5) vari atti normativi con cui sono state disposte variazioni alle risorse finanziarie.

Al fine di evitare la *vacatio* dei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura e consentire la continuità nella realizzazione delle opere, in data 6 marzo 2014 è stato emanato il **Decreto Legge n. 16**, recante *“disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche”*, convertito con la Legge n.68 del 2 maggio 2014, che all'art. 17 comma 4 bis ha prorogato la validità del vigente Contratto stabilendo che *“... fino alla conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma-parte investimenti 2012-2016, da effettuare entro il termine massimo del 30 giugno 2014, i rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura sono regolati, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, sulla base di quanto stabilito dal contratto di programma 2007-2011”*.

L'atto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità ritenuti necessari per armonizzare e semplificare l'articolato e per adeguarlo sia alle esigenze attuali della Società che agli ulteriori adempimenti introdotti dagli Enti e/o Istituzioni; di seguito si riportano le modifiche di particolare rilevanza:

Art. 2 “Oggetto del Contratto”: il contratto disciplina i rapporti tra Stato e Gestore per la realizzazione dei progetti di investimento di sviluppo e per l’upgrading dei livelli di sicurezza, in quanto a partire dall’anno 2012 le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione straordinaria, sono confluite nel Contratto di Programma –parte servizi, che regola unitariamente sia le attività di manutenzione ordinaria che straordinaria e i relativi stanziamenti.

I programmi/progetti, oggetto del Contratto, sono ripartiti nelle diverse Tabelle contrattuali come di seguito specificato:

- **Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici**, composta di due sezioni distinte:
 - ✓ **“sezione uno”** nella quale sono iscritti i valori degli investimenti classificati “opere in corso” che sono oggetto del contratto in quanto dotati di integrale copertura finanziaria;
 - ✓ **“sezione due”** nella quale sono riportati i valori delle opere programmatiche con la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza, in particolare si evidenzia che la sezione 2 nella prima annualità dei fabbisogni comprende anche l’insieme delle opere da considerare in stand-by in attesa dei successivi rifinanziamenti o svincolo degli accantonamenti: Tab. A-bis (vedi in proposito paragrafo 3.1.3).

Gli investimenti, oggetto del Contratto, riportati nella sezione “opere in corso” limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria, sono stati articolati come di seguito specificato:

- ✓ manutenzione straordinaria (residui ciclo 2007-2011);
 - ✓ sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge;
 - ✓ tecnologie per la circolazione e l’efficientamento;
 - ✓ proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia;
 - ✓ potenziamento e sviluppo infrastrutturale della Rete Convenzionale/Alta Capacità, ivi compreso il potenziamento degli impianti di stazione, degli impianti merci, nonché delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei porti e aeroporti;
 - ✓ sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.
- **Tabella B (ex A1) – Investimenti realizzati per lotti costruttivi**, comprende investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi ai sensi dell’art. 2 comma 232 e ss della Legge Finanziaria 2010; sono oggetto del Contratto sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento. Per tali investimenti infrastrutturali, RFI prenderà impegni entro i soli limiti delle risorse finanziarie effettivamente rese disponibili dallo Stato. La Legge di Stabilità 2014 (legge n. 147 del 27 dicembre 2013), all’art.1 comma 76 ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-2011, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare “le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari.

- **Tabella C – Partecipazioni societarie**, comprende investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal Gestore ma che vengono affidate, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate.

Art. 3 “Durata e aggiornamenti”: la validità del presente contratto decorre dal 1° gennaio 2012 e avrà durata almeno quinquennale e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre del quinto anno di vigenza, ovvero in pendenza del nuovo Contratto, al fine di evitare *vacatio* dei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la continuità nella realizzazione delle opere, la sua validità è da intendersi comunque prorogata fino all'entrata in vigore del nuovo atto.

E' stata inoltre prevista una clausola di proroga contrattuale, per cui in pendenza di ciascuna revisione annuale la sua validità è da intendersi comunque prorogata fino al perfezionamento di un nuovo contratto.

Pertanto l'art.3 del Contratto di Programma viene riformulato nel modo seguente:

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. In conseguenza di disposizioni normative e/o Delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di RFI, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto.

Artt.4 e 6 “Obblighi del Gestore”- “Facoltà del Gestore”: si è proceduto ad una semplificazione e razionalizzazione degli adempimenti del Gestore, al fine di armonizzarli con i tempi e i contenuti degli altri monitoraggi previsti dalle diverse Istituzioni. Per gli interventi concernenti la sicurezza del trasporto ferroviario, connessi ad obblighi derivanti da normativa di settore in vigore che non sono dotati di integrale copertura finanziaria (evidenziati nella sezione 2: “Parte programmatica” della specifica tavola A01: “sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge” del Contratto) e per eventuali ulteriori interventi imposti da nuova normativa di settore o da nuove prescrizioni, si è previsto, analogamente al Contratto di Programma – Parte servizi, che il Gestore presenti, preliminarmente, un programma corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero di valutare i maggiori oneri ed i tempi di attuazione. Quest'ultimo, d'intesa col MEF, assevera il programma e assicura la relativa copertura finanziaria. Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo secondo le tempistiche previste dall'art. 3.2 del Contratto.

Art. 5 “Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti”: al fine di rendere effettivamente disponibili al Gestore tutte le risorse contrattualizzate e non solo quelle previste a legislazione vigente (capitoli di bilancio MEF 7122, 7123 e 7124), viene regolata l'assunzione degli impegni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per assicurare la certezza della

provvista finanziaria annualmente necessaria alla sostenibilità dei volumi di spesa programmati. Conseguentemente la Tavola 2 “Prospetto di sintesi fonti-impieghi di cassa delle Tabella A, B (ex A1) e C”, riporta la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento a carico degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri, dei programmi di finanziamento della Comunità europea FESR e TEN e di Enti Terzi (Regioni, Comuni ecc.).

2. LE LINEE STRATEGICHE DEL PIANO INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA

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

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

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

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

Le variazioni finanziarie recepite nel presente Contratto prevedono finanziamenti per **9.994 milioni di euro** e riduzioni di finanziamenti per **5.335 milioni di euro**, per un saldo finanziario pari a **4.659 milioni di euro**.

A fronte di tali variazioni finanziarie sono stati avviati nuovi interventi per **5.812 milioni di euro** e rinviati investimenti per **1.152 milioni di euro**.

Di seguito un prospetto di sintesi delle variazioni al portafoglio del Contratto.

Totale variazioni di portafoglio		Interventi		Cap 2007-2011 Risorse		Nuovi avvii		Rinve effettivi		Totale variazioni		Cap 2007-2011 Risorse	
Grandi opere	Corridoio Mediterraneo	3.447	Nuova linea Torino-Igione	AV/AC Brescia-Verona	916	2.358	2.358	3.274					
				AV/AC Milano-Venezia: tratta Verona-Vicenza	0	768	768	369					
				AV/AC Milano-Venezia: tratta Vicenza-Padova	48	321	321	0					
	Corridoio Scandinavia-Mediterraneo	4.120	905	Nuovo Valico del Brennero	728	159	159	888					
	Nuovi interventi per 5.901 mln di euro	Corridoio Reno-Alpi	-233	Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria	Linea di accesso meridionale al Brennero	92	35	35	127				
Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara					57	711	711	768					
Terzo Valico dei Giovi					1.820	-233	-233	1.587					
Sismica e idrogeologia					2.559	221	221	2.780					
Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia (soppressione PI)					72	79	79	151					
Nuovi avvii	Arce Metropolitane	607	Nodo di Milano	Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia (soppressione PI)	1.513	45	45	1.558					
				Nodo di Roma (incluso raddoppio Campoleone-Aprilia)	185	185	185	293					
				Nodo di Venezia	293	293	293	293					
				Upgrading terminali viaggiatori (innalzamento marciapiede e sistemi IAP)	40	40	40	89					
				Nodo di Udine	89	89	89	89					
Corridoi merci	1.692	Adegumento sagoma PC 80 linee Luino, Chiasso, Torino-Milano	60	60	60	170							
			Adegumento a modulo 650/750 Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (fase)	170	170	170	170						
			Adegumento modulo linee Sempione e Luino (fasi)	30	30	30	30						
			Potenziamento porto di Trieste e terminale di Bari Lamasinata	60	60	60	60						
			Adegumento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	25	25	25	25						
Velocizzazioni	395	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	350	350	350	350							
			Velocizzazione Milano-Venezia-Trieste	35	35	35	35						
			Altre tecnologie	10	10	10	10						
			Potenziamento Gallarate - Rho (1^ fase)	402	-382	-382	20						
			Ferrovie PAC Sardegna: ammodernamento rete sarda	130	-79	-79	51						
Definanziamenti ricati da specifici provvedimenti normativi	-834	-1.152	Siracusa-Ragusa-Gela	121	-120	-120	1						
				Partecipazione Stretto di Messina e studi e progettazioni opere connesse	169	-140	-140	43					
				Pistoia-Montecatini	78	-35	-35	372					
				Fermata Vesuvio Est (quota finanziaria)	383	-11	-11	0					
				Nuova Linea Ferrandina-Matera (Matera La Martella - Venusio)	26	-26	-26	68					
Rinnvi per 945 mln di euro	-318	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	77	-9	-9	68							
			Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35	-10	-10	26						
			Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divača: studio e progettazione	44	-21	-21	23						
			Nodo di Novara passante ferroviario merci (quota fase prioritaria)	50	-41	-41	9						
			sistemazione del nodo di Catania	124	-111	-111	13						
Totale variazioni di portafoglio	4.659,1	-318	Raddoppio Giampilleri-Fiumefreddo	46	-33	-33	13						
				Opere di completamento Raddoppio Bergamo-Treviglio	13	-13	-13	0					
				Potenziamento Bergamo-Seregno	83	-59	-59	24					
				Nuova linea Ferrandina-Matera (Ferrandina-Matera La Martella)	69	-23	-23	46					
				Gronda merci di Roma (quota progettazione definitiva)	23	-7	-7	16					
Totale variazioni di portafoglio	4.659,1	-318	Raddoppio Milano - Mortara: mitigazione ambientale P.ta Romana -S. Cristoforo	236	-25	-25	211						
				Riperimetrazione programmi di natura tecnologica		-5	-5	5					

2.1 Interventi per la sicurezza e gli obblighi di legge

Nella programmazione 2007-2011 è stato completato un importante piano di investimenti in tecnologie della sicurezza sulla rete ferroviaria della storia delle Ferrovie, implementando sistemi di sicurezza per la marcia del treno quali Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) su 16.700 km di linee, Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) su 4.300 km di linee, il sistema di telecomunicazioni esclusivamente dedicato al traffico ferroviario (GSM-R) su 10.000 km di linee ed, infine, il sistema ERTMS sulle linee AV (600 km) entrate in funzione proprio in quegli anni, con una spesa complessiva intorno ai 5 miliardi di euro.

In Europa è stato sancito che l'attuale livello di sicurezza del trasporto ferroviario è accettabile e, in alcuni settori, eccellente, raccomandando il mantenimento ed il progressivo adeguamento dell'infrastruttura agli standard di sicurezza stabiliti dalle Direttive UE.

Con riferimento al Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016, le esigenze di investimento individuate si originano dal monitoraggio dell'incidentalità, in particolare in prossimità dei passaggi a livello e per il dissesto idrogeologico, nonché dalle necessità di adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici individuati nelle leggi e/o regolamentazioni ministeriali in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico e mitigazione del rischio sismico. In quest'ultimo contesto si inserisce il programma di dismissione dei cosiddetti "contesti d'esercizio obsoleti", definiti dall'art. 3 del Decreto ANSF n°4 del 09/08/2012 come quelle situazioni non conformi ai principi del Regolamento della Circolazione Ferroviaria.

Il Piano, valutato nel suo complesso in alcune decine di miliardi di euro, presenta una complessità finanziaria e realizzativa tale da travalicare l'arco di vigenza del presente Contratto di Programma. Ciò rende necessaria una programmazione delle risorse di lungo periodo.

Va inoltre osservato che un sensibile ridimensionamento del Piano potrebbe derivare dall'armonizzazione delle norme nazionali, generalmente più severe, alle specifiche europee, come peraltro auspicato dalla Legge 27/2012 e dalla Legge 98/2013.

Con il fine di conseguire obiettivi significativi per il 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 Gestore ha impostato il Piano sulla base di:

- priorità d'intervento valutate mediante analisi di rischio;
- fattibilità tecnico-economica degli interventi;
- conseguire 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, minimizzando contemporaneamente i costi di gestione/manutenzione.

Di seguito si descrive lo stato attuativo dei principali programmi ed il fabbisogno di periodo.

2.1.1 Sicurezza ai passaggi a livello

Le leggi 189/1983 e 354/1998 prevedono l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia). Su tali basi sono stati finora soppressi nell'ambito dei precedenti piani di "soppressione passaggi a livello" circa 3.100 PL.

Il completamento del Piano, che interessa circa 5.100 passaggi a livello (a cui devono aggiungersi circa 200 PL che saranno soppressi nell'ambito della realizzazione di interventi di più ampia valenza), comporta oneri di finanziamento di rilevantissima entità (**7÷10 miliardi di euro**) e tempi di attuazione di decenni.

Il Gestore ha, pertanto, proposto - nel maggio 2013 - un Piano generale finalizzato all'incremento della sicurezza dei PL, senza dover procederne necessariamente alla sostituzione con nuove opere (cavalcavia o sottovia), che riguarda tutti i PL esistenti di cui non sia stata finanziata la soppressione.

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello sia lato strada (dossi artificiali e bande rumorose per i PL collocati in aree densamente urbane, cartellonistica in prossimità degli attraversamenti), sia di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, sia di parziale automazione dei PL privati, per un costo stimato in **1.100 milioni di euro**, pari al 10÷15% di quanto occorrerebbe per sopprimere detti PL ed in tempi notevolmente inferiori (5÷6 anni).

Rif.	Programma	Costo	Risorse			Avanzamenti			Importi in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziamenti	o al 31/12/2013	Totale	2015	2016	Fabbisogni		
A2004	Incremento sicurezza e regolarità passaggi a livello	1.100	105	105	0	995		100			
A1006	Soppressione passaggi a livello	7.858	1.558	62	1.277	6.300	60	85			

2.1.2 Sicurezza in galleria

In Italia il DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006, è stato il primo testo normativo a regolamentare in modo sistemico il tema della sicurezza in galleria da parte di quanti - utenti, imprese di trasporto, gestori di rete ed enti preposti al soccorso - risultano a vario titolo coinvolti.

Il documento prescrive le predisposizioni di sicurezza che devono essere realizzate in tutte le gallerie più lunghe di 1km, siano queste di nuova realizzazione o esistenti, affinché siano garantiti prefissati livelli di sicurezza.

Più in dettaglio, il DM 28/19/2005 prevede l'adeguamento delle:

- 1) gallerie di recente attivazione (art. 10 del DM),
- 2) gallerie in esercizio prima della sua entrata in vigore (art. 11 del DM),

per le quali nel 2011 è stato stimato un importo complessivo variabile nel range **6,1 ÷ 8,6 miliardi di euro**.

Il piano di adeguamento previsto dal DM per le gallerie di cui al punto 2) è stato successivamente messo in discussione dalla Legge del 24/03/2012 n. 27 (art. 53.2) che prevede un allineamento alle analoghe normative europee (STI-SRT) e quindi interventi di adeguamento solo in fase di rinnovo/ristrutturazione relativi a limitati requisiti di sicurezza (*“segnaletica”, “comunicazione nelle emergenze”, “requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione”, “impedire l’accesso non autorizzato alle uscite di emergenza e ai locali delle attrezzature”*).

Attualmente sono in corso presso RFI attività (in parte già realizzate per un importo di circa **270 milioni di euro**) volte a:

- proseguire l’attività di adeguamento delle gallerie della rete convenzionale più lunghe di 5000 m e più corte di 1000 m aperte all’esercizio prima dell’entrata in vigore del DM 28/10/2005 e oggetto di contratti affidati prima del 2012 (35 gallerie);
- proseguire l’attività per l’attuazione del programma di realizzazione delle misure di sicurezza per le gallerie della rete di recente attivazione (13 gallerie);
- concludere le progettazioni degli interventi di adeguamento per le gallerie della rete AV/AC delle tratte aperte all’esercizio prima dell’entrata in vigore del DM 28/10/2005 (22 gallerie);
- proseguire lo sviluppo dei progetti della viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite;
- affidare i 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 (28 mezzi bimodali);
- affidare gli apparati radio GSM-R ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 1000 m (circa 1500 apparati);
- supportare le Prefetture affinché si rendano disponibili i Piani di Emergenza e Soccorso per le gallerie in esercizio (101/363 PES emanati);
- proseguire le attività di formazione, esercitazione e sperimentazione (Sistema di compartimentazione a lame d’acqua recentemente installato all’interno della galleria Pian di Setta della linea storica Bologna-Firenze).

Nelle more dell’armonizzazione del quadro normativo, attualmente in corso presso il Ministero delle Infrastrutture, RFI propone di realizzare i seguenti ulteriori interventi:

- interventi straordinari per la diagnostica mobile e il miglioramento strutturale,
- impianti tecnologici e attrezzaggi per le gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite.

Rif.	Programma	Costo	Risorse		Avanzament o al 31/12/2013	Import in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziamenti		Fabbisogni		
						Totale	2015	2016
A1004	Sicurezza in galleria	6.100	556	9	270	5.544	50	60

2.1.3 Rischio idrogeologico

I punti della rete ferroviaria interessati da fenomeni di dissesto idrogeologico costituiscono un elemento di particolare attenzione ai fini della regolarità e della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Per l'individuazione delle situazioni di maggiore criticità potenziale, oltre a quelle già note al Gestore, vengono considerati i contenuti della banca dati Inventario dei Fenomeni Franosì Italiani (progetto IFFI) pubblicata dall'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale e dei Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), emanati dalle Autorità di Bacino in osservanza alla Legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

I predetti Piani Stralcio costituiscono il quadro di riferimento al quale devono adeguarsi e riferirsi tutti i provvedimenti autorizzativi e concessori; le disposizioni in essi contenute hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano di Bacino.

Ai suddetti PAI e alla banca dati IFFI si riferisce anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie che ha inserito l'individuazione dei punti di criticità idrogeologica tra gli adempimenti necessari per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza (punto 3.2 "Riconnizione della rete" della Direttiva 1/2010 del 22/02/2010), chiedendo esplicitamente l'adozione di una politica proattiva tesa all'individuazione dei tratti d'infrastruttura soggetti a tale criticità.

L'analisi effettuata ha evidenziato criticità per l'infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria per i fenomeni, sia idraulici sia di tipo franso, caratterizzati da un'elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cadute massi, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow).

E' stato individuato un piano di intervento che prevede sia l'eliminazione di punti critici singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, sia l'installazione di sistemi di allarme.

Per l'attuazione del piano è stato stimato un costo di **2.000 milioni di euro**. Sono stati individuati gli interventi prioritari che hanno trovato copertura per complessivi **132 milioni di euro**.

Rif.	Programma	Costo	Risorse		Avanzament o al 31/12/2013	Import in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziamenti		Fabbisogni		
						Totale	2015	2016
A1013	Idrogeologia (1^ fase)	2.000	132	132	0	1.868	121	156

2.1.4 Verifiche sismiche

L'ordinanza OPCM 3274 del 20/03/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" introduce l'obbligo di procedere a verifica sismica, da effettuarsi a cura dei rispettivi proprietari, di:

- edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile;
- edifici ed opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Sulla base delle indicazioni contenute nel successivo 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", è stato possibile censire le opere da sottoporre alla verifica di vulnerabilità sismica.

In base al censimento sono da verificare complessivamente 7.664 opere tra ponti e fabbricati e per l'esecuzione di tali verifiche si stima un tempo di 8 anni (dal 2013 al 2021) e un costo di **187 milioni di euro**; inoltre sono stati stimati **80 milioni di euro** per avviare una prima fase di interventi di miglioramento sismico.

Con un primo finanziamento di **19 milioni di euro**, sono state avviate le verifiche sismiche sulle 781 opere considerate più vulnerabili tra le 2.094 situate nelle zone di maggiore sismicità.

Rif.	Programma	Costo	Risorse		Avanzamento o al 31/12/2013	Importi in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziamenti		Fabbisogni		
						Totale	2015	2016
A1013	Sismica (1ª fase)	267	19	0	0	248	24	44

2.1.5 Risanamento acustico

La Legge quadro sul rumore n. 447/95 (articolo 10 comma 5) prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture attuino "piani di contenimento e di abbattimento del rumore" nel caso del superamento dei valori limiti, stabiliti per l'infrastruttura ferroviaria dal DPR 459/98.

Tale piano, redatto da RFI 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" prevede l'obbligo per il gestore infrastrutture di realizzare sulle linee ferroviarie in esercizio interventi di risanamento acustico con un piano ripartito in 15 anni.

Dati del piano di risanamento acustico:

- 9.025 interventi

- 5.760 barriere antirumore per 3.675 km di opere
- 3.265 interventi diretti su ricettori isolati
- 8,3 miliardi di euro: costo complessivo da ripartire in 15 anni.

Il piano di risanamento acustico è stato sottoposto all'approvazione del Ministero dell'Ambiente ed al benessere della Conferenza Unificata Stato-Regioni che, con l'intesa del 1° luglio 2004, ha approvato uno stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni per un totale di 428 interventi di cui 416 barriere antirumore e 12 interventi diretti su ricettori.

Primo stralcio di piano approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regione 1 luglio 2004:

- 428 interventi
- 416 barriere antirumore per 716 km di opere
- 12 interventi diretti su ricettori isolati
- 1,8 miliardi di euro.

Il costo stimato per l'intero piano di risanamento è di **8,3 miliardi di euro**; mentre il costo del primo stralcio ammonta a circa **790 milioni di euro**.

L'entità delle risorse attualmente previste dal Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI e già finalizzate all'attuazione del piano è complessivamente di **179 milioni di euro**, di cui circa il 91% è già stato impegnato.

Alla luce dello stato degli iter autorizzativi da parte degli Enti Locali si prevede un volume annuale di spesa pari a circa **50 milioni di euro**.

Ciò consentirà di avviare l'attività negoziale per i progetti per i quali sono state completate le progettazioni definitive e di sviluppare la progettazione degli interventi i cui progetti preliminari sono stati già approvati dagli Enti locali.

Rif.	Programma	Costo	Risorse		Avanzamento o al 31/12/2013	importi in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziamenti		Fabbisogni		
						Totale	2015	2016
A1004	Risanamento acustico	8.300	229	50	141	8.071	50	50

2.1.6 Altri programmi per la sicurezza

In ossequio alle direttive impartite dal MIT con l'Atto di Indirizzo del 29 luglio 2009 è stato individuato un programma di investimenti che prevede il completamento dell'attrezzaggio della rete con rilevatori boccole calde (RTB) e l'installazione di sensori – pese dinamiche e portali multifunzione – che consentano il controllo dei rotabili in movimento per rilevare eventuali sovraccarichi/squilibri di carico, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura a bordo treno. La prima fase del programma, significativamente efficace, mira ad attrezzare tutte le linee di transito internazionale, gli scali e i porti (con le sole pese dinamiche) e i tratti di linea con lunghe gallerie maggiormente impegnati specialmente dal traffico merci.

In ossequio alle direttive impartite dal MIT con l'Atto di Indirizzo del 29 luglio 2009 sono, inoltre, previsti programmi per la protezione dei cantieri e per il miglioramento e lo sviluppo delle tecnologie per la sicurezza della circolazione.

Il programma di protezione dei cantieri prevede di dotare il personale della manutenzione con dispositivi specifici (trasmettitori) per segnalare la presenza di pericoli e l'applicazione diffusa della tecnologia esistente per gestire la circolazione dei mezzi d'opera in movimentazione come treno.

Completano il Piano di intervento del Gestore i programmi di upgrading dei sistemi SCC e SCMT e la sperimentazione di tecnologie innovative che prevedono l'estensione delle funzionalità delle attrezzature esistenti e l'applicazione estesa di tecnologie sperimentali. A titolo di esempio, saranno realizzati: il sistema di manovra oleodinamica in traversa, l'upgrading degli impianti ACC per l'implementazione delle funzioni di soccorso, le modifiche al segnale rosso/giallo/giallo degli impianti ACC ed ACEI, nuovi sistemi di distanziamento BCA-M, nuovi impianti di supervisione ACC.

In tale gruppo di investimenti sono, infine, compresi gli interventi volti ad eliminare regimi di esercizio (blocco telefonico e blocco elettrico manuale) e sistemi di circolazione (Dirigente Unico) considerati obsoleti dal Decreto ANSF 4/2012.

2.2 Le Grandi Opere

Nell'orizzonte del contratto proseguiranno le attività sui lotti costruttivi già avviati (3^a Valico dei Giovi, Nuovo Valico del Brennero e linea AV/AC Treviglio-Brescia) e verranno avviati ulteriori lotti di potenziamento degli assi Milano-Venezia e della linea AV/AC Napoli-Bari.

Nel presente Contratto vengono altresì recepiti gli importanti stanziamenti per il finanziamento della fase realizzativa della nuovo collegamento Torino-Lione.

Nella tabella seguente sono riportati per singolo investimento le variazioni alle coperture finanziarie introdotte da una serie articolata di provvedimenti legislativi che complessivamente hanno incrementato le risorse destinate alle grandi opere per oltre 4,1 miliardi di euro.

Tab. 2 – Riepilogo variazioni alle risorse finanziarie “Grandi Opere”

Progetto/Programma	Nuove risorse	Importi in milioni di euro	
		Definanz. / Accantonamenti	Totale variazioni
Nuova linea Torino-Lione	3.496	-1.137	2.358
AV/AC tratta Treviglio-Brescia	158	-158	0
AV/AC tratte Brescia-Verona e Verona-Padova	1.089	0	1.089
Itinerario Napoli-Bari tratta Cancellò-Frasso Telesino	200	-200	0
Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara	711	0	711
Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi (2° lotto costruttivo)	802	-1.035	-233
Nuovo valico del Brennero	384	-225	159
Linee di accesso al Brennero	112	-77	35
TOTALE GENERALE	6.951	-2.832	4.120

Si rimanda alle schede di dettaglio per singolo investimento per maggiori chiarimenti sulle nuove fasi in avvio.

2.3 Le aree metropolitane e lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale

La necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane unita all'esigenza di recuperare l'esistente squilibrio modale costituiscono elementi centrali nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali per il settore della mobilità di breve/medio raggio.

I principali elementi di squilibrio funzionale rilevati nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale, riguardano:

- elevata variazione del load factor tra ore di punta e di morbida
- basse velocità commerciali per l'elevato numero di fermate
- numerose fermate sotto la soglia minima di domanda
- bassa accessibilità e scarsa integrazione con gli altri servizi di trasporto
- sovrapposizione con i servizi su gomma.

Le possibili azioni da mettere in campo interessano sia la domanda, con politiche di pricing differenziato ed armonizzazione orari delle città, sia l'offerta, con riorganizzazione dei servizi più aderente a domanda e programmazione integrata dei servizi ferro-gomma.

Nel Piano per la ridefinizione delle politiche di trasporto regionale e metropolitano di medio e lungo periodo è stato delineato un modello di servizio che tenga conto di:

- analisi direzione sviluppo urbanistico
- individuazione zone di aggregazione all'interno dei nodi
- individuazione stazioni porta dei nodi e stazioni di interscambio modale
- differenziazione dei servizi
 - massima frequenza all'interno dei nodi
 - velocizzazione long haul con riduzione fermate
- offerta flessibile su base oraria, giornaliera e stagionale
- privilegiare linee passanti
 - Ridefinizione collegamenti esistenti
 - Sbottigliamento infrastrutturale per facilitare interconnessioni tra direttrici.

Dal punto di vista infrastrutturale le soluzioni proposte riguardano, ove possibile, la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e, ove necessario, interventi "leggeri" sugli impianti per limitare le interferenze tra flussi convergenti e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4'.

Soluzioni infrastrutturali più impegnative, quali raddoppi e quadruplicamenti, dovranno essere adottate in presenza di limitata capacità residua ed elevata domanda potenziale che non sia possibile soddisfare con interventi tecnologici sull'infrastruttura esistente.

Nell'ambito del nodo é necessario inoltre incrementare i punti di interscambio con altri mezzi di trasporto, quali metropolitane, altre linee ferroviarie e autobus urbani e suburbani, e privato, dotando le fermate anche di adeguati parcheggi.

Per migliorare il livello dei servizi delle stazioni sono inoltre programmati interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità ai treni (innalzamento marciapiedi), dei sistemi di Informazione al Pubblico e della mobilità nell'ambito dei terminali (sottopassi, ascensori e parcheggi).

Gli interventi, diffusi sull'intero territorio nazionale, interesseranno progressivamente i terminali con maggiore frequentazione media.

Di seguito si riporta il prospetto di sintesi degli interventi di nuovo avvio per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale.

Tab. 3 – Riepilogo nuovi avvii interventi per lo sviluppo del TPL

		Importi in mln di euro					
Area/Core Corridor	Totale	Intervento	Risorse				
			DL 69/2013	DL 43/2013	LS 2014	DPCM 1/3/2012	Altro
AREE METROPOLITANE	Nodo di Milano	PRG Lambrate (progettazione e realizzazione)	95				
		ACC e PRG Milano Porta Garibaldi	90				
	Nodo di Venezia	Nuovo apparato ACC Milano Lambrate					
		PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4'	40				
	Nodo di Roma	Venezia Mestre - Venezia SL					
		PRG Roma Tiburtina Fase 5	10				
		PRG e ACC Tuscolana e Casilina (fasi)					
		PRG e ACC Ciampino (fasi)	90				
		Tecnologie Tratta Cesano-RM S. Pietro					
		Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma	173				
Interventi terminali viaggiatori	Raddoppio Campoleone-Aprilia	20					
	Piano innalzamento marciapiedi	9					
		Informazione al Pubblico per il trasporto pubblico locale	19	10			
SUBTOTALE AREE METROPOLITANE		607	192	145	199	-	71

2.4 La velocizzazione dei principali Corridoi Viaggiatori

Le prospettive di sviluppo del traffico media-lunga percorrenza sono strettamente connesse alle scelte di politica economica del paese. La Comunità Europea pone precisi obiettivi di riequilibrio modale: entro il 2050 la maggior parte del trasporto passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia. L'esperienza dell'AV Torino-Milano-Napoli ha dimostrato che il principale fattore di successo nella competizione tra la modalità ferroviaria e le altre modalità di trasporto, oltre ai benefici energetici ed ambientali, sia da ricercare nelle performance del servizio di trasporto (velocità, qualità del servizio) alle quali devono corrispondere tariffe adeguate all'offerta di mercato.

Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door sono pertanto mirate ad elevare le prestazioni, proseguendo con la realizzazione del sistema AV/AC ed intervenendo sui punti singolari della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche (rinnovo armamento, ACC-M o altre tecnologie innovative, velocizzazione itinerari stazioni, piccoli interventi di

PRG,...) o che prevedano limitato uso del territorio (rettifiche in sede, piccole varianti, importanti interventi di PRG, ...) per consentire l'innalzamento della velocità, ed a potenziare i collegamenti con i principali aeroporti per favorire l'intermodalità aria-ferro.

Sulle linee della rete convenzionale gli interventi programmati riguardano la progressiva velocizzazione delle linee della rete fondamentale in funzione della valenza commerciale e dell'impegno della linea. Tali interventi, progettati per lo sviluppo dei traffici attesi nel medio periodo, consentono di supportare anche lo sviluppo del traffico previsto per la rete AV/AC.

Gli interventi prioritari da finanziare si concentrano sui corridoi europei della rete TEN-T e sulle tratte di adduzione alla rete AV/AC e potranno essere programmati per fasi funzionali, privilegiando in prima fase gli interventi tecnologici sulle linee e sugli impianti ed in seconda fase gli interventi più impegnativi sugli impianti e le varianti. Tali interventi finanziati dal Piano, consentono, anche mediante la tecnologia, l'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h sulla rete convenzionale.

In relazione al potenziamento dei collegamenti con i principali aeroporti, gli interventi prioritari, inseriti in termini programmatici nel presente Contratto, riguardano il miglioramento dell'accessibilità ai terminal, anche mediante nuove fermate e nuovi collegamenti e/o miglioramento dei collegamenti esistenti, con particolare riferimento agli aeroporti core a maggiore frequentazione (es. Venezia, Fiumicino, Genova, Bergamo, Catania).

Nell'orizzonte di lungo periodo l'assetto infrastrutturale della rete prevede la progressiva estensione della rete Alta Velocità / Alta Capacità ed il miglioramento prestazionale dei transiti internazionali e delle linee della rete fondamentale e dei collegamenti agli aeroporti core che potranno così garantire un adeguato feederaggio al sistema AV/AC. Di seguito si riporta il prospetto di sintesi degli interventi di nuovo avvio per la velocizzazione dei corridoi viaggiatori.

Tab. 4 – Riepilogo nuovi avvii interventi per la velocizzazione dei corridoi viaggiatori

Area/Core Corridor	Totale	Intervento	Risorse				
			DL 69/2013	DL 43/2013	LS 2014	DPCM 1/3/2012	Altra
VELOCIZZAZIONI		Velocizzazione Milano - Venezia		5			
		Velocizzazione Venezia - Trieste		30			
	Velocizzazioni	395					
		Direttrice Adriatica: adeguamento del tracciato e velocizzazione			350		
		Altre tecnologie		10			
	SUBTOTALE VELOCIZZAZIONI	395	10	35	350	-	-

2.5 Lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci

Anche nel caso del traffico merci le prospettive di sviluppo risultano coerenti con le scelte di politica economica del paese. La Comunità Europea fissa come obiettivo da conseguire entro il 2030 il trasferimento sulle modalità ferroviaria e marittima del 30% del trasporto merci su strada, in

controtendenza rispetto al dato registrato a livello nazionale negli ultimi anni in cui si è assistito ad una progressiva diminuzione dello share modale ferroviario (fonte: Obiettivi e strategie di un possibile rilancio del trasporto ferroviario di medio-lunga distanza in Italia – ENEA 2012).

Lo sfidante obiettivo posto dall'UE presuppone l'applicato su più vasta scala della tassazione a carico dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada per l'uso della rete TEN-T e delle autostrade (Eurovignette) per coprire i costi prodotti dall'inquinamento acustico ed atmosferico e per scoraggiare l'impiego delle infrastrutture più congestionate. Tuttavia questo tipo di misure andrebbe accompagnato da una profonda revisione del sistema dei sussidi e delle tasse applicati ai diversi settori del trasporto.

Per rendere più appetibile la modalità ferroviaria, il gestore ha programmato, in sinergia con gli operatori logistici, una serie di azioni finalizzate all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, ai porti e ai principali terminali, volti al superamento del deficit di infrastrutture all'interno degli scali portuali e alla riduzione dei costi dell'"ultimo miglio".

Gli obiettivi che il Gestore vuole raggiungere riguardano:

- potenziamento prestazionale dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno)
- potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali e paesi limitrofi
- separazione e ottimizzazione dei flussi per servizio
- posizionamento dei terminali fuori dai centri cittadini
- efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi
- concentrazione traffico su un numero ristretto di impianti e sugli assi forti
- riduzione dei costi "ultimo miglio" ;
- potenziamento dei collegamenti con i porti e gli interporti
- Il miglioramento e ampliamento dei servizi negli impianti.

Nel medio periodo è prevista una razionalizzazione del reticolo merci con concentrazione del traffico sui più rilevanti impianti e linee specializzate per il traffico merci ed interoperabili, che dovranno essere dotate di idonee caratteristiche geometriche (modulo di linea, sagome cinematiche e pendenze) e tecnologiche (ERTM-S) idonee a soddisfare le diverse tipologie di traffico (autostrada viaggiante, high cubes, casse mobili e semirimorchi) generato/attratto dai principali nodi logistici: porti, centri intermodali e valichi alpini.

Gli investimenti sulla rete riguarderanno pertanto il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea, adeguamento sagome per il transito di autostrada viaggiante o high cubes e attrezzaggio ERTM-S) e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulle principali linee merci e tracce pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale).

Per l'infrastrutturazione dei porti e terminali intermodali sono previsti potenziamenti sinergici agli investimenti all'interno degli scali realizzati a cura delle autorità competenti. Le iniziative prioritarie, nel presente Contratto, riguardano il potenziamento del porto di Trieste e dei terminali di Bari e Milano Smistamento (progettazione), il porto di Genova e nel medio periodo, sui terminali di Milano (completamento) e Novara.

Di seguito si riporta il prospetto di sintesi degli interventi di nuovo avvio per lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci.

Tab. 5 – Riepilogo nuovi avvisi interventi per lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci

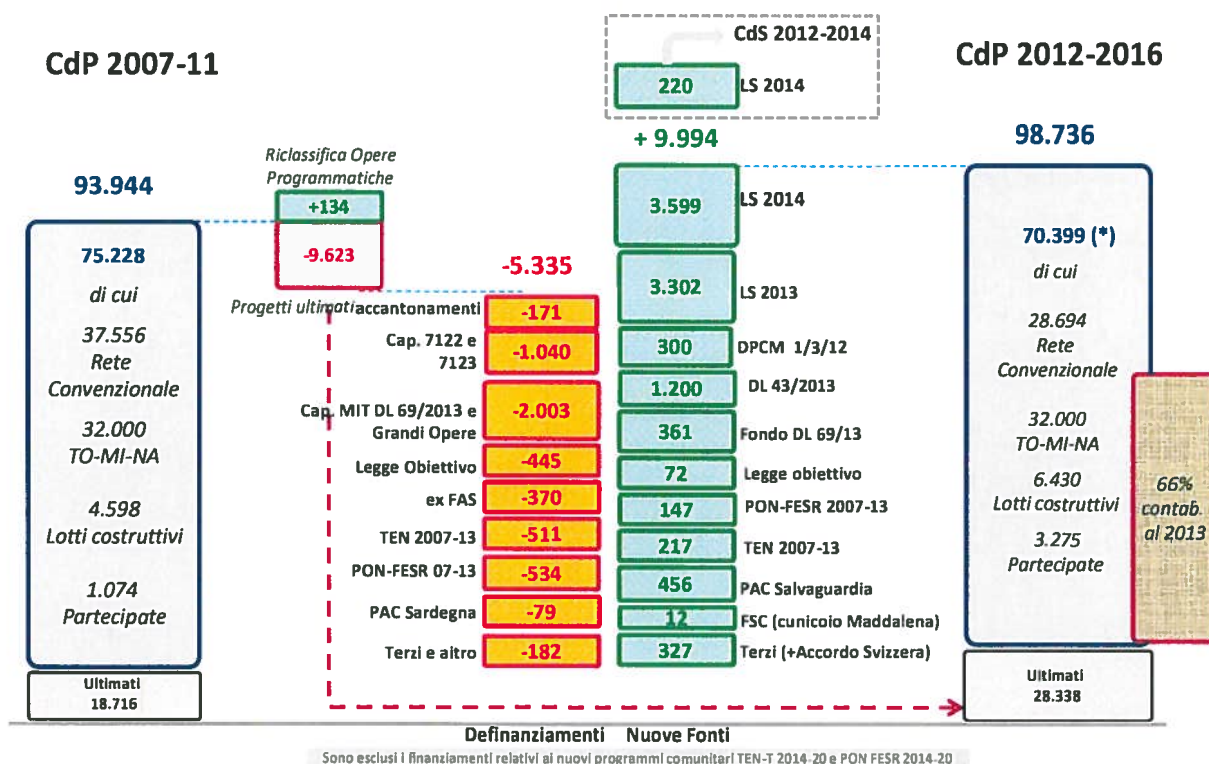
Area/Core Corridor	Totale	Intervento	Risorse				
			DL 6/9/2013	DL 4/3/2013	LS 2014	DPCM 1/3/2012	Altra
CORRIDOI MERCI	Adeguamento sagoma	Adeguamento sagoma PC 80 linea Chiasso	40				
		Adeguamento sagoma PC 80 linea Luino					120
		Adeguamento sagoma PC 80 linea Torino-Milano	10				
	Allungamento modulo di linea	Adeguamento a modulo 650/750 Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (fase)			30		
		Adeguamento moduli valico del Sempione a 750m (linee Domodossola) I fase		35			
		Adeguamento a modulo 700m valico del Gottardo (linea Luino)	15		10		
	Gronde merci	Nodo di Udine	10		50		
	Porti e scali merci	Porti e scali merci			25		
	SUBTOTALE CORRIDOI MERCI		75	35	115		120

3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI

Il presente Contratto di Programma 2012–2016, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto (iscritti nelle Tabelle A, B e C) ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione, già presenti nelle Tabelle A e A1 (ex B) del precedente Contratto di Programma 2007–2011 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio progetti del nuovo Contratto di Programma 2012-2016, come rappresentato in figura, si attesta a **98.736 milioni di euro** (compresi progetti ultimati) rispetto ai **93.944 milioni di euro** (compresi progetti ultimati) dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011.

Fig. 1 – Evoluzione del portafoglio progetti



Di seguito vengono rappresentate sinteticamente le variazioni introdotte a seguito della sottoscrizione dell'Atto in esame, il cui dettaglio verrà trattato analiticamente nel corso della presente relazione (cfr cap. 3.1):

- allocazione del definanziamento/accantonamenti per un valore complessivo di **5.335 milioni di euro**, di cui 1.183 milioni di euro sui capitoli MEF 7122 e 7123 e 4.152 milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;

- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di **9.994 milioni di euro**;
- trasferimento nella Tabella “Investimenti ultimati” di interventi conclusi pari a **9.623 milioni di euro**;
- trasferimento nella Tabella A - Sezione 1 – Opere in corso, delle quote finanziate ancora presenti nella parte programmatica del Contratto di Programma 2007-2011, per un valore di **134 milioni di euro** di fatto non sufficienti per completare alcuna fase funzionale oltre a quelle già realizzate.
- riallocazione di risorse già contrattualizzate, a saldo **zero**, a favore di interventi improcrastinabili per un importo complessivo di **246 milioni di euro**, rinvenienti da economie su progetti ultimati, dal trasferimento nella parte programmatica del Contratto di interventi non ancora maturi e dalla liberazione di risorse statali a seguito di reperimento di altre fonti di finanziamento a mercato ovvero riallocazione di residui finanziari su interventi oggetto di definanziamento non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale.

3.1 Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza

3.1.1 Il definanziamento e accantonamento dei capitoli MEF 7122 e 7123

Nel corso del 2012 e del 2013, successivamente all'approvazione, da parte del CIPE con la Delibera N° 4 del 20 gennaio 2012, dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007 -2011, per far fronte allo stato di criticità della finanza pubblica, sono stati emanati una serie di provvedimenti normativi che hanno disposto ulteriori riduzioni alle dotazioni finanziarie disponibili iscritte a legislazione vigente in termini di competenza e di cassa, nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di ciascun Ministero così come individuate dall'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di riforma della contabilità pubblica).

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ai fini di tali riduzioni, è stato pertanto autorizzato ad accantonare e rendere indisponibili le risorse stanziare per il periodo 2012 – 2014, sui capitoli 7122 e 7123 dedicati agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, per un importo complessivo di circa **424 milioni di euro** per gli anni 2012-2014.

Alle suindicate riduzioni si aggiunge quanto disposto dal 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 b) dispone la riduzione delle autorizzazioni di spesa elencate nell'allegato 3 al DL per complessivi 675,8 milioni di euro per il 2013, di cui **300 milioni di euro** finalizzati ad investimenti sulla rete ferroviaria nazionale (art.1 comma 86 della legge 266/2005);
- all'art. 15 comma 3 punto d), secondo capoverso, dispone 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.

Nel corso dell'anno 2014 sono intervenuti ulteriori provvedimenti legislativi che hanno disposto altre riduzioni per un importo di circa **360 milioni di euro** nel periodo 2014-2016, di cui 216 di definanziamenti e 144 milioni di euro di accantonamenti. Si fa in particolare riferimento ai Decreti Legge n° 4/2014, 66/2014 e 90/2014 i cui effetti si aggiungono a quanto disposto dal Decreto Legge 35/2013 e dall'art. 1 comma 428 della Legge di Stabilità 2014.

Pertanto l'importo complessivo della variazione in diminuzione delle risorse disponibili sul capitolo 7122 e 7123 è pari a circa **1.183 milioni di euro**.

Una quota significativa del definanziamento, pari a circa 732 milioni di euro, è stata compensata con le risorse statali liberate dai finanziamenti TEN-T (gli interventi Treviglio-Brescia, Orte-Falconara, Lunghezza-Guidonia e Voltri-Brignole), con economie su progetti in fase di ultimazione e con le nuove risorse recate dalla Legge di Stabilità 2014.

Per l'allocazione delle ulteriori riduzioni descritte ai progetti/programmi di investimento, si è proceduto, come già in precedenza, tenendo conto dei criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, pertanto sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non sono ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

Avendo sostanzialmente esaurito le disponibilità di risorse allocate su investimenti in fase di pianificazione si è reso necessario estendere i tagli ad investimenti in avanzata fase progettuale o di avvio a realizzazione, allocando prioritariamente i tagli sugli interventi meno maturi.

Nello specifico sono state sospese le attività negoziali per l'adeguamento ai requisiti di sicurezza delle gallerie ferroviarie previsti dal D.M. del 28 ottobre 2005, garantendo comunque l'avvio degli interventi più urgenti. Inoltre sono state ridotte le risorse destinate ad interventi non ancora affidati quali il potenziamento del nodo di Novara, la mitigazione ambientale della linea Milano-Mortara sulla tratta Porta Romana e programmi di natura tecnologica che saranno riattivati con le nuove risorse recate dalla Legge di Stabilità 2014.

In conseguenza agli ulteriori tagli intervenuti nel 2014 è stato inoltre necessario porre in stand-by alcuni interventi non ancora avviati alla fase realizzativa (vedi paragrafo 3.1.3).

3.1.2 Altri definanziamenti e accantonamenti

Di seguito si riportano le ulteriori riduzioni (definanziamenti e accantonamenti) alle risorse finanziarie iscritte nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, anch'esse intervenute successivamente all'approvazione dell'Atto, che si aggiungono a quelle operate sul capitolo MEF 7122 sopra descritte, per un valore complessivo di **4.152 milioni di euro**, così ripartito:

- ✓ **913 milioni di euro**, a seguito del definanziamento a valere sulle risorse stanziare dalla Legge di Stabilità 2013 per la Nuova linea Torino Lione sul capitolo di bilancio MEF 7532, di cui 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi e 150 milioni di euro (stanziare per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1 comma 68 della Legge di stabilità 2014;

- ✓ **1.058 milioni di euro**, a seguito del definanziamento a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui:
 - 23 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515–Linea Treviglio – Brescia derivanti da vari provvedimenti legislativi, compreso il D.L. n° 4/2014;
 - 1.035 milioni di euro sul capitolo MIT 7518 - Progetto Terzo valico dei Giovi, di cui 763 milioni ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, 240 milioni di euro a seguito del trasferimento al Contratto di Programma – parte servizi per la copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria 2012/2013 e 32 milioni di euro in attuazione di altri provvedimenti legislativi;
- ✓ **31 milioni di euro** sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria, per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del D.L. n° 4/2014;
- ✓ **445 milioni di euro** a valere sul capitolo 7060 MIT, così ripartiti:
 - **63 milioni di euro** per il disposto del Decreto interministeriale MIT/MEF n. 405 del 16/11/2012 che ha revocato, a tutti gli interventi interessati dal Decreto Interministeriale n. 22589 del 30.12.2004 con cui sono stati concessi contributi quindicennali per la copertura dei fabbisogni relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare di progetti inseriti nel Programma di Infrastrutture Strategiche (PIS), le 9 annualità ancora disponibili dei finanziamenti originariamente assegnati per un importo totale di 50,91 mln di euro ed ha dichiarato perenti le sei annualità dal 2004 al 2009;
 - **382 milioni di euro** destinate al “Potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona. Tratta Rho – Gallarate - Primo lotto funzionale Rho – Parabiago” a seguito della conversione in Legge del DL 23.12.2013, n.145 recante disposizioni urgenti per l'attuazione del “Piano Destinazione Italia”, il quale all'art.13 prevede la revoca di assegnazioni di risorse di Legge Obiettivo previste dalla Delibera CIPE 33/2010 relativa ad interventi non ancora attivati.
- ✓ **370 milioni di euro**, sul capitolo MISE 8425 – Fondo sviluppo e Coesione, derivante dalla Delibera CIPE n° 6/2012, pubblicata in gazzetta ufficiale il 14 aprile 2012, che a seguito di una revisione delle assegnazioni del Fondo ha revocato i finanziamenti FAS assegnati in via programmatica, con le delibere CIPE n. 51 e 52 del 2009, per l'adeguamento della rete ferroviaria meridionale, la partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto di Messina ed iscritti nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma. Di conseguenza sono state ridotte le disponibilità sugli interventi che avevano beneficiato delle assegnazioni succitate di seguito riportati:
 - ✓ Itinerario Napoli – Bari (100 milioni di euro);
 - ✓ Partecipazione Stretto di Messina (133 milioni di euro);
 - ✓ Studi e Progettazioni Ponte sullo Stretto di Messina sponda calabro/siciliana (7 milioni di euro);
 - ✓ Interventi di potenziamento infrastrutturale per adeguamento al nuovo modello di esercizio della Regione Siciliana, prioritariamente per la velocizzazione dell'itinerario Palermo - Catania (10 milioni di euro);
 - ✓ Siracusa – Ragusa – Gela (120 milioni di euro).

I tagli hanno comportato il trasferimento delle opere non prioritarie nella sezione programmatica del Contratto.

Il ripristino dell'integrale copertura degli interventi prioritari sull'itinerario AV/AC Napoli – Bari è stata, invece, assicurata dalle risorse stanziare dalla Legge di Stabilità 2014 che all'art.1 comma 74 dispone lo stanziamento di 100 milioni di euro al fine di completare il finanziamento della tratta Canello – Frasso Telesino e della variante alla linea Roma-Napoli, via Cassino.

- ✓ **534** milioni di euro, di cui 531 mln per la riprogrammazione del PON – Reti e Mobilità 2007-2013 comunicata dal Capo di Gabinetto del MIT con nota n. 21206 del 4/07/2013, con la quale è stato variato il paniere dei progetti ammessi al finanziamento e 3 mln di euro a seguito emanazione del XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014 (vedi par. 3.1.5);
- ✓ **511** milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 -2013, ad esito della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma (mid-termreview) la Commissione Europea ha disposto alcune modifiche a precedenti decisioni di finanziamento, riducendo l'importo del contributo concesso in funzione delle spese eleggibili previste dalla nuova programmazione lavori. Le riduzioni hanno interessato principalmente la fase realizzativa della nuova linea Torino – Lione e del nuovo valico del Brennero e la fase progettuale della linea di accesso sud al valico del Brennero. Tali finanziamenti saranno recuperati nella successiva programmazione TEN 2014-2020;
- ✓ **79** milioni di euro per la riduzione delle risorse del fondo di rotazione per una riprogrammazione degli interventi del Piano di azione e coesione della Regione Sardegna: nello specifico la III riprogrammazione del Piano Azione e Coesione dell' 11 dicembre 2012 e il successivo Decreto direttoriale IGRUE n. 25 del 23 aprile 2013 hanno recepito lo stralcio degli interventi ferroviari di "Ammodernamento e velocizzazione rete sarda" operata dalla Regione Sardegna con delibera regionale n. 34/14 del 7 agosto 2012 e successive deliberazioni (nota 1836 del 18/3/2013), con conseguente riduzione delle assegnazioni a valere sul capitolo MEF e trasferimento degli interventi nella sezione programmatica del Contratto;
- ✓ **182** milioni di euro per una riduzione di risorse a seguito di aggiornamenti alle convenzioni stipulate con i vari EE.LL. che hanno comportato lo stralcio di alcune opere di interesse comunale e regionale. Le variazioni in diminuzione hanno interessato principalmente interventi esclusi dalla programmazione POR 2007-2013 delle regioni Toscana, Sicilia e Campania a seguito di verifiche sulla sostenibilità di spesa. Nel caso del "Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa" è stata comunque assicurata la copertura di una prima fase funzionale con altri fondi regionali (vedi par. 3.1.3).

A tali definanziamenti si aggiungono **28** milioni di accantonamenti sui capitoli MIT così suddivisi

- 1 milione di euro sul capitolo 7515 Linea AV/AC Treviglio-Brescia;
- circa 6 milioni di euro sul capitolo 7532 Torino-Lione;
- circa 21 milioni di euro sul capitolo 7540 interventi per il miglioramento della rete ferroviaria di cui all'art. 18 del DL 69/2013.

Tali risorse finanziarie sono da considerare indisponibili e risultano quindi subordinate ad un provvedimento di svincolo.

Tab. 6 – Riepilogo definanziamenti

		milioni di euro		
Definanziamento	Importo complessivo	Rinvi effettivi	Compensazioni	
Provvedimenti di legge su cap. 7122 e 7123	-1.183	✓	✓	
MEF Accordi Regioni e Min. Coesione (riduzione tasso cofin. Naz., cap.7493)	-79			
Ferrovie PAC Sardegna	-79	✓		
Fondo Infrastrutture	-1.059			
Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi cap. 7518	-1.035	✓	✓	
AV/AC Milano-Venezia: tratta Treviglio-Brescia cap. 7515	-24		✓	
Legge di Stabilità 2013 art.1 comma 208 (Torino-Lione)	-919			
Nuova linea Torino - Lione cap.7532	-919		✓	
MIT Fondo ex art. 18 DL 69/2013 DL Fare (cap. 7540)	-51			
Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - upgrading delle Stazioni	-51		✓	
Legge Obiettivo (cap.7060)	-445			
Potenziamento linea Gallarate-Rho: quadruplicamento Rho-Parabiago	-382	✓		
Progettazioni preliminari autorizzate con Decreto MIT/MEF 22589/2004	-63		✓	
Fondo Sviluppo e Coesione (cap. 8425)	-370			
Nuova linea Torino - Lione (Cunicolo della Maddalena)	0		✓	
Partecipazione Stretto di Messina e studi e progettazioni	-140	✓		
Siracusa-Ragusa-Gela	-120	✓		
Velocizzazione Palermo-Catania	-10	✓		
Itinerario Napoli-Bari	-100		✓	
PON-FESR 2007-2013	-534			
ACC Bari Lamasinata	-25		✓	
Adeguamento Battipaglia-Reggio Calabria (ponte Petrace e Galleria Coreca)	-7		✓	
Intervento "linea veloce Palermo-Catania"	-20		✓	
Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastro	-108		✓	
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	-12		✓	
SCC Messina-Siracusa	-6		✓	
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	-54	✓	✓	
Metaponto-Sibari-Paola (Bivio S.Antonello): fase prioritaria	-83		✓	
Raddoppio Bari-Taranto	-1		✓	
Raddoppio Bari -S.Andrea Bitetto	-76		✓	
SCC Bari -Taranto	-6		✓	
Completamento Raddoppio Catania Centrale - Catania Ognina	-3		✓	
Velocizzazione Catania - Siracusa tratta Bicocca-Targia	-57		✓	
Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	-30	✓	✓	
Interporto di Bari. Scalo pubblico Bari Lamasinata	-7		✓	
ACC e PRG Foggia	-39		✓	
TEN 2007 -2013	-511			
Nuovo Valico del Brennero	-221		✓	
Nuova linea Torino-Lione	-218		✓	
Linea di accesso meridionale al Brennero	-22		✓	
"Studio fattibilità e prog. Prelim. sistema trasporto multimodale integrato"	0		✓	
Nodo di Torino: realizzazione quadruplicamento Porta Susa-Stura	-3		✓	
Adeguamento Galleria Cattedrale	-1		✓	
Corridoi interoperabili (prioritariamente Reno-Alpi) tratte Chiasso-Milano-Gevio e Domodossola-Novara, Mediterraneo tratta Novara-Villa Opicina, Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Verona e corridoio A)	-44	✓		
Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divača: studio e progettazione	-2	✓		
Convenzioni con Terzi e Altro	-182			
Pistoia-Montecatini	-70	✓	✓	
Velocizzazione Palermo-Agrigento	-24	✓	✓	
Velocizzazione stazioni rete sarda	-17		✓	
Fermata Vesuvio Est (quota finanziaria)	-11	✓		
Stazioni Regione Piemonte	-4		✓	
Nuova Linea Ferrandina-Matera	-26	✓		
Economie su opere in ultimazione oggetto di Convenzione	-30		✓	
Totale definanziamento	-5.335			

3.1.3 Opere in stand by

Come già specificato nel corso della presente relazione, la sezione programmatica della Tabella A del Contratto (sezione due) riporta nella prima annualità l'elenco delle opere le cui risorse sono state oggetto di tagli ed accantonamenti nel corso del 2014 per un importo complessivo di circa **411 milioni di euro** sui capitoli MEF 7122 e 7123 e MIT 7540, di cui circa 165 milioni di euro relativi ad accantonamenti allo stato indisponibili il cui utilizzo è subordinato allo svincolo delle corrispondenti somme con apposito provvedimento.

L'elenco delle opere in stand-by, individuate in base ai criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, è esposto nella tavola 1bis del Contratto.

Le riduzioni hanno riguardato opere ancora in fase di progettazione, tra cui anche alcune opere ricadenti nelle regioni Puglia e Sicilia oggetto dei Contratti Istituzionali di Sviluppo integralmente finanziate da risorse statali ordinarie, che dovranno essere rifinanziate.

3.1.4 Nuove fonti per competenza

Nella tabella sotto riportata sono state riepilogate le variazioni in aumento registrate rispetto all'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma per un valore complessivo di **9.994 milioni di euro** rinvenienti dalle fonti di finanziamento di seguito indicate:

- **3.599 milioni di euro**, recati dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014), di cui:

- ✓ **1.349 milioni di euro**, stanziati in Tabella E sotto la voce "rifinanziamenti" degli importi già stanziati a legislazione vigente e così ripartiti:
 - 580 milioni di euro, quota parte del rifinanziamento del capitolo di bilancio 7122/MEF in considerazione della quota destinata a copertura della manutenzione straordinaria per l'annualità 2014 (220 mln di euro) da contrattualizzarsi nel Contratto di Programma – parte servizi 2012-2014,
 - 200 milioni di euro, quale incremento al finanziamento di 361 milioni di euro già assegnato a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013,
 - 540 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio 7532/MIT in aumento delle risorse assegnate dalla Legge di stabilità 2013 all'art. 1 comma 208 per la nuova linea ferroviaria Torino Lione,
 - 29 milioni di euro, come reintegrazione del definanziamento operato sul capitolo di bilancio 7515/MIT da precedenti provvedimenti legislativi.
- ✓ **2.250 milioni di euro** assegnati come risorse di nuova competenza, così ripartiti:
 - 100 milioni di euro, art. 1 comma 74, da destinare per il finanziamento della tratta Canello - Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli,

- 1.800 milioni di euro, art. 1 comma 76, da destinare per il finanziamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e delle tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della Linea AV/AC Napoli-Bari con erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029,
- 350 milioni di euro, art. 1 comma 80, da destinare al finanziamento degli interventi di adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce di cui 50 milioni per l'anno 2014 e 150 milioni per ciascuno degli anni 2015 e 2016;
- **3.302 milioni di euro** recati dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) così ripartiti:
 - ✓ **362 milioni di euro** prioritariamente per la prosecuzione delle opere da realizzare per lotti costruttivi ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191 (cap.7122, art.1 comma 176)¹;
 - ✓ **2.940 milioni di euro** per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (cap.7532, art.1 comma 208)².
- **300 milioni di euro** a valere sul "Fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'art. 33 comma 1 della Legge n° 183/2011 "Legge di Stabilità 2012" assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal Contratto di Programma;
- **1.200 milioni di euro** recati dall'art.7 ter comma 2 del decreto legge 26 aprile 2013, n. 43 cd. "emergenze ambientali", convertito con la Legge n.71 del 24/06/2013, per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da utilizzare 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 Brennero³;
- **361 milioni di euro** assegnati al Gestore per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013, a seguito della costituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un Fondo ai sensi dell'art. 18 commi 1 e 2 del Decreto Legge n° 69/2013 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" c.d. "decreto del fare" convertito con la Legge n°98 del 9 agosto 2013;

¹ L'importo assegnato dall'art.1 comma 176 della Legge di Stabilità 2013 pari a 700 mln di euro, è stato successivamente ridotto per 338 milioni di euro trasferiti sul Contratto di Programma – parte servizi a copertura della manutenzione straordinaria e per circa 4 milioni a seguito del definanziamento ex lege ai sensi dell'articolo 16, commi 1 e 3, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98 e dell'art.12 del DL 8 aprile 2013, n. 35; pertanto l'importo netto contrattualizzato sarà pari a circa 358 mln di euro.

² L'importo assegnato dall'art.1 comma 208 della Legge di stabilità 2013 pari a 2.940 milioni di euro per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino – Lione, è stato successivamente ridotto per 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013 e per 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi; pertanto l'importo netto contrattualizzato sarà pari a circa 2.177 milioni di euro;

³ In data 19 luglio 2013, il CIPE ha attribuito a RFI risorse ai sensi dell'articolo 7-ter, comma 2, del decreto legge n. 43/2013, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013. Specificamente 802 milioni di euro per il Terzo Valico dei Giovi, 70 milioni di euro per la linea ferroviaria Fortezza – Verona, Circonvallazione di Trento, 328 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"

- **72 milioni di euro** derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo non utilizzati per il pagamento degli oneri finanziari in quanto non si è proceduto a contratti di attualizzazione;
- **456 milioni di euro** derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale. Tale risorse saranno impiegate a copertura di quote finanziarie degli interventi facenti parte del Programma PON-FESR 2007-2013 come da indicazioni del Capo di Gabinetto del MIT con nota n. 21206 del 4/07/2013;
- **147 milioni di euro** derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014;
- **12 milioni di euro** assegnati dalla Delibera CIPE n° 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena della linea Torino – Lione;
- **217 milioni di euro** di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013; in particolare la contrattualizzazione dei finanziamenti TEN-T call 2012 (relativi agli interventi Treviglio-Brescia, Orte-Falconara e Lunghezza-Guidonia) ha generato un over-copertura di risorse statali ordinarie che è stata resa disponibile a copertura dei definanziamenti oggetto del presente contratto;
- **327 milioni di euro** di risorse di cui 207 milioni provenienti da Enti Locali e 120 milioni quali contributo a fondo perduto, derivanti dalla stipula dell'accordo Italia-Svizzera siglato a Berna il 28/01/2014 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la consigliera federale ai Trasporti per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo.

Tab. 7 – Riepilogo nuove fonti per competenza

		milioni di euro
FONTE		IMPORTO
	Fondo interventi urgenti e indifferibili art.33 comma 1 L.183/2011 (DPCM 1/3/2012)	300
	"Legge di Stabilità 2013" - art.1 comma 176	362
	Decreto Legge 43/2013 "Emergenze ambientali" - art.7-ter comma 2	1.200
cap. 7122/MEF	"Legge di Stabilità 2014" - rifinanziamento	580
	"Legge di Stabilità 2014" - art.1 comma 76 (Lotti costruttivi AV/AC Brescia-Verona-Padova e Napoli-Bari)	1.800
	"Legge di Stabilità 2014" art.1 comma 74 (AV/AC Napoli-Bari: raddoppio Cancellò-Frasso Telesino)	100
	"Legge di Stabilità 2014" art.1 comma 80 (Velocizzazione Bologna-Lecce)	350
cap. 7493/MEF	Risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale (Fondo di rotazione)	456
cap. 7532/MIT	"Legge di Stabilità 2013" - art.1 comma 208 (nuova linea ferroviaria Torino-Lione)	2.940
	"Legge di Stabilità 2014" - rifinanziamento (nuova linea ferroviaria Torino-Lione)	540
cap. MIT 7540	Decreto Legge 69/2013 "Decreto del fare" - art.18 comma 2	361
	"Legge di Stabilità 2014" Legge 27 dicembre 2013 n. 147 - rifinanziamento	200
cap. 7515/MIT	"Legge di Stabilità 2014" - Legge 27 dicembre 2013 n. 147 - rifinanziamento (AV/AC Treviglio-Brescia)	29
cap. 7060/MIT	Legge Obiettivo	72
cap. 8425/MISE	Fondo Sviluppo e Coesione (Delibera 86/2010 finanziamenti per il cunicolo della Maddalena della nuova linea Torino-Lione)	12
UE	TEN- T ciclo 2007 -2013	217
UE	PON FESR CICLO 2007-2013	147
Altro	Risorse da Enti Terzi e altro	327
TOTALE FONTI CdP - parte Investimenti		9.994

L'allocazione delle risorse aggiuntive sui singoli progetti d'investimento è rappresentata nella tabella successiva.

Tab. 8 - Allocazione nuove risorse

	Importo complessivo	Nuovi avvisi	Compensazioni
<i>milioni di euro</i>			
Fondo interventi urgenti ed indifferibili	300		
Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria	221	✓	
Sismica e Idrogeologia	79	✓	
Legge di Stabilità 2013	3.302		
Nuovo Valico del Brennero	325	✓	✓
Quadruplicamento Fortezza-Verona (sub lotto1)	37	✓	
Nuova linea Torino-Ione	2.940	✓	✓
Legge di Stabilità 2014	3.599		
AV/AC Brescia-Verona	768	✓	
AV/AC Verona-Padova	321	✓	
Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara	711	✓	
Nuova linea Torino-Ione	540		✓
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350	✓	
Itinerario Napoli-Bari tratta Cancellò-Frasso Telesino	100		✓
Tratta AV/AC Treviglio - Brescia	29		✓
Compensazioni finanziarie	415		✓
Nodo di Milano	90	✓	
Nodo di Roma	90	✓	
Upgrading terminali viaggiatori (innalzamento marciapiede e sistemi IaP)	70	✓	✓
Nodo di Udine	50	✓	
Adeguamento a modulo 650/750 Corridoio Scandinavia - Mediterraneo (fase)	30	✓	
Adeguamento a modulo 700 Valico del Gottardo (linea Luino)	10	✓	
Potenziamento porto di Trieste e terminale di Bari Lamasinata	25	✓	
Decreto legge n. 43/2013 "Emergenze ambientali"	1.200		
Terzo valico dei Giovi	802		✓
Accesso sud al valico del Brennero: Circonvallazione di Trento	70	✓	
Interventi per il superamento dei colli di bottiglia	215	✓	
Itinerario Napoli-Bari tratta Cancellò-Frasso Telesino e colli di bottiglia	113		✓
DL 69/2013 "Decreto del Fare"	361		
Interventi "leggeri" per lo sviluppo delle aree metropolitane	202	✓	
Interventi "leggeri" per lo sviluppo dei corridoi merci	75	✓	
Interventi "leggeri" per lo sviluppo dei corridoi viaggiatori (ACC e PRG Foggia)	39		✓
Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia	45	✓	
Fondo di rotazione - Piano di Salvaguardia	456		
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	20		✓
ACC Bari Lamasinata	25		✓
Adeg. tecn.e infrast. incremento prestazioni e affidabilità linea Battipaglia-RC (ponte Petrace)	5		✓
Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastro	108		✓
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	12		✓
SCC Messina-Siracusa	6		✓
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	45		✓
Metaponto-Sibar -Paola (Bivio S.Antonello): fase prioritaria	83		✓
Rsdoppio Bari S.Andrea - Bitetto	68		✓
SCC Bari -Taranto	6		✓
Raddoppio Catania Ognina - Catania Centrale	3		✓
Velocizzazione Catania - Siracusa tratta Bicozza-Targia	55		✓
Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	20		✓

segue




	Importo complessivo	Nuovi avvisi	milioni di euro Compensazioni
Legge Obiettivo	72		
Progettazione interventi nel Programma Infrastrutture Strategiche	72		✓
Fondo Sviluppo e Coesione	12		
Nuova linea Torino-Lione (cunicolo della Maddalena)	12	✓	
Risorse TEN -T	217		
Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo	123		✓
Priority project ten no. 1 Brenner Base Tunnel - studies	43	✓	
Top up priority project ten no. 1 Brenner Base Tunnel - works	8	✓	
Linea di accesso meridionale al Brennero.	5		✓
Torino - Lione - Top up lavori (espropri)	4		✓
Linea Orte - Falconara: completamento opere di raddoppio tratte	8		✓
Raddoppio Prenestina - Lunghezza - Guidonia: opere	7		✓
Off-site and field testing to support Italian ERTMS migration strategy	2		✓
Upgrade of Roma-Napoli high speed line	1		✓
Studio e attuazione delle parti principali del corridoio merci - Regolamento 913/2010	1		✓
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia (fase)	5		✓
Nodo ferroviario di Genova: razionalizzazione degli impianti per la fluidificazione del traffico	5		✓
Potenziamento tecnologico Torino – Padova, Nodo ferroviario di Milano	5		✓
Risorse PON-FESR 2007-2013	147		
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nelle regioni convergenza	40		✓
Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	22		✓
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria nella Regione Calabria	30		✓
Miglioramento infrastrutturali linea Messina-Catania-Bicocca	35		✓
SCC Bari-Fasano	11		✓
Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	9		✓
Risorse da terzi e autofinanziamento	327		
Nuovo Valico del Brennero	7	✓	✓
Adeguamento sagoma PC 80 linea Luino	120	✓	
Raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia - Montecatini Terme.	35		✓
Raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia	20	✓	
Ammodernamento e potenziamento della linea Campoleone - Nettuno	33		✓
Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	2		✓
Potenziamento tecnologico Torino – Padova, Nodo ferroviario di Milano	3		✓
Progettazione delle fermate di Erzelli/Aeroporto, Cornigliano Est e del Nuovo PRG di Sestri Ponente	1		✓
Roma Tiburtina (rimborsi assicurativi)	15		✓
Rivalutazione monetaria anticipo Terzo Valico	24		✓
Nodo di Palermo e ACEI Fiumetorto	6		✓
Miglioramenti infrastrutturali (nord)	25		✓
Miglioramenti infrastrutturali (sud)	4		✓
Soppressione PL ed interventi diffusi	33	✓	✓
TOTALE	9.994		

3.1.5 Programma degli interventi di miglioramento della rete ferroviaria ex art.18, comma 2, del DL del "FARE"

Il programma di interventi, finanziato originariamente per 561 milioni di euro ridotti a 510 milioni di euro a seguito dei tagli e degli accantonamenti sul capitolo MIT 7540 operati nel corso del 2014, comprende opere finalizzate al potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari.

Tab. 8 - Allocazione risorse DL Fare

		importi in milioni di euro
	Intervento	Nuovi finanziamenti
AREE METROPOLITANE	Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma	173
	Informazione al Pubblico per il trasporto pubblico locale nodi di Roma e Milano	19
	Rinnovo e upgrading sistema di telecomando linea Firenze - Roma (fase)	10
CORRIDOI VIAGGIATORI	ACC e PRG Foggia	39
	Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia linee Caserta-foggia e Napoli-Salerno	45
CORRIDOI MERCI	Adeguamento sagoma PC 80 linea Torino-Milano	10
	Adeguamento sagoma PC 80 linea Chiasso	40
	Adeguamento a modulo 700m valico del Gottardo (linea Luino) I fase	15
	Nodo di Udine (1^ fase)	10
TOTALE Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268/2013		361
AREE METROPOLITANE	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (standard banchine e sistemi di Informazione al Pubblico)	74
	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (miglioramento accessibilità viaggiatori e obblighi di legge)	50
CORRIDOI VIAGGIATORI	ACC e PRG di Ancona	35
	Realizzazione nuovi ACC per il governo della circolazione (impianti vari)	41
TOTALE Rifinanziamento Legge di stabilità 2014 – Tabella E		200

3.1.6 Interventi finanziati dal PON – FESR 2007 - 2013

Con l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007 – 2011, nel rispetto dei criteri di selezione del PON, era stato effettuato un aggiornamento del paniere di progetti, che a seguito dei movimenti di entrata e di uscita, si era attestato ad un importo complessivo di **1.659 milioni** di euro.

A seguito delle ulteriori riprogrammazioni il valore complessivo dei progetti è stato rideterminato in **1.272 milioni** di euro, con un saldo finanziario in diminuzione di **387 milioni di euro**, così articolato:

- 1) - **18 milioni di euro** (-7 mln di euro relativi all' "Interporto di Bari", -9,5 milioni al "Porto di Taranto" e - 2 milioni alla "Battipaglia-Reggio Calabria") a seguito dell'emanazione, in data 18 dicembre 2012, del VII Decreto Dirigenziale n°10920;
- 2) - **58 milioni di euro** a seguito dell'emanazione, in data 20 maggio 2013, del VIII Decreto Dirigenziale n°4775. Di tale importo 50 milioni di euro, sono stati trasferiti alla Gestione PAC Salvaguardia con Decreto direttoriale IGRUE n. 25/2013 del 23 aprile e si riferiscono per:
 - -5 mln, al progetto "Ricostruzione del Ponte Petrace - tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria",
 - -20 mln, al progetto "linea veloce Palermo-Catania",
 - -25 mln, al progetto "ACC Bari Lamasinata";
- 3) - **9 milioni di euro** a seguito della pubblicazione, in data 4 giugno 2013, della Decisione UE di approvazione della scheda Grandi Progetti del "Potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli";
- 4) - **39 milioni di euro** a seguito della nota del 4 luglio 2013 n. 21206 pervenuta dal Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con la quale è stato comunicato al Gestore lo stralcio dell'importo dall'intervento "PRG di Foggia";
- 5) - **406 milioni di euro** a seguito della rimodulazione del Programma Operativo effettuata, nel corso del 2013, su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la quale tali risorse sono confluite nel PAC (Piano di Azione e Coesione). Ciò al fine di garantire la continuità di copertura finanziaria per quei progetti che non sono in grado di assicurare il tiraggio dei finanziamenti del PON entro il 31.12.2015 (vedi tab.10).
- 6) - **3 mln di euro** a seguito dell'emanazione del XI Decreto Dirigenziale n. 4100 del 29 maggio 2014 che ha recepito quanto disposto dalle Decisioni UE per i progetti "Bari-Taranto: bretella di Cagioni" e "Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia";
- 7) - **+147 mln di euro** a seguito dell'emanazione del XII Decreto Dirigenziale n. 6903 del 6 agosto 2014 che ha portato risorse aggiuntive per RFI;

E' da precisare però che, il valore complessivo del programma riportato nell'ultimo Decreto Dirigenziale emanato in data 6 agosto 2014 (n°6903), è pari 1.678 milioni di euro, in quanto in tale importo sono ancora ricompresi gli interventi ed i relativi finanziamenti che dovranno essere inseriti nel cosiddetto "PAC salvaguardia" di cui al punto 5).

Si è infatti in attesa di un Decreto dell'Ispettorato Generale per i Rapporti finanziari con l'Unione Europea (IGRUE), Dipartimento Generale della Ragioneria dello Stato - Ministero dell'Economia e

delle Finanze, che dovrà assegnare le risorse rinvenute dall'ulteriore riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale del PON (IV fase), agli interventi del PAC salvaguardia.

Nella tabella seguente viene rappresentata l'evoluzione del paniere dei progetti suddiviso per Regione:

Tab. 9-Allocazione risorse PON – FESR 2007-2013.

REGIONI		PROGRAMMA PON-FESR 2007-2013							min di euro		
Totale per Regione		DESCRIZIONE INTERVENTO	Decreto n.1/2008 del 27/09/2010 e n.6892/2010/2011	Decreto n.102/10 18/11/2012	Decreto n.4725 20/05/2013	Decreto n.11113 24/12/2013	Decreto n.4130 24/05/2014	Decreto n.6903 06/08/2014	di cui a valere sul PON-FESR 07-13	di cui a valere su PAC	
Puglia	334	Nodo di Bari (ACC Bari P.N. e Ingresso in variante a Bari C.le)	30	30	30	30	30	30	18	12	
		ACC Bari Lamasinata	25	25	-	-	-	-	-	-	-
		ACC e PRG Foggia	39	39	39	0	-	-	-	-	-
		Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari, tratte Chiulenti - Foggia - Barietta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto -	46	46	46	46	46	46	46	46	-
		Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	29	29	29	29	28	28	28	28	-
		Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto	129	129	121	121	121	121	53	68	-
		SCC Bari-Taranto	27	27	27	27	27	27	21	6	-
		SCC Bari-Fesano	-	-	-	-	-	11	11	-	-
		Interporto di Bari - sede pubblica Bari Lamasinata	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35	26	26	26	26	26	6	20	-
Campania	105	Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	-	-	-	-	-	9	9	-	
		Caserta-Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36	36	36	36	36	36	36	36	-
		Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	77	77	77	68	68	68	23	45	-
		Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	37	37	37	37	37	37	37	37	-
		Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS - Carini	129	129	129	129	129	129	129	129	-
		SCC nodo di Palermo	16	16	16	16	16	16	16	16	-
		Raddoppio linea Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastro	333	333	333	333	333	333	225	108	-
		SCC Fiumetorto-Messina	15	15	15	15	15	15	15	15	-
		Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratta Bicocca - Targia	76	76	76	76	74	74	19	55	-
		Completamento del raddoppio (Catania Ognina-Catania C.le)	35	35	35	35	35	35	32	3	-
Sicilia	748	SCC Messina-Siracusa	22	22	22	22	22	22	16	6	-
		Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linea Palermo - Messina e Messina - Siracusa, tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento	42	42	42	42	42	42	42	42	-
		SCMT Sottosistema Terra SICILIA	47	47	47	47	47	47	47	47	-
		Miglioramento infrastrutturali linea Messina-Catania-Bicocca	-	-	-	-	35	35	35	35	-
		Intervento "linea veloce Palermo-Catania"	20	20	-	-	-	-	-	-	-
		Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	200	198	193	193	193	193	193	193	-
		Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratta Praje Ajeta - Reggio Calabria C.le, Sibari - Reggio Calabria C.le, Nova Siri - Paola e nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	28	28	28	28	28	28	28	28	-
		Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria nella Regione Calabria	-	-	-	-	-	30	30	30	-
		Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro - Taranto - Bari	26	26	26	26	26	26	26	26	-
		Metaponto-Sibari-Paola (Bivio S.Antonello): fase prioritaria	153	153	153	153	153	153	70	83	-
Diffusi	62	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nelle regioni convergenza	-	-	-	-	-	40	40	-	
		Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	-	-	-	-	-	22	22	22	-
1.678 TOTALE			1.659	1.641	1.581	1.534	1.566	1.678	1.272	406	

3.1.7 La riallocazione dei finanziamenti già contrattualizzati

Per far fronte a fabbisogni incompressibili che non hanno trovato idonea copertura si è provveduto a ridestinare le economie rilevate su interventi in fase di ultimazione e a "liberare" alcune risorse allocate su progetti con disponibilità residue non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale o comunque rinviabili in quanto ritenuti non prioritari. L'operazione, che ha comportato una variazione complessiva a saldo zero pari a **246 milioni di euro**, ha riguardato in parte economie su interventi sostanzialmente ultimati e in parte il rinvio di progettazioni definitive di interventi non finanziati per la realizzazione, che sono state trasferite nella parte programmatica del Contratto.

Le risorse sono state finalizzate come di seguito indicato:

- 24,8 milioni di euro per il **ripristino di coperture finanziarie** a seguito del definanziamento operato dall'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma;

- ✓ 2,8 milioni per il quadruplicamento Porta Susa-Stura;
- ✓ 1,6 milioni per l'Adeguamento tecnologico e infrastrutturale Battipaglia-Reggio Calabria;
- ✓ 0,9 milioni per l'adeguamento della galleria Cattolica della direttrice Adriatica;
- ✓ 1,0 milioni per l'adeguamento delle coperture del nuovo valico del Brennero in coerenza con la Delibera CIPE n.28/2013 di autorizzazione alla realizzazione del 2° lotto costruttivo.
- ✓ 8,5 milioni per il "Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto";
- ✓ 10 milioni per interventi minori;
- 82 milioni per la copertura dell'incremento di costo del "Nuovo collegamento Arcisate-Stabio" (38 mln), del "Raddoppio Solignano-Fornovo" (11 mln) e del Raddoppio Cervaro-Bovino (+33 mln)
- 50,7 milioni di euro per il **ripristino di coperture finanziarie** sul Piano per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale a seguito degli ulteriori tagli intervenuti nel corso del 2014 a valere delle risorse stanziare dal Decreto del Fare.

Ulteriori riallocazioni hanno riguardato gli interventi di *"Potenziamento della rete ferroviaria regionale del Lazio e ammodernamento e potenziamento della linea Campoleone-Nettuno"*. A seguito dell'avvenuto finanziamento a valere di fondi POR Lazio 2007-2013 di alcune opere già previste nel precedente Contratto di Programma è stato possibile ridestinare le risorse "liberate", per un importo pari a **10 milioni**, alla realizzazione del raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia.

Ad estensione delle rimodulazioni già effettuate nell'aggiornamento 2010/2011 tra il "Nodo di Palermo" e la *"nuova linea Palermo-Catania"* sono state riallocate ulteriori risorse liberate a seguito dell'avvenuto finanziamento a valere di fondi POR Sicilia 2007-2013 per un importo pari a **1,2 milioni**.

Nell'ambito delle risorse ex Aree Depresse destinate alla Regione Basilicata ma non utilizzabili in quanto non sufficienti a realizzare alcuna fase funzionale, è stata effettuata una riallocazione a favore di interventi insistenti nel medesimo ambito territoriale per un importo di **30 milioni di euro**.

Sono state inoltre rimodulate risorse per **47 mln di euro** tra programmi appartenenti alla medesima classe di investimento per far fronte ad esigenze improcrastinabili del Gestore.