

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

**N. 132**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 24 dicembre 2014)**

---



*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

29/12/2014  
Alle S. G. g.

M\_INF-GABINETTO  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
UFFGAB  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot. 0051320-24/12/2014-USCITA

UFFICIO DELLA NEP  
20 DIC 2014

RS  
8772/2014

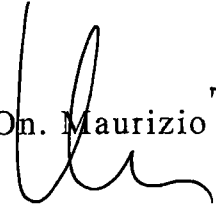
SPALCA  
20 DIC 2014

*Caro Presidente,*

Le trasmetto lo schema di decreto interministeriale di approvazione del Contratto di Programma 2012/2016 - Parte Investimenti dell'8 agosto 2014, di cui si unisce copia, per l'esame e parere della competente Commissione permanente, ai sensi l'art. 1, comma 10, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge 11 novembre 2014, n. 164.

Desidero segnalarLe che in riferimento agli interventi relativi alla "Nuova linea Torino-Lione" e "AV/AC Verona - Padova", sono stati sottoscritti appositi Accordi per l'aggiornamento del Contratto di programma in esame.

I predetti Accordi, che accludo alla presente, sono stati redatti al fine di aggiornare le stime dei costi previsti per dette infrastrutture.

  
On. Maurizio LUPI

-----  
Sen. Pietro GRASSO  
Presidente del Senato della Repubblica  
ROMA



## *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale  
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

### **Relazione illustrativa del decreto interministeriale per l'approvazione del "Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti"**

L'art. 1, comma 10, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge 11 novembre 2014, n. 164, prevede che *"Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato."*

Lo schema di decreto interministeriale, da sottoporre all'esame delle competenti Commissioni permanenti per l'espressione dei relativi pareri, approva il Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, richiamando anche i successivi Accordi sottoscritti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rispettivamente in data 5 dicembre 2014 e 9 dicembre 2014, al fine di aggiornare le stime dei costi previsti per gli interventi relativi alla "Nuova linea Torino-Lione" e "AV/AC Verona - Padova".

Il Contratto di Programma, oggetto del decreto di approvazione in esame, revisionato nel suo piano programmatico in relazione ai più recenti stanziamenti finanziari, ricalca l'articolato del precedente impianto contrattuale.

Sono parte integrante dello stesso le Tavole, le Tabelle e la Relazione informativa allegate.

Per quanto riguarda gli obblighi del Gestore, il Contratto di Programma in questione, rispetto al precedente, introduce alcuni elementi di novità, necessari per armonizzare e semplificare il testo e adeguarlo alle attuali esigenze della Società nonché agli ulteriori adempimenti introdotti dagli Enti e/o Istituzioni interessate.

In particolare, l' Art. 2 "Oggetto del Contratto" disciplina i rapporti tra Stato e Gestore per la realizzazione dei progetti di investimento per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e per l'upgrading dei livelli di sicurezza della rete; le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione, a partire dall'anno 2012, sono invece confluite nel Contratto di Programma – Parte Servizi.

L'insieme dei programmi/progetti, inclusi nel Contratto di Programma – Parte Investimenti, sono ripartiti all'interno delle diverse Tabelle contrattuali, con la seguente suddivisione:

- 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.

Gli investimenti riportati nella sezione “opere in corso”, limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria, risultano articolati per “tipologia di attività” come segue:

- manutenzione straordinaria (attività residuali del 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, che sono oggetto del Contratto sia per la “quota finanziata” che per gli “impegni

programmatici” a completamento. Per quest’ultimi investimenti infrastrutturali RFI potrà quindi prendere impegni entro i soli limiti delle risorse finanziarie effettivamente rese disponibili dallo Stato.

Rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-2011 Parte Investimenti, la Legge di Stabilità 2014 (legge n. 147 del 27 dicembre 2013), all’art.1, comma 76, ha individuato i nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per “lotti costruttivi” ed in particolare: le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Osara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari.

- Tabella C – Partecipazioni societarie, comprende gli 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 RFI S.p.A. trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate.

L’Art. 3 “Durata e aggiornamenti” disciplina la durata del Contratto di Programma ed i relativi aggiornamenti, prevedendo al riguardo la possibilità di stipulare specifico “Atto di aggiornamento” in esito ad interventi legislativi implicanti un consistente impatto finanziario sui contenuti sostanziali del Contratto medesimo.

Gli Artt. 4 e 6 - “Obblighi del Gestore”- “Facoltà del Gestore” - del Contratto di Programma individuano gli adempimenti a carico del Gestore al fine di armonizzarli con i tempi ed i contenuti degli altri monitoraggi previsti dalle diverse Istituzioni interessate.

Analogamente a quanto disciplinato nel Contratto di Programma – Parte Servizi, per gli interventi concernenti la sicurezza del trasporto ferroviario, connessi ad obblighi derivanti da normativa di settore in vigore, e per tutti gli ulteriori interventi eventualmente imposti da nuove normative di settore e/o da specifiche prescrizioni è stato previsto che il Gestore presenti, all’occorrenza, un preliminare programma corredato di idonea documentazione che consenta al Ministero di valutare la congruità dei maggiori oneri finanziari e dei relativi tempi di attuazione. Successivamente, acquisita la relativa copertura finanziaria occorrente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d’intesa col Ministero dell’economia e delle finanze potrà quindi asseverare il programma proposto. In tali casi le Parti procederanno dunque alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto di Programma, secondo le modalità e la tempistica prevista dal punto 2 dell’art. 3 del medesimo Contratto.

All'Art. 5 "Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti", il Ministero, in qualità di sottoscrittore del Contratto di Programma, si impegna a mettere in atto tutte le necessarie azioni di pertinenza, affinché le risorse finanziarie contrattualizzate possano essere rese disponibili al Gestore per la realizzazione dei programmi di investimento, in funzione dei bisogni riportati nella Tavola 2 "Prospetto di sintesi fonti-impieghi di cassa delle Tabella A, B (exA1) e C". Tale elaborato esplicita infatti la pianificazione delle erogazioni di cassa, per ogni singola fonte di finanziamento, a carico dei capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri, dei programmi di finanziamento della Comunità Europea (FESR e TEN) e/o di altri soggetti terzi "finanziatori" (Regioni, Comuni ecc.).

Il Direttore Generale

(Dott. Antonio Parente)



Il Responsabile del procedimento: HDG





*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

**PREMESSO :**

- che con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a “Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni” (in sigla FS S.p.A.), e successivamente, in seguito dell’assunzione da parte della società FS S.p.A. della nuova denominazione sociale di “Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni” (in sigla RFI S.p.A.), con decorrenza 1 luglio 2001, a RFI S.p.A. la Concessione per la Gestione dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso Atto di Concessione nonché nel Contratto di Programma;
- che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 60T, in data 28 novembre 2002, e decreto n. 3T, in data 19 gennaio 2006, sono state apportate integrazioni al citato DM n. 138T del 31 ottobre 2000;
- che il D.Lgs. n. 188 dell’8 luglio 2003, recante l’attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato e il gestore della rete ferroviaria stabilisce tra l’altro, ed in particolare, che i rapporti tra il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - e lo Stato siano disciplinati da un Atto di Concessione e da un Contratto di Programma stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato;
- che l’articolo 4 del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e istituisce l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e trasporti e/o dalle società del Gruppo;
- che all’articolo 12 dello stesso D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162, a seguito delle modifiche introdotte dall’art. 24 comma 3-bis della legge n. 98 del 9 agosto 2013 di conversione del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013 (cd. “Decreto del fare”) è stato aggiunto il comma 3-bis, che prevede che *“le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovra costi necessari e da un’analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell’infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione”*.



*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

**TENUTO CONTO:**

- che in data 31 ottobre 2007 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il Contratto di Programma 2007/2011 - Parte Investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 28 dicembre 2007, Reg. 9, Fog. 362;
- che in data 18 marzo 2008 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'Aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007/2011 - Parte Investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile 2008, Reg. 4, Fog. 218;
- che in data 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007/2011 - Parte Investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 4 febbraio 2011, Reg. 1, Fog. 92;
- che in data 12 luglio 2012 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'Aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007/2011 - Parte Investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012, Reg. 13, Fog. 372, che all'art. 3 ha previsto che *“al fine di evitare la temporanea vacanza della definizione dei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, in particolare, sull'attuazione dei programmi di investimento riguardanti la manutenzione e la sicurezza della circolazione, la validità del vigente Contratto di Programma 2007-2011 è prorogata al 30 giugno 2013”*;
- che il Contratto di Programma 2007/2011 – Parte Investimenti ha stabilito che la parte dei servizi che deve rendere Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed i relativi corrispettivi fosse oggetto di apposito Contratto;
- che in data 29 novembre 2013 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il Contratto di Programma 2012/2014 - Parte Servizi, registrato alla Corte dei Conti in data 9 giugno 2014, Reg. 1, Fog. 2402;
- che il predetto Contratto di Programma - Parte Servizi regola, per il periodo 2012/2014, la parte riguardante i servizi manutentivi ordinari e straordinari, nonché i Servizi di Safety, Security e Navigazione con i relativi corrispettivi finanziari occorrenti per garantire l'utilizzabilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conseguentemente, a partire dagli stanziamenti dell'anno 2012 tutte le attività di manutenzione straordinaria non verranno più regolate dal nuovo Contratto di Programma - Parte Investimenti. Permarranno in essere, sino ad esaurimento solo alcuni interventi (sinteticamente indicate nella riga A1001 della Tabella A con l'indicazione delle relative risorse di copertura) all'interno del Contratto di Programma





# *Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

# *Il Ministro dell'economia e delle finanze*

2012-2016 – Parte Investimenti, trattandosi di attività avviate e già incluse nel precedente Contratto di Programma 2007-2011 (e relativi aggiornamenti) – Parte Investimenti;

- che il D.L. 6 marzo 2014, n. 16, convertito in legge n.68 del 2 maggio 2014, recante “disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche”, prevede all’art. 17, comma 4-bis, la proroga del Contratto di Programma vigente fino alla conclusione della procedura di approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti, stabilendo che *“al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l’attuazione dei relativi programmi di investimento, 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”*;
- che in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti;
- che l’art. 1, comma 10, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge 11 novembre 2014, n. 164, prevede che *“Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l’espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato.”*;
- che la legge n. 71 del 23 aprile 2014 ha ratificato l’Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l’esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino – Lione, fatto a Roma il 30 gennaio 2012, disciplinando la ripartizione dei costi per la realizzazione dell’opera tra i due Stati;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno sottoscritto in data 5 dicembre 2014 un Accordo, con il quale hanno convenuto l’aggiornamento della stima del costo – quota Italia – al netto dell’adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia per l’intervento “Nuova linea Torino-Lione”;



*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

- che relativamente al costo AV/AC Verona – Padova, il Ministero delle infrastrutture dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno sottoscritto un Accordo in data 9 dicembre 2014, con il quale hanno convenuto l'aggiornamento delle stime dei costi delle subtrate Verona – Vicenza e Vicenza – Padova.

**PRESO ATTO:**

- che confluiscono nel Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti tutti gli investimenti già compresi nelle Tabelle A e A1 (ora B) del precedente Contratto di Programma 2007-2011, che sono ancora in corso di realizzazione, unitamente alle relative fonti di finanziamento;
- che l'articolazione complessiva del fabbisogno finanziario e delle relative fonti è analiticamente descritta nelle premesse del Contratto di programma 2012-2016 – Parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 nonché nell'allegato n. 1 “Relazione informativa”, che ne è parte integrante;
- che, in conformità a quanto previsto dall'art. 3 del Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti dell'8 agosto 2014, tutte le eventuali variazioni delle risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di RFI, successive alla data di sottoscrizione del Contratto, avranno immediata efficacia per il gestore e le conseguenti modifiche alle Tabelle e Tavole del Contratto saranno recepite nel primo aggiornamento utile dello stesso.

**CONSIDERATO:**

- che in data ..... , ai sensi del citato articolo 1, comma 10, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge 11 novembre 2014, n. 164, l' VIII<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato ha espresso parere ..... sul Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che in data ..... , ai sensi del citato articolo 1, comma 10, del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge 11 novembre 2014, n. 164, la IX<sup>a</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati ha espresso parere ..... sul Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**VISTO :**

- il Contratto di Programma 2012/2016 - Parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;



*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

- l'Accordo sottoscritto in data 5 dicembre 2014, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'aggiornamento del Contratto di programma 2012/2016 - Parte Investimenti, relativamente al costo, quota Italia, della "Nuova linea Torino-Lione";
- l'Accordo sottoscritto in data 9 dicembre 2014, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'aggiornamento del Contratto di programma 2012/2016 - Parte Investimenti, relativamente al costo AV/AC Verona - Padova.

## **DECRETA**

### **Art. UNICO**

È approvato il Contratto di Programma 2012-2016 - Parte Investimenti, sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 8 agosto 2014.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI

Maurizio Lupi

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA  
E DELLE FINANZE

Pier Carlo Padoan

M\_INF-DIP\_INFRA  
Dip. Infrastrutture, i Sistemi Informativi e  
Statistici  
DIP\_INFRA  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot: 0005469-08/08/2014-USCITA



**CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012–2016  
PARTE INVESTIMENTI**

*tra*

**il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

*e*

**Rete Ferroviaria Italiana SpA**

*Roma, 8 agosto 2014*

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'R' followed by a vertical line and a small flourish at the bottom.

# **CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016 PARTE INVESTIMENTI**

*Indice*

## **ARTICOLATO**

### **TAVOLE DI SINTESI**

<b>Fig.1</b>	"Evoluzione del portafoglio"
<b>Tav. 1</b>	"Articolazione del contratto per classi tipologiche di investimento"
<b>Tav. 1bis</b>	"Articolazione opere in stand-by"
<b>Tav. 2</b>	"Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa della Tabella A, B (ex A1) e C"

### **TABELLE**

<b>Tab. A</b>	"Portafoglio investimenti in corso e programmatici"
<b>Tab. B</b>	"Progetti infrastrutturali realizzati per "lotti costruttivi non funzionali"
<b>Tab. C</b>	"Partecipazioni"
<b>Tabella</b>	"Opere ultimate"
<b>Tabella</b>	"Crediti verso i Ministeri"

### **ALLEGATI**

1. Relazione informativa



CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016

PARTE INVESTIMENTI

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, E DEI TRASPORTI

E

LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.,

in persona dell'amministratore delegato *pro-tempore*

**PREMESSO che**

- l'articolo 1, comma 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato s.p.a., stabilisce che il Ministro dei trasporti trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione con le Ferrovie dello Stato s.p.a., i contratti di programma, i contratti di servizio e i relativi eventuali aggiornamenti, corredati dal parere, ove previsto, del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto - CIPET, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera m), della legge 4 giugno 1991, n. 186;
- l'articolo 1, comma 2, della legge n. 238 del 1993 stabilisce che le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti di cui al comma 1 del predetto articolo 1 nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione;
- le funzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto-CIPET, in ordine a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 238 del 1993, sono state trasferite al Comitato interministeriale per la programmazione economica-CIPE per effetto dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, di approvazione del regolamento recante devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina;
- con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a "Ferrovie dello Stato - società di trasporti e servizi per azioni", e successivamente - a seguito dell'assunzione da parte di FS S.p.A. della denominazione sociale di Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni, in sigla RFI S.p.A., con decorrenza 1 luglio 2001 - a Rete ferroviaria italiana s.p.a., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione nonché nel contratto di programma;
- con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006, sono state apportate integrazioni al citato decreto n. 138T del 31 ottobre 2000;
- il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante l'attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato e il gestore della rete ferroviaria stabilisce, tra l'altro e in particolare che i rapporti tra la Rete ferroviaria italiana s.p.a. e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma, e che tale contratto è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato;
- l'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati, tenuta nell'ambito dello stesso Comitato;



- l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, dispone che, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ai fini del suddetto Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);
- la Delibera CIPE n. 25 del 29 settembre 2004 prevede la possibilità di una fase sperimentale del MIP, disciplinata con il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 11 maggio 2010 tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI, per cui il Gestore si impegna, completata tale fase di sperimentazione, a rendere disponibili al sistema MIP tutte le opere di cui è responsabile;
- l'articolo 4 del Decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e istituisce, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o dalle società del Gruppo;
- all'articolo 12 dello stesso Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162, a seguito delle modifiche introdotte dall' art. 24 comma 3 bis della legge 98 del 9 agosto 2013 di conversione del decreto legge 69 del 21 giugno 2013 - cd. Decreto del fare) è stato aggiunto il comma 3-bis:  
*“le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovracosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione”*
- la Legge Finanziaria n° 191 emanata il 23 dicembre 2009 ha stabilito all'art. 2, con specifico riferimento a progetti prioritari rientranti nel programma delle infrastrutture strategiche, quanto segue:

comma 232: *“con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni:*

*a) il costo del lotto costruttivo autorizzato deve essere integralmente finanziato e deve esservi copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, devono costituire almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera; in casi di particolare interesse strategico, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere consentito l'utilizzo della procedura di cui al presente comma anche in caso di copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o dell'Unione europea, che, alla data dell'autorizzazione del primo lotto, costituiscono almeno il 10 per cento del costo complessivo dell'opera;*

*b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiornamento di tutti gli elementi della medesima relazione; c) il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'alinea, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;*



comma 233: *“con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del crono programma”;*

comma 234: *“il Documento di programmazione economico-finanziaria- Allegato Infrastrutture da distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233”;*

- in data 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il documento programmatico di attuazione del Piano nazionale per il sud come da delibera n° 62 registrata alla corte dei Conti in data 21 dicembre 2011 Reg. 12, Fog. 33;
- in data 10 e 14 dicembre 2011 sono stati sottoscritti gli accordi tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e le Regioni Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia e Calabria a seguito dei quali sono stati stanziati ulteriori finanziamenti per investimenti al Sud derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
- il 31 maggio 2011 è stato emanato il decreto legislativo n° 88 recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive per promuovere lo sviluppo economico e la coesione sociale e territoriale, per rimuovere gli squilibri economici, sociali, istituzionali e amministrativi del Paese e che a tale scopo sono stati stipulati appositi contratti istituzionali di sviluppo tra le Regioni interessate e le amministrazioni competenti in attuazione degli investimenti nelle aree sottoutilizzate;
- il 31 dicembre 2011 è scaduto il Contratto di Programma 2007–2011 e nell'aggiornamento 2010-2011 sottoscritto il 10 luglio 2012 è stabilito che *“al fine di evitare la temporanea vacanza della definizione dei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, in particolare, sull'attuazione dei programmi di investimento riguardanti la manutenzione e la sicurezza della circolazione, la validità del vigente Contratto di Programma 2007-2011 è prorogata al 30 giugno 2013”;*
- il 6 gennaio 2012 è stata emanata la Delibera n° 6 con la quale il CIPE ha proceduto ad una revisione e corrispondente riduzione delle assegnazioni a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione;
- il 26 ottobre 2012 è stata emanata la delibera n° 124 con la quale il CIPE ha disposto l'istituzione di un tavolo di lavoro con le Amministrazioni per la razionalizzazione dei sistemi di monitoraggio, con l'individuazione e la condivisione di criteri di impostazione e di funzionamento, ai fini della semplificazione amministrativa, del contenimento dei costi di progettazione e della facilitazione nel confronto delle varie elaborazioni per ridurre le possibilità di errore;
- il 22 novembre 2012 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il DPCM del 3 agosto 2012 riguardante l'“Attuazione dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.228 in materia di linee guida per la valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche e del Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti in opere pubbliche”;
- il 24 dicembre 2012 sono state emanate la Legge n°228 (Legge di Stabilità 2013) e la Legge n°229 (Legge di bilancio) che hanno comportato modifiche alle risorse finanziarie;
- il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n°229 emanato in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del “Fondo opere” e del “Fondo Progetti” da applicare a tutte le Amministrazioni pubbliche e ai soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche;
- l' 8 aprile 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 35, convertito con Legge n° 64 del 6 giugno 2013, recante *“Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali”* che per far fronte alle finalità riportate nello stesso decreto dispone riduzioni e accantonamenti delle dotazioni





finanziarie iscritte a legislazione vigente in termini di competenza e cassa, nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

- il 26 aprile 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 43, convertito con Legge n. 71 del 24 giugno 2013, recante *“Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015”* che all' art. 7 ter comma 2 autorizza la spesa di 120 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024, prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero;
- il 21 giugno 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 69 *“Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia”*, convertito con la legge n°98 del 9 agosto 2013, che all'art. 18 istituisce un Fondo nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con una dotazione complessiva di 2.069 milioni di euro da ripartire tra specifici interventi da finanziarie individuati con successivi decreti/MIT/MEF e alimentato da corrispondenti riduzioni di precedenti autorizzazioni di spesa;
- il 19 luglio 2013 è stata emanata la delibera n° 40, con la quale 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”*;
- il 31 agosto 2013 è stato emanato il Decreto Legge n° 102 *“Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni”*, convertito con Legge n. 124 del 28 ottobre 2013;
- il 23 dicembre 2013 è stato emanato il Decreto Legge n°145 *“Piano Destinazione Italia”*, convertito con la legge n°9 del 21 febbraio 2014, che 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, da destinare alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili;
- il 27 dicembre 2013 sono state emanate la Legge n°147 (Legge di Stabilità 2014) e la Legge n°148 (Legge di bilancio) che hanno comportato modifiche alle risorse finanziarie:
  - in particolare in tabella E della Legge di Stabilità è stato stanziato un rifinanziamento del capitolo di Bilancio MEF 7122 per complessivi di 800 milioni di euro, a valere del quale le Parti convengono di destinare l'importo di 220 milioni di euro alla copertura del fabbisogno residuo per il completamento dei programmi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di programma – parte servizi 2012 - 2014, con l'autorizzazione immediata a prendere impegni di spesa, ma nel rispetto delle erogazioni di cassa previste a legislazione vigente;
  - inoltre, l'articolo 1, comma 428, della legge di stabilità ha previsto, nelle more degli interventi correttivi di cui al comma 427, accantonamenti nell'ambito delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, in termini di competenza e cassa, delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196;
- il 28 gennaio 2014 è stato emanato il Decreto Legge n° 4 recante *“disposizioni urgenti in materia di emersione e rientro di capitali detenuti all'estero, nonché altre disposizioni urgenti in materia tributaria e contributiva e di rinvio di termini relativi ad adempimenti tributari e contributivi”* convertito con Legge n° 50 del 28 marzo 2014, che prevede all'art. 2 comma 1 lettera c) incrementi delle somme accantonate e rese indisponibili dall'art. 1 comma 428 della Legge 27 dicembre 2013 n° 147 (Legge di Stabilità 2014);



- il 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 Legge n.68 del 2 maggio 2014, che prevede all’art. 17 comma 4 bis la proroga del Contratto di Programma vigente fino alla conclusione della procedura di approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 (“*al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l’attuazione dei relativi programmi di investimento, 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*”);
- il 24 aprile 2014 è stato emanato il decreto legge n. 66 recante “*Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale*”, che prevede ulteriori accantonamenti nell’ambito delle dotazioni finanziarie delle spese rimodulabili di cui all’articolo 21, comma 5, lettera b), della legge n. 196/2006;
- il 24 giugno 2014 è stato emanato il Decreto Legge n° 90 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l’efficienza degli uffici giudiziari*”, che prevede all’art. 1 comma 6 lettera b) ulteriori incrementi delle somme accantonate e rese indisponibili dall’art. 1, comma 428, della Legge 27 dicembre 2013 n° 147 (Legge di Stabilità 2014);
- occorre, pertanto, procedere alla stipulazione del Contratto di Programma per il periodo 2012–2016, specificatamente relativo agli obblighi intercorrenti tra le parti in relazione agli investimenti ed alle relative risorse finanziarie;
- il quadro programmatico definito dal presente Contratto di Programma come disposto dal CIPE e revisionato con gli aggiornamenti annuali, sarà utilizzato per fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti nell’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza emanato annualmente dal MIT;
- con separato Contratto di Programma si è provveduto, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla regolazione per il periodo 2012-2014 della parte riguardante i servizi manutentivi ordinari e straordinari, nonché Servizi di Safety, Security e Navigazione ed i relativi corrispettivi, per garantire l’utilizzabilità dell’infrastruttura da parte di tutti i soggetti interessati. Questi ultimi rimangono regolati dal presente contratto fino ad esaurimento di tutte le attività già oggetto dello scaduto contratto di programma 2007-2011 e relativi aggiornamenti e sinteticamente indicate nella riga A1001 della Tabella A con indicazione delle relative risorse di copertura. Conseguentemente, a partire dagli stanziamenti dell’anno 2012 tutte le attività di manutenzione straordinaria non verranno più regolate dal presente atto ma dal Contratto di Programma - parte servizi 2012-2014;
- il 18 marzo 2013, con delibera n° 22, il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2012–2014, parte servizi, con il quale sono regolamentate le attività manutentive sia di tipo ordinario che straordinario e le risorse finanziarie a copertura di tali fabbisogni improcrastinabili del Gestore, per l’intero periodo di vigenza dell’Atto;
- il 19 e il 20 novembre 2013, ai sensi del citato articolo 1 della legge n. 238 del 1993, rispettivamente la IX<sup>^</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l’VIII<sup>^</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole, con osservazioni, sullo schema di Contratto di Programma 2012–2014, parte servizi.
- con deliberazione n. ...., in data ....., il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2012–2016, parte investimenti;
- in data ....., ai sensi del citato articolo 1 della legge n. 238 del 1993, la IX<sup>^</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l’VIII<sup>^</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma 2012–2016, parte investimenti.



## CONSIDERATO che

- confluiscono nel Contratto di Programma 2012-2016 tutti gli investimenti già compresi nelle Tabelle A e A1 (ora B) del precedente Contratto di Programma 2007-2011, che sono ancora in corso di realizzazione alla data di sottoscrizione del presente Atto, unitamente alle relative fonti di finanziamento;
- ciascun Contratto istituzionale di sviluppo, istituito dal Dlgs n° 88/2011, per l'utilizzo di risorse aggiuntive da dedicare alla realizzazione degli interventi delle aree sottoutilizzate inseriti nel Piano di Azione Coesione, dovrà essere sottoscritto in coerenza con quanto regolato dal presente Contratto di Programma, e conseguentemente non dovrà riportare clausole in contrasto con esso o che possano recare pregiudizio o maggiori oneri per il Gestore;
- il tavolo di lavoro per la razionalizzazione dei diversi sistemi di monitoraggio, istituiti dai vari organi competenti, ha l'obiettivo di pervenire ad un'ottimizzazione e più funzionale sinergia tra i vari sistemi, di ciò si dovrà tener conto nella predisposizione dei successivi aggiornamenti contrattuali arrivando ad una semplificazione degli obblighi di informativa oggi in capo al Gestore;
- con riferimento ai sopra citati Decreti Legge 35/2013 e 66/2014 e al richiamato art.1, comma 428, della Legge 147/2013 e successive modifiche, la quota delle risorse finanziarie oggetto del presente contratto da considerare indisponibile e quindi subordinata ad un provvedimento di svincolo risulta pari a 143,6 milioni di euro sui capitoli di bilancio MEF 7122 e 7123 e a 27,5 milioni di euro sui capitoli di bilancio MIT 7515, 7518,7532 e 7540; occorre tener conto delle modificazioni intervenute alle risorse finanziarie costituite dalle variazioni di seguito indicate:
  - una variazione in aumento per un importo pari complessivamente a circa **9.994** milioni di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie stanziata dalle seguenti fonti:
    - ✓ **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;
    - ✓ **3.302** milioni di euro recati dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) così ripartiti:
      - 362 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione delle opere da realizzare per lotti costruttivi ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191;
      - 2.940 milioni di euro per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino - Lione;
    - ✓ **1.200** milioni di euro, assegnati dall' art.7 ter, comma 2 del Decreto Legge n°43/2013, convertito con Legge n° 71 del 24 giugno 2013, prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero;
    - ✓ **361** milioni di euro, assegnati 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, convertito con la Legge n°98 del 9 agosto 2013;
    - ✓ **3.599,2** milioni di euro, recati dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014), di cui:
      - 1.349,2 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 dei definanziamenti operati sulle risorse finanziarie precedentemente assegnate,
- 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 (Linea AV/AC Treviglio-Brescia) 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 al finanziamento della tratta Canello - Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli,
  - 1.800 milioni di euro, art. 1 comma 76, da destinare al 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;
- ✓ 12 milioni di euro assegnati dalla Delibera CIPE N° 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino – Lione;
- ✓ 456,3 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
- ✓ 146,9 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014;
- ✓ 72 milioni di euro derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo destinati al pagamento degli oneri finanziari;
- ✓ 217,2 milioni di euro di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013;
- ✓ 207,4 milioni di euro recati da Enti Terzi ed altro;
- ✓ 120 milioni di euro quali contributo a fondo perduto, derivanti dalla stipula di un accordo con la Svizzera tra i ministri dei trasporti elvetico e italiano sul finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo.
- una variazione in diminuzione per un importo complessivo pari a circa **5.334,6** milioni di euro, ripartita come di seguito specificato:
  - ✓ 638,8 milioni di euro per effetto delle riduzioni disposte sul capitolo di bilancio MEF 7122 in attuazione di diverse disposizioni legislative;
  - ✓ 1,0 milione di euro per effetto delle riduzioni disposte sul capitolo MEF 7123 in attuazione di diverse disposizioni legislative;



- ✓ **300** milioni di euro a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge n° 102/2013 (*cd. Decreto IMU*) convertito con la Legge n° 124 del 28 ottobre 2013, sulle risorse precedentemente assegnate al capitolo MEF 7122;
- ✓ **100** milioni di euro, a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge n° 102/2013 (*cd. Decreto IMU*) convertito con la Legge n° 124 del 28 ottobre 2013, sulle risorse assegnate per l'anno 2015 dall' art.7 ter, comma 2 del Decreto Legge n°43/2013,
- ✓ **913** milioni di euro, a seguito del definanziamento degli stanziamenti recati dalla Legge di stabilità 2013 per la Nuova linea Torino Lione (capitolo MIT 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 (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1 comma 68 della Legge di stabilità 2014;
- ✓ **1.058,1** milioni di euro su assegnazioni disposte dal CIPE a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui:
  - 23,1 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515–Linea Treviglio – Brescia di cui 29 milioni derivanti da alcuni provvedimenti legislativi, ridotti nel 2014 a 22,6 milioni a seguito della rideterminazione degli accantonamenti ex DL 35/2013, cui si aggiunge una ulteriore riduzione di 0,5 milioni ex DL 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;
- ✓ **30,7** milioni di euro sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria, per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del DL 4/2014;
- ✓ **445,3** milioni di euro a valere sul capitolo 7060 MIT, così ripartiti:
  - 63,3 milioni a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n° 405 del 12 novembre 2012, che ha revocato i fondi assegnati dal precedente Decreto MIT/MF n° 22589 del 31 dicembre 2004,
  - 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.
- ✓ **370,2** milioni di euro, a valere sul capitolo MISE 8425 a seguito della delibera CIPE 6/2012 che ha effettuato una revisione delle assegnazioni del Fondo sviluppo e coesione;
- ✓ **534,2** milioni di euro, di cui 531,3 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 2,9 mln di euro a seguito emanazione del XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014;
- ✓ **510,5** milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 - 2013;
- ✓ **182,3** milioni di euro per una riduzione di risorse derivanti da Enti Terzi;



- ✓ 79,3 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;
- ✓ 171,2 milioni di euro nel triennio 2014-2016 per accantonamenti ai sensi dei sopracitati Decreti Legge 35/2013 e 66/2014 e al richiamato articolo 1, comma 428, della legge 147/2013 e successive modifiche, così ripartiti:
  - 143,6 milioni di euro sui capitoli MEF:
    - 143,2 milioni di euro sul capitolo 7122;
    - 0,4 milioni di euro sul capitolo 7123;
  - 27,6 milioni di euro sui capitoli MIT:
    - 1,0 milione di euro sul capitolo 7515 Linea AV/AC Treviglio-Brescia;
    - 5,9 milioni di euro sul capitolo 7532 Torino-Lione;
    - 20,7 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 all'eventuale disaccantonamento ovvero al reintegro a seguito di nuove assegnazioni.

- una variazione a saldo **zero**, per un importo pari a 246 milioni di euro, che ha riguardato in parte investimenti trasferiti nella parte programmatica del Contratto e in parte economie su interventi sostanzialmente ultimati per far fronte a fabbisogni urgenti.

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

#### *Art. 1*

#### *Premesse, Tavole, Tabelle, Allegati e Definizioni*

1. Le Premesse, le Tavole, le Tabelle e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante del presente Contratto secondo le modalità descritte dall'Atto stesso e sono vincolanti per le parti:

##### 1) TAVOLE DI SINTESI

- Fig.1 "Evoluzione del portafoglio"
- Tav. 1 "Articolazione del contratto per classi tipologiche di investimento"
- Tav.1 bis "Articolazione opere in stand-by"
- Tav. 2 "Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A, B (ex A1) e C",

##### 2) TABELLE

- Tab. A "Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici"
- Tab. B (ex A1) "Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali"
- Tab. C "Partecipazioni"
- Tabella "Opere ultimate"
- Tabella "Crediti verso i Ministeri",



### 3) ALLEGATI

- Relazione informativa

2. Ai soli fini del presente Contratto, con le definizioni di seguito riportate, si intende:

- a) per “Ministro” il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione di quanto previsto dall’art. 1 comma 376 della legge 244/2007 (Legge Finanziaria 2008),
- b) per “Ministero” ovvero “concedente” ovvero “MIT”, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,
- c) per “Ministero dell’economia”, ovvero “MEF”, il Ministero dell’economia e delle finanze,
- d) per “RFI” ovvero “Gestore”, la Rete ferroviaria italiana s.p.a.,
- e) per “concessione”, il provvedimento di concessione adottato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, e successivamente integrato con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006, con il quale è stata rilasciata a “Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni”, e successivamente - a seguito dell’assunzione da parte di FS S.p.A. della denominazione sociale di Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni, in sigla RFI S.p.A., con decorrenza 1 luglio 2001 - la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale,
- f) per “progetto di investimento”, l’insieme di opere, lavori, forniture e servizi coerente, completo, autonomo e con impatto diretto e quantificabile sul processo produttivo,
- g) per “programma di investimento”, l’insieme dei progetti di investimento, sinergici e collegati ad un medesimo obiettivo, ovvero aggregati in base ad omogeneità tipologica o territoriale,
- h) per “investimenti di potenziamento e sviluppo”, i progetti di ampliamento di infrastruttura esistente e/o di costruzione di nuova infrastruttura,
- i) per “investimenti tecnologici”, i progetti di sviluppo e/o di ammodernamento tecnologico per la sicurezza della circolazione e l’efficientamento gestionale,
- l) per “studio preliminare” il documento, integrato da un’analisi dei costi (interni ed esterni), dei benefici attesi (per il Gestore e l’utenza della rete), finalizzato a supportare la decisione di conferma strategica ed industriale propedeutica all’avvio delle progettazioni per la realizzazione di nuovi programmi o progetti di investimento, di potenziamento o sviluppo infrastrutturale, e che, oltre a riportare una stima di massima dei costi e/o dei tempi di realizzazione, è supportato da analisi trasportistiche.

Tali studi consentiranno al MIT di verificare la congruenza del programma e/o progetto di investimento in esame con gli atti di programmazione comunitarie, nazionali e regionali dei trasporti eventualmente vigenti,

- m) per “dossier”, il documento che viene elaborato dopo gli esiti della fase di progettazione preliminare :
  - (i) finalizzato a supportare la decisione di conferma strategica e industriale del programma o progetto di investimento, di potenziamento o sviluppo infrastrutturale, a verificarne la redditività e a quantificarne i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza dei costi differenziali di gestione derivanti sia dalla messa in esercizio delle opere realizzate sia dall’opzione di non procedere all’investimento;
  - (ii) integrato, per i progetti di rilevante valenza strategica, da un approfondimento dell’analisi costi/benefici già effettuata in sede di studio preliminare, che valuti gli impatti di carattere ambientale e sociale derivanti dalla diversione modale generata dal progetto;
  - (iii) che riporta il costo del progetto articolato per singola categoria inventariale di primo livello, così come riportata nel bilancio di RFI, nonché, per le principali categorie, la quantità di



opere da realizzare, con esplicitazione delle opere accessorie di compensazione che concorrono alla formazione del costo a vita intera,

n) per “upgrading” della rete e dei terminali, i programmi di investimento mirati ad omogeneizzare ed elevare le prestazioni dell’intera rete.

Più in dettaglio gli interventi compresi nei programmi di upgrading sono rivolti a:

- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture esistenti,
- uniformare gli standard prestazionali attuali degli impianti ferroviari,
- incrementare le dotazioni di sicurezza ed ampliare la gamma ed il livello qualitativo dei servizi forniti nelle stazioni ai viaggiatori,
- migliorare l’efficienza e la sicurezza delle attività realizzate nei terminali merci.

o) per “piano di impresa”, il documento che il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare ai sensi dell’articolo 14, comma 5, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché a trasmettere al Ministero, e che comprende i programmi di finanziamento e di investimento allo scopo di garantire l’uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura, assicurando al tempo stesso l’equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi,

p) per “sistema informativo”, le banche dati di proprietà di RFI e che la stessa utilizza per la raccolta dei dati relativi ai singoli progetti o programmi di investimento nonché, in generale, i dati relativi alle attività del Gestore che comunque riguardano l’adempimento delle obbligazioni oggetto del presente Contratto,

q) per “partecipazione”, la modalità organizzativa con cui RFI realizza opere infrastrutturali regolate dal presente Contratto non direttamente ma affidandole, ai sensi dell’articolo 3 dell’Atto di Concessione a Società di scopo (BBT, LTF) alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto,

r) per “Allegato Infrastrutture”, il documento predisposto ai sensi dell’art 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 che riporta il Programma delle infrastrutture strategiche indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF).

## **Art. 2**

### **Oggetto**

1. A partire dall’anno 2012 le attività manutentive (di tipo ordinario e straordinario) ed i relativi stanziamenti sono disciplinati con separato atto dal Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014, conseguentemente il presente Contratto di Programma – Parte Investimenti, in attuazione dell’articolo 14 del decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188 nonché della concessione, riguarda la disciplina dei rapporti tra lo Stato e Gestore esclusivamente per:
  - a) la realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria e per l’upgrading dei livelli, di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall’evoluzione tecnologica,
  - b) le modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui alla lettera a).
2. Sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti nelle Tabelle A e C limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria, e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B (ex A1), sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento.
3. Nello specifico, la Tabella A si compone di due sezioni ben distinte di cui la sezione uno è riferita alle sole “opere in corso” dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto, e la sezione due riferita alla parte programmatica del portafoglio, recando la relativa pianificazione di





massima dei fabbisogni di competenza al fine di rappresentare compiutamente le future occorrenze finanziarie da reperire. In particolare, con riferimento alla Tabella A la prima annualità dei fabbisogni della sezione 2 comprende l'insieme delle opere da considerare in stand-by che potranno avere direttamente corso a seguito di svincolo degli accantamenti o di successivi rifinanziamenti del contratto. Il quadro programmatico sarà utilizzato per fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti riportata nell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A, sono distinti in classi così articolate:

- a) manutenzione straordinaria (residui ciclo 2007 – 2011, in quanto a partire dal 2012 la manutenzione straordinaria è regolata dal CdP – parte Servizi, siglato in data 18 marzo 2013);
  - b) sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge;
  - c) tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;
  - d) proposte RFI per il superamento dei “colli di bottiglia”;
  - e) 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;
  - f) sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano - Napoli.
4. Gli investimenti ricompresi nella Tabella B (ex A1) riguardano i progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi ai sensi dell'art. 2 comma 232 e ss della Legge Finanziaria 2010.
  5. Gli investimenti ricompresi nella Tabella C riguardano opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto.
  6. I programmi di investimento che saranno ultimati durante il periodo di vigenza del presente contratto e per i quali le parti riconoscono reciprocamente che non occorre alcuna ulteriore risorsa finanziaria, verranno trasferiti nella Tabella “Opere Ultimate” che riporta, alla prima riga anche quelli già oggetto di precedenti contratti di programma.
  7. L'articolazione complessiva, per classi tipologiche di investimento, oggetto del presente contratto è riportata nella Tavola 1.
  8. Il quadro di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa della Tabella A, B (ex A1) e C viene riportato nella Tavola 2.

### **Art. 3**

#### ***Durata e aggiornamenti***

1. 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 prorogata fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo atto.
2. A decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, terranno conto, opportunamente, delle eventuali novità intervenute e 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.

3. Al fine di consentire la prosecuzione della sezione 1 delle “opere in corso” dovranno essere assicurati i corrispondenti trasferimenti di risorse, fino all’entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.
4. Le dotazioni finanziarie che sono destinate agli interventi connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario ed a obblighi di legge confluiranno in una specifica tabella. Dette risorse saranno utilizzate sulla base di criteri che terranno conto: degli esiti delle analisi di rischio, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore. Ne consegue che il vincolo di destinazione delle risorse derivante dal presente Contratto è riferibile al totale degli stanziamenti riportati nella tabella “Sicurezza ed obblighi di legge”, mentre l’articolazione secondo le diverse linee di intervento è suscettibile di aggiornamenti a cura di RFI.

L’aggiornamento, che dovrà essere corredato da una relazione che evidenzi le eventuali interazioni con gli investimenti di manutenzione straordinaria programmati e/o in corso previsti nel Contratto di Programma Parte servizi, è disciplinato secondo quanto previsto al punto 2.

Nella medesima tabella è altresì riportata la pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari dei diversi programmi di investimento, fondata sui medesimi criteri generali prima citati. Anche per i fabbisogni programmatici il Gestore si riserva la possibilità di effettuare successive modifiche in pendenza di ufficializzazione dell’aggiornamento del presente Contratto, sulla base di un processo ricorrente di assegnazione delle priorità di intervento condiviso con il MIT.

5. Nei limiti degli importi effettivamente resi disponibili in base alla legislazione vigente, le risorse finanziarie senza vincoli di destinazione a specifiche opere dovranno essere iscritte nel Contratto di Programma Parte Investimenti e saranno destinate in parte agli investimenti connessi alla sicurezza in relazione ai fabbisogni finanziari rappresentati da RFI, che saranno determinati tenendo conto della capacità progettuale e realizzativa del Gestore.

Per gli interventi previsti 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 di “sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge”, imposti da nuova normativa di settore o da nuove prescrizioni, il Gestore presenta, preliminarmente, un programma corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero, d’intesa con il MEF, di valutare i maggiori oneri e relativi tempi di attuazione, di asseverare il programma e di verificare le relative coperture finanziarie. Il programma degli interventi dovrà essere corredato da una relazione che evidenzi le eventuali interazioni con gli investimenti di manutenzione straordinaria programmati e/o in corso previsti nel Contratto di Programma Parte servizi.

Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto secondo le tempistiche previste al precedente Art. 3.2..

#### **Art. 4**

##### **Obblighi del Gestore**

1. Il Gestore, in considerazione degli obblighi che gli derivano dalla concessione e fermo il rispetto del loro adempimento, è obbligato in particolare a:
  - a) attuare i piani di potenziamento e di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria secondo i criteri di compatibilità con l’ambiente e nel rispetto delle norme in materia nazionali e comunitarie, nonché a sviluppare sistemi di gestione e tecnologie innovative per quanto riguarda la sicurezza e la riduzione dell’inquinamento;



b) assicurare un continuo flusso di dati informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite alimentazione del sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP), all'uopo sviluppato dagli enti preposti alla vigilanza quale sistema coordinato unico di inserimento dati per la rilevazione delle modalità di impiego dei finanziamenti pubblici, nonché degli obiettivi e delle performance conseguiti con gli interventi realizzati; inoltre ai fini del monitoraggio del Ministero, per gli investimenti contrattualizzati e secondo la cadenza dei processi di Budget di RFI, saranno forniti i dati di budget, di consuntivo e la riprevisione a fine anno;

c) ottemperare agli obblighi ed alle prescrizioni concernenti la sicurezza del trasporto ferroviario, anche attraverso la formulazione di specifici programmi di intervento in relazione alle attività oggetto del presente contratto, mirati al miglioramento degli standard di sicurezza, evidenziando tempi, costi ed obiettivi da conseguire, in coerenza con il Decreto legislativo n° 162 del 10 agosto 2007 e successive modifiche, già citato nelle premesse. Il Gestore è tenuto ad elaborare le analisi e le stime dei costi di investimento in modo da consentire il reperimento delle necessarie coperture secondo un'adeguata programmazione dei fabbisogni, distintamente per programma o progetto, ed in particolare, per i soli progetti di potenziamento e sviluppo di cui alla Tabella A04, ad elaborare ed inviare al Ministero per l'espressione della conferma:

a) lo studio preliminare prima dell'avvio delle progettazioni;

b) il dossier, redatto, prima dell'avvio della fase realizzativa, secondo la metodologia consolidata.

2. Il Gestore è tenuto altresì a:

a) adottare tutte le misure più appropriate per conseguire la maggiore riduzione dei tempi e dei costi nell'esecuzione delle proprie attività volte all'adempimento degli impegni assunti con il presente contratto e garantire la piena utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di investimento. A tal fine il Gestore terrà specificatamente informato il MIT, con l'aggiornamento del Quadro Tecnico Economico del progetto di investimento;

b) consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero nell'esercizio dei suoi poteri nell'ambito degli obblighi del Gestore assunti con il presente Contratto di cui agli articoli 4 e 8, nonché conformarsi alle prescrizioni eventualmente date dal Ministero all'esito dell'esercizio di tali poteri;

c) fornire al Ministero la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento delle attività di vigilanza e per le eventuali verifiche di cantiere;

d) comunicare nell'ambito dei flussi informativi (MOP) istituiti con le strutture del Ministero le eventuali criticità nell'attuazione degli interventi programmati, o di rilevanti accadimenti riguardanti gli investimenti in corso;

e) su richiesta del Ministero, mettere a disposizione la documentazione relativa agli interventi e a consentire la verifica dello stato di avanzamento delle opere;

f) segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità, per l'assunzione, preventivamente approvata dal Ministero, di eventuali iniziative correttive, di riprogrammazione o di rimodulazione degli interventi stessi;

g) tener conto dei contenuti del presente contratto e dei relativi aggiornamenti nella predisposizione del Piano d'Impresa;

h) salvo casi preventivamente autorizzati dal Ministero, non prevedere la clausola arbitrale nei propri contratti con i soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società interamente controllate dal Gestore con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già prevista nei medesimi contratti già in vigore;

i) trasmettere annualmente al Ministero, i provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo, relativamente ai contratti di appalto di valore superiore a venticinque milioni di euro;



- l) rispettare i cronoprogrammi delle opere oggetto del presente contratto.
3. A decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, il Gestore invia ogni anno:
- a) al Ministero, contestualmente al presente Contratto o all'aggiornamento ed in caso di prolungamento dell'iter approvativo, non oltre il mese di aprile, la Tabella A denominata "Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici" di cui all'art. 2 comma 2 contenente gli elementi e le informazioni ritenute utili per le sue valutazioni e per la predisposizione, da parte del medesimo Ministero, della proposta di realizzazione di investimenti ferroviari, nonché delle relative coperture finanziarie, ai fini delle occorrenti iscrizioni nel Documento di Economia e Finanza nonché della proposta di Legge di Stabilità;
- b) al Ministero, entro il 30 giugno, sulla base dei dati di consuntivo, una relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento oggetto del presente contratto, contenente in particolare, con riferimento all'intero esercizio precedente, indicazioni in ordine a:
- (i) risorse finanziarie impegnate e contabilizzate per investimenti;
  - (ii) interventi di investimento completati ed in corso di esecuzione;
  - (iii) eventuali scostamenti registrati rispetto ai tempi stabiliti e ai costi;
  - (iv) azioni poste in essere per il miglioramento della capacità di Rete e della capacità di spesa per investimenti.

#### **Art. 5**

##### ***Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti***

1. Le parti, al fine di assicurare la certezza della provvista finanziaria annualmente necessaria per la sostenibilità dei volumi di spesa programmati, si danno atto che la Tavola 2 "Prospetto di sintesi fonti- impieghi di cassa della Tabella A, B (ex A1) e C", riporti la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento contrattualizzata, a carico:
- degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri,
  - dei programmi di finanziamento della Comunità europea, FESR e TEN a seguito di rendicontazione della spesa,
  - di Enti Terzi (Regioni, Comuni ecc.) a seguito di sottoscrizione di apposita Convenzione.
- Le parti, inoltre, si danno atto che per ogni distinta fonte finanziaria restano valide, ai sensi della normativa vigente, ove previste, le procedure di trasferimento delle risorse (controllo, rendicontazione e certificazione) per ogni tipologia di fonte di finanziamento. In particolare, il presente contratto regola le modalità di trasferimento, rendicontazione, controllo e certificazione delle risorse da Stato a carico dei singoli Ministeri, che sono così composte:
- a) risorse attualmente a valere sui **capitoli 7122, 7123 e 7124** del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore e riportate ai rigi *10, 11, 14, 15,16, 34 e 35* della Tavola 2 che vengono erogate in ragione di 12 rate di pari importo, fermo in ogni caso quanto previsto al comma 4;
- b) risorse di Legge Obiettivo a valere sul **capitolo 7060** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), subordinate all'effettiva assegnazione da parte del CIPE e all'emanazione degli appositi Decreti Ministeriali e riportate al rigo *18* della Tavola 2, che vengono erogate dal MIT a RFI, in relazione allo stato di realizzazione dei lavori e del relativo credito maturato da RFI, o all'Istituto finanziatore in caso di attualizzazione;
- c) risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC), ai sensi dell'art. 6 comma 4 del D.Lgs. 88/2011 a valere sul **capitolo 8425** del MISE riportate al rigo *26* della Tavola 2, che vengono trasferite ai soggetti assegnatari in relazione allo stato di avanzamento della spesa. Su richiesta del Gestore, al fine di garantire in tutto il periodo di programmazione un livello di liquidità finanziaria che consenta il soddisfacimento delle obbligazioni assunte dal Gestore stesso, potranno essere autorizzate



erogazioni a titolo di anticipazione fino ad un massimo del 15% del costo del progetto finanziato da recuperare al termine della fine dei lavori;

d) risorse del Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali, a valere sui capitoli MIT di seguito specificati:

- ✓ **capitolo 7514** rigo 20 della Tavola 2, per la manutenzione straordinaria,
- ✓ **capitolo 7515** rigo 21 della Tavola 2, per la linea AV/AC Milano - Verona: Tratta Treviglio - Brescia II lotto,
- ✓ **capitolo 7518** rigo 22 della Tavola 2, per la linea AV/AC Milano - Genova: Terzo valico dei Giovi II Lotto,

che vengono trasferite ai soggetti assegnatari (al Gestore) ogni anno nel limite massimo dello stanziamento annuo di competenza.

e) risorse derivanti dalla Riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale a valere sul **capitolo 7493** del MEF riportate al rigo 12 della Tavola 2, che vengono erogate secondo quanto stabilito dalle note 13085 del 13/02/2013 e 84066 del 21/10/2013 del MEF – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato “Procedure di utilizzo risorse cofinanziamento statale Legge 183/1987, rivenienti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei programmi UE 2007/2013”.

In relazioni a tali risorse il MIT si impegna a mettere in campo tutte le azioni necessarie e opportune per chiudere l'iter di revisione dei Programmi Operativi aderenti al Piano di Azione Coesione con emissione da parte della Commissione Europea dell'approvazione delle modifiche al piano finanziario del Programma e conseguente assegnazione delle risorse svincolate da parte dell'IGRUE tramite emissione di decreti direttoriali.

f) risorse attualmente a valere sul **capitolo 7569** del MIT, riportate al rigo 19 della Tavola 2, che vengono trasferite ai soggetti assegnatari in relazione alle disposizioni di cui alla circolare MIT (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione) del gennaio 2000 “Procedura di finanziamento per gli interventi ..... di cui alle leggi 341/95, 641/96, 135/97 e 208/98”.

g) risorse recate dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) a valere sul **capitolo 7532** riportate al rigo 23 della Tavola 2 che vengono erogate ogni anno nella misura dello stanziamento annuo di competenza.

h) risorse recate dal Decreto Legge n° 43 del 26 aprile 2013, convertito con la Legge n° 71/2013, a valere sul **capitolo 7122** del MEF riportate al rigo 13 della Tavola 2 che vengono erogate ogni anno nella misura dello stanziamento annuo di competenza.

i) risorse recate dal Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, convertito con la Legge 98/2013, a valere sul **capitolo 7540** del MIT, riportate al rigo 24 della Tavola 2.

Con riferimento alle risorse riportate nel presente comma il Ministero, in qualità di sottoscrittore del presente atto contrattuale, si impegna a mettere in atto tutte le azioni necessarie affinché quest'ultime possano essere rese effettivamente disponibili al Gestore per la realizzazione dei suoi programmi di investimento.

Inoltre si precisa che al fine di consentire la prosecuzione delle opere in corso e conseguentemente la regolarità dei pagamenti, le risorse di cui ai righe sopra riportati dovranno essere garantite dal Ministero al Gestore anche nel periodo di cd. *vacatio*, secondo le modalità previste dall'art. 3, in attesa dell'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

2. Le risorse di cui ai righe sopra riportati della Tavola 2 sono acquisite di diritto dal Gestore solo successivamente alla certificazione al MIT, che avverrà attraverso la “Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento” di cui all'art. 4 comma 3 lettera b) delle contabilizzazioni dei lavori eseguiti.
3. Alla data di stipulazione del presente Contratto, e successivamente con periodicità almeno annuale, anche ai fini di quanto previsto all'articolo 4 comma 3 lettera b), il Gestore documenta e attesta al



Ministero e al MEF, per ciascun intervento di cui alla Tabella A – parte finanziata, lo stato di avanzamento progressivo dei lavori e degli impegni, l'aggiornamento del piano degli impegni e delle contabilizzazioni, nonché l'ammontare complessivo delle erogazioni ricevute per la realizzazione di tali interventi, dando separata indicazione delle erogazioni ricevute dallo Stato e di quelle ricevute per altre fonti. Il Gestore attesta l'importo dell'eventuale scostamento tra lo stato di avanzamento progressivo dei lavori espresso dal contabilizzato dal 1° gennaio 2012 più eventuali anticipi corrisposti, come quelli a società partecipate dal Gestore che realizzano progetti transfrontalieri, e i pagamenti ricevuti dallo Stato, come risultante al termine dell'anno di riferimento.

4. Qualora l'ammontare complessivo dei pagamenti ricevuti dallo Stato risulti dalla "Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento", di cui all' art. 4 comma 3 lettera b), per ragioni oggettivamente non occasionali, previamente valutate dal Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro, superiore al valore delle contabilizzazioni corrispondenti allo stato di avanzamento progressivo dei lavori più eventuali anticipi come quelli a Società partecipate dal Gestore che realizzano progetti transfrontalieri, il MEF, fermo comunque quanto previsto dall'articolo 9, rimodula i pagamenti al Gestore, tenuto conto dei minori lavori realizzati rispetto a quanto stabilito, nonché aggiorna il profilo di erogazione di cui alla Tavola 2, rigo 7.

#### **Art. 6**

##### ***Facoltà del Gestore***

1. Il Gestore può realizzare tutte le modificazione del proprio assetto organizzativo interno, anche attraverso processi di riassetto societario, ritenute necessarie ovvero opportune per esigenze di economicità, di efficienza e di efficacia, e comunque per il migliore adempimento degli obblighi assunti con il presente contratto. Il Gestore può altresì realizzare le modificazioni societarie ritenute necessarie ovvero opportune, nonché stipulare accordi aggiuntivi al presente contratto, a condizioni e modalità comparabili e compatibili con quelle definite dal contratto medesimo, con regioni e/o con enti territoriali, dandone comunque, in entrambi i casi entro sessanta giorni, puntuale informazione al Ministero per la sua preventiva autorizzazione, ai soli fini della verifica dell'assenza di effetti negativi sul presente contratto, che sarà espressa nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento delle informazioni da parte del Gestore.

#### **Art. 7**

##### ***Poteri e compiti del concedente***

1. Il Ministero esercita, tutte le attività ritenute necessarie per verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi che derivano al Gestore dal presente contratto, ed in particolare per valutare i gradi di conformità alla programmazione, constatare e valutare lo stato della progettazione e/o dei lavori, analizzare e valutare i costi delle opere, effettuare la vigilanza sulle specifiche tecniche di settore, il monitoraggio sulle opere realizzate per quanto attiene agli investimenti, le eventuali verifiche di cantiere;
2. Per consentire l'esercizio delle attività di cui al comma 1 in modo efficiente ed efficace, il Gestore presta al Ministero la massima collaborazione e disponibilità, in particolare, gli rende disponibili, su richiesta ove possibile direttamente ed esclusivamente attraverso i sistemi informativi:
  - a) il dossier;
  - b) le specifiche tecniche, i manuali di progettazione, le linee guida, i cronoprogrammi, i capitolati, le tariffe dei prezzi relativi alle progettazioni, nonché, tenuto conto che ciascuno dei suddetti documenti è suscettibile di modifiche o di adeguamenti in relazione alla specificità del singolo progetto, l'intera documentazione riferita al progetto di investimento che il Ministero richiedesse di volta in volta;



il Gestore rende inoltre disponibili:

c) con cadenza annuale, le informazioni già trasmesse, secondo le modalità e con i contenuti osservati dal Gestore per il monitoraggio delle gare e degli appalti, all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori, nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di valore superiore a venticinque milioni di euro; comunicando per ciascun appalto l'importo complessivo delle riserve presentate e l'eventuale loro definizione, anche attraverso accordi bonari:

d) in occasione dell'aggiornamento del Contratto e solo per le opere da trasferire nella tabella "Opere ultimate", resoconti a consuntivo redatti dai "Referenti di Progetto" individuati dal Gestore.

3. Il MIT, sulla base delle attività di controllo di cui ai punti precedenti, verifica il grado di attuazione del programma, richiedendo, ove necessario, ulteriori elementi informativi al Gestore. Qualora gli elementi informativi forniti non siano ritenuti sufficienti, il Ministero procede a farne contestazione scritta al Gestore, il quale dovrà fornire ulteriori elementi di riscontro entro 30 giorni. Il MIT si riserva di comunicare al MEF eventuali rilievi constatati.

### **Art. 8**

#### **Valutazione performance e penalità**

1. RFI, entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente. Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva. Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti quattro indicatori caratteristici dei Progetti di investimento:

- *I<sub>CTO</sub>* *funzione del Costo Totale delle Opere del campione (CVI)*
- *I<sub>TU</sub>* *funzione della durata di esecuzione dei Progetti del campione (TU)*
- *I<sub>produzione</sub>* *funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) dei Progetti del campione*
- *I<sub>milestone</sub>* *funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nei Progetti del campione che vengono sintetizzate in un unico indicatore attraverso la seguente formula.*

$$I = \left( 0,4 * I_{CTO} + 0,3 * I_{TU} + 0,2 * I_{produzione} + 0,1 * I_{milestone} \right)$$

2. Fatti

salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato di cui al precedente comma 1, il Gestore deve il pagamento di una sanzione pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura della sanzione

15.000 euro

30.000 euro

misura dello scostamento

tra il 15 ed il 20 per cento

tra il 20 ed il 25 per cento



100.000 euro

superiore al 25 per cento

3. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento al conseguimento dei risultati definiti nel presente contratto.
4. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento.

#### **Art. 9**

##### ***Pagamento delle sanzioni pecuniarie***

1. Constatate le fattispecie di cui all'articolo 8, commi 2 e 3, il Ministero adotta il provvedimento di irrogazione della sanzione pecuniaria nei riguardi del Gestore, dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia per la riscossione.

#### **Art. 10**

##### ***Vigilanza e Controllo***

1. Il Ministero è tenuto ad effettuare, a mezzo di verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, studi, indagini e relative pubblicazioni, la vigilanza sulle attività, opere e lavori eseguiti dal Gestore in esecuzione degli obblighi concessori e contrattuali, nonché di quelli previsti da norme di legge e regolamenti vigenti.
2. RFI agevola il corretto svolgimento delle attività di vigilanza oggetto del presente articolo e, previo avviso, assicura ai funzionari incaricati dell'esecuzione di dette attività l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso gestore, nonché il libero accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, e l'impiego dei veicoli di lavoro necessari.

#### **Art. 11**

##### ***Disposizioni finali***

1. Ogni disposizione relativa alla gestione degli investimenti contenuta nei precedenti contratti di programma ovvero in loro addenda, in vigore fra le parti anteriormente alla data di sottoscrizione del presente contratto, cessa di avere vigore fra le parti medesime a decorrere dalla predetta data di sottoscrizione, fatte salve in ogni caso le autorizzazioni di spesa ovvero i crediti del Gestore nei riguardi dello Stato, derivanti dai predetti contratti o loro addenda, previsti, in particolare, nella "Tabella Crediti" allegata al presente Contratto.

#### **Art. 12**

##### ***Comunicazioni***

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata (a) in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento, posta elettronica certificata PEC o telegramma, al ricevimento della stessa e (b) in caso di spedizione a mezzo telefax, o altro mezzo che





renda documentabile il ricevimento della comunicazione nel momento in cui il destinatario abbia confermato (anche a mezzo telefax) il ricevimento della stessa, dette comunicazioni o notifiche vanno indirizzate come segue:

(a) Se al MIT, allo stesso in:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento Infrastrutture, Sistemi Informativi e Statistici  
Via Nomentana, 2  
00161 Roma

(b) Se a RFI, alla stessa in:

Amministratore Delegato  
P.zza della Croce Rossa n.1  
00161 Roma

2. all'eventuale diverso indirizzo e/o numero di telefax che ciascuna parte potrà successivamente comunicare all'altra a mezzo di comunicazione inoltrata in conformità a quanto sopra.

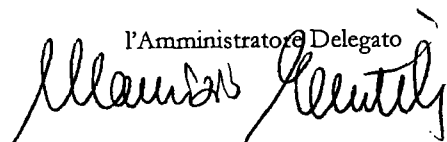
### *Art. 13*

#### *Controversie*

1. Il presente Contratto, i diritti e gli obblighi da esso derivanti sono regolati dalla legge della Repubblica Italiana.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere fra le Parti in merito all'interpretazione delle clausole contrattuali e/o alle modalità di esecuzione dei servizi ed attività previsti nel presente Contratto possono essere risolte, in prima istanza, secondo procedimento amichevole tra le parti, nel rispetto della procedura di seguito indicata ed accettata dalle parti:
  - a. all'insorgere di una controversia, una delle parti deve chiedere per iscritto all'altra di iniziare la procedura di composizione della stessa;
  - b. in tal caso le parti si impegnano a nominare, entro e non oltre 10 (dieci) giorni solari dalla richiesta, ciascuna un proprio rappresentante, dotato di idonei poteri di decisione. Tali rappresentanti delle parti si riuniscono, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data in cui una parte ha richiesto di iniziare la procedura, per raggiungere la composizione amichevole della controversia, tenendo comunque conto in primo luogo dell'esigenza primaria di mantenere la continuità delle attività;
  - c. qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro 90 (novanta) giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene devoluta al Foro di Roma.

Roma, 8/8/2014

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

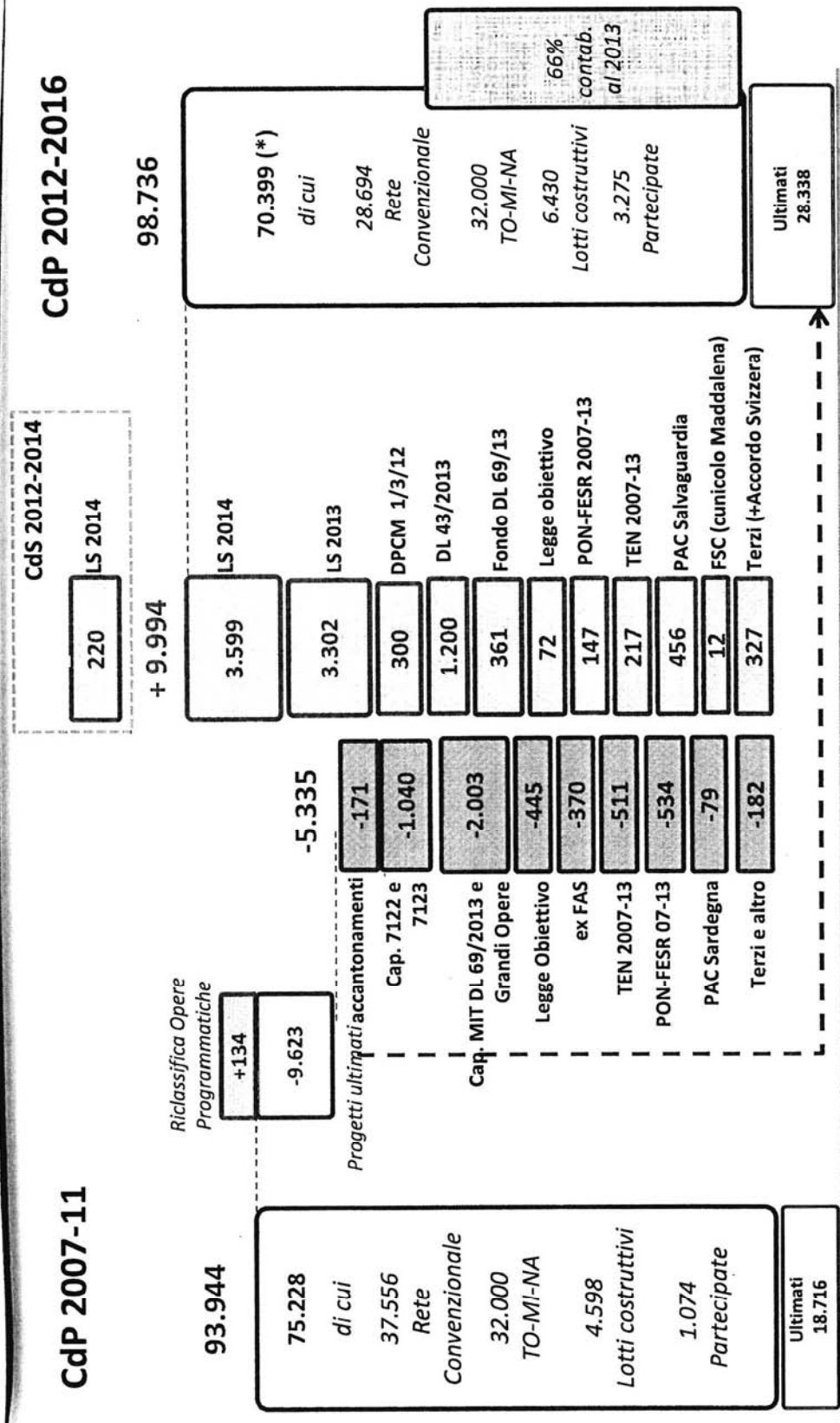
l'Amministratore Delegato  


IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI

Il Capo Dipartimento  
Infrastrutture, Sistemi Informativi e Statistici  


**- TAVOLE DI SINTESI -**

# Figura 1 – Evoluzione del portafoglio



Definizione Fonti  
 Sono esclusi i finanziamenti relativi ai nuovi programmi comunitari TEN-T 2014-20 e PON FESR 2014-20

*Handwritten signature*

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TAVOLA 1: ARTICOLAZIONE DEL CONTRATTO PER CLASSI TIPOLOGICHE DI INVESTIMENTO

Importi in Milioni di euro

Tabella	Costi e Coperture di competenza			Piano dei fabbisogni Opere Programmatiche			
	Costo Totale Opere	Risorse Sezione 1	Fabbisogni Sezione 2	2014 Stand-by **	2015	2016	Oltre
<b>A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI</b>	<b>173.542</b>	<b>60.694</b>	<b>112.848</b>	<b>299</b>	<b>2.550</b>	<b>4.800</b>	<b>105.198</b>
00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.817	1.817	0				
01 Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	29.223	5.424	23.800		500	700	22.600
02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	6.727	3.727	3.000	8	300	400	2.292
03 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	5.236	2.231	3.005		450	500	2.055
04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità	98.539	15.496	83.043	291	1.300	3.200	78.252
05 Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000	32.000	0				0
<b>B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI</b>	<b>25.806</b>	<b>6.430</b>	<b>19.376</b>	<b>2.463</b>	<b>2.315</b>	<b>4.028</b>	<b>10.571</b>
<b>C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)</b>	<b>7.789</b>	<b>3.275</b>	<b>4.514</b>				<b>4.514</b>
<b>TOTALE Tabella A + Tabella B + Tabella C</b>	<b>207.137</b>	<b>70.399</b>	<b>136.739</b>	<b>2.762</b>	<b>4.865</b>	<b>8.828</b>	<b>120.283</b>
<b>E OPERE ULTIME</b>	<b>28.338</b>	<b>28.338</b>	<b>0</b>				
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>235.475</b>	<b>98.736</b>	<b>136.739</b>				

(\*) Non comprende l'intervento 'Nuovo Valico del Brennero' già ricompreso nella tabella B 'Investimenti realizzati per lotti Costruttivi'

(\*\*) Fabbisogno riferito al ripristino dei tagli ed accantonamenti ex Decreti Legge 35/2013, 4/2014 e 66/2014 e all'articolo 1, comma 428, della legge 147/2013 e successive modifiche e alla prosecuzione degli interventi realizzati per lotti costruttivi (3° lotto del Terzo valico dei Giovi e 3° e 4° lotto del nuovo valico del Brennero)

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA 1bis Articolazione opere in stand-by

Importi in Milioni di euro

Tabella	Costo	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO		SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE	
		Coperture finanziarie complessive	Fabbisogni complessivi	Fabbisogni oltre stand-by 2014	Fabbisogni oltre 2015
A02	79	71	8	8	0
	1.000	24	976	59	917
	1.040	22	1.018	19	998
A04	1.555	16	1.539	55	1.484
	2.896	26	2.870	144	2.726
	86	72	13	13	0
<b>TOTALE</b>	<b>6.655</b>	<b>231</b>	<b>6.425</b>	<b>299</b>	<b>6.125</b>

Contratto di Programma 2012-2016

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

		Importi in milioni di euro				
riga	IMPIEGHI	2012	2013	2014	2015	2016
1	RETE CONVENZIONALE/ALTA CAPACITA' (Tab. A01-A02-A03-04)	1.927	1.288	1.518	1.906	2.173
2	RETE AV/ACTO-MI-NA (tab. A05)	498	604	203	515	497
3	TOTALE IMPIEGHI TABELLA A - SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO	2.425	1.892	1.721	2.421	2.670
4	TOTALE IMPIEGHI TABELLA B: "INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI" (QUOTA FINANZIATA)	290	490	521	967	1.053
5	TOTALE IMPIEGHI TABELLA C: "PARTECIPATE"	24	41	55	144	130
6	TOTALE IMPIEGHI	2.740	2.423	2.297	3.532	3.853

riga	Cap.	FONTI	2012	2013	2014	2015	2016
7		RISORSE DA STATO (8+15+25)	1.467	2.180	1.935	2.817	3.029
8		MEF (9+12+13+14+15+16)	1.214	2.074	1.363	1.793	2.381
9		A legislazione vigente (10+11)	1.214	2.074	1.313	1.476	1.812
10	7122	Contributi per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie	1.212	2.073	1.312	1.474	1.811
11	7123	Contributi per la realizzazione di opere specifiche	2	1	2	2	2
12	7493	Riduzione tasso cofinanziamento nazionale	-	-	-	39	104
13	7122	Fondi di riserva e speciali (DL 43/2013 convertito in L.71/2013)	-	-	-	20	120
14	7122	Legge di stabilità 2014 (Tratta Canello - Frasso Telesino) (art.1 comma 74) (*)	-	-	-	50	50
15	7122	Legge di stabilità 2014 (art. 1 comma 76) (**)	-	-	-	58	145
16	7122	Legge di stabilità 2014 (art.1 comma 80) (*)	-	-	50	150	150
17		MIT (18+19+20+21+22+23+24)	253	106	501	705	463
18	7060	Legge Obiettivo	-	106	161	75	75
19	7569	Aree depresse	11	-	-	-	14
20	7514	Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali - Manutenzione straordinaria vecchi cicli	-	-	-	-	-
21	7515	Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC Treviglio-Brescia	184	-	190	185	185
22	7518	Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali - Linea AV/AC 3ª Valico dei Giovi	58	-	-	-	-
23	7532	Legge di stabilità 2013 - Torino - Lione	-	-	-	144	130
24	7540	Fondo di nuova istituzione (DL 69/2013)	-	-	150	301	59
25		MISE	-	-	70	319	185
26	8425	Fondo Sviluppo e Coesione (**)	-	-	70	319	185
27		RISORSE COMUNITARIE (28+29)	151	113	93	178	178
28		RISORSE PON- FESR	145	80	69	98	115
		PON FESR 2007-2013	145	80	69	98	115
		Riutilizzi cicli vecchi (FIN FESR)	-	-	-	-	-
29		RISORSE TEN-T (subordinati al reperimento della corrispondente quota nazionale)	6	33	24	80	63
		TEN-T 2007-2013	6	33	24	80	63
		Riutilizzi cicli vecchi (FIN TEN)	-	-	-	-	-
30		RISORSE DA ENTI LOCALI E ALTRE (31+32)	550	626	269	538	520
31		RISORSE da altre Fonti (altre operazioni finanziarie, Terzi)	52	22	66	23	23
		Risorse da terzi	52	22	66	23	23
		Risorse da autostrada A22	-	-	-	-	-
32		RISORSE da altre fonti finanziarie AV/AC	498	604	203	515	497
33		TOTALE FONTI (7+27+30)	2.167	2.919	2.297	3.532	3.726

(\*) In attesa di definire l'operatività degli accantonamenti ai sensi dei decreti legge 35/2013 e 4/2014 è stato mantenuto, in via prudenziale, l'avanzo di cassa  
 \*\* Comprende sia FSC da erogarsi per il tramite delle Regioni che FSC da erogarsi da amministrazioni centrali, segnatamente delibera CIPE 83/2011

Differenza FONTI-IMPIEGHI		(572)	496	-	-	(127)
Avanzo di cassa cumulato	506	(66)	430	430	430	303

		Importi in milioni di euro				
OPERAZIONE BANCARIA PER ATTUALIZZAZIONE CONTRIBUTI QUINDICENNALI (L.F. 2007, art. 1 comma 964 e 975)		2012	2013	2014	2015	2016
34	Impieghi per rimborso finanziamento attivato con attualizzazione contrib. quindicennali: Rete	100	100	100	100	100
35	Impieghi per rimborso finanziamento attivato con attualizzazione contrib. quindicennali: Rete AV/AC TO-	500	500	500	500	500
36	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi relativi alla Rete Tradizionale	100	100	100	100	100
37	7124 Contributi per la prosecuzione degli interventi per il Sistema AV/AC TO-MI-NA	500	500	500	500	500

**- TABELLE -**

**A- "Portafoglio investimenti in corso e  
Programmatici"**

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final vertical stroke, located in the lower right quadrant of the page.



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

Importi in Milioni di euro

A 00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE				
		Preconsuntivo al 31/12/13	Variazioni coperture finanziarie complessive	Coperture finanziarie complessive		Fondi comunitari locali e altro		Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
				MEF	MIT	MISE	Stato					
A1001	Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.390	12	1.817	1.568	217	32	0				vedi CdP - parte Servizi
<b>Totale</b>	<b>A 00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</b>	<b>1.390</b>	<b>12</b>	<b>1.817</b>	<b>1.568</b>	<b>217</b>	<b>32</b>	<b>0</b>				<b>0</b>

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

Importi in Milioni di euro

A 01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
		Preconsuntivo al 31/12/13	2.287		4.356	186	Coperture finanziarie complessive		Stato	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
							MEF	MIT								
A2004	Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria (SCMT, SSC, checkpoint, protezione cantieri e mezzi d'opera, protezione P.L., dismissione contesti obsoleti, sperimentazione tecnologie innovative e venti trasversali)		2.287	4.356	186	2.714	5	60			1.576	145	255	1.177		
A1013	Idrogeologia e sismica (1^ fase)	1	2.267	132	151	111		40			2.116	145	200	1.771		
A1006	Soppressione passaggi a livello	1.277	7.858	62	1.558	1.264	45	30	219		6.300	60	86	6.154		
A1004	Obblighi di legge (sicurezza in galleria, risanamento acustico e accessibilità terminali viaggiatori)	412	14.643	-36	835	776	50		8		13.808	150	160	13.498		
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	13	100		100	90			10		0					
<b>Totale A 01</b>	<b>Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge</b>	<b>3.990</b>	<b>29.223</b>	<b>345</b>	<b>5.424</b>	<b>4.956</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>237</b>	<b>23.800</b>	<b>500</b>	<b>700</b>	<b>22.600</b>		

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Importi in Milioni di euro

A 02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE					
		Preconsumi fino al 31/12/13			Coperture finanziarie complessive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
A2001	Tecnologie per la circolazione	1.046	4.005	19	2.144	1.898	17	13	183	33	1.861	8	265	215	1.373°
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	638	915	-10	695						220		10	10	200
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	140	302	0	232	231		1			70		-10	10	50°
A2009	Security	54	154		114	114					40			10	30°
A2010	Sistemi Informativi	269	522	-7	372	371		1			150		15	15	120°
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	2	830	-43	171	149		22			659			140	519
<b>Totale A 02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento</b>		<b>2.160</b>	<b>6.727</b>	<b>-41</b>	<b>3.727</b>	<b>3.458</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>206</b>	<b>33</b>	<b>3.000</b>	<b>8</b>	<b>300</b>	<b>400</b>	<b>2.292</b>

\* le stime dei fabbisogni sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2020 e non esauriscono le necessità del programma.

# Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

## TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

### A 03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
		Preconsuntivo al 31/12/13	Variazioni coperture finanziarie complessive	Coperture finanziarie complessive		Stato		Fabbisogni complessivi	2014 stand-by					
				MEF	MIT	MIT	MISE		Fondi comunitari	Enti locali e altro	2015	2016	Oltre	
<b>Aree metropolitane</b>														
P054	Upgrading Nodo di Milano (comprende PRG e ACC Milano Lambrate e Porta Garibaldi, PRG Monza, distanziamento)	0	310	185	310	310	0	7	67	1.205	0	220	270	715
P075	Upgrading Nodo di Venezia (comprende PRG Venezia Santa Lucia e nuovo blocco Venezia Mestre - Venezia Santa Lucia)	0	40	40	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0
P076	Upgrading Nodo di Firenze (comprende 1° fase potenz. tecnologico nodo di Firenze e upgrading PC Firenze-Roma)	6	30	10	30	20	10	0	0	0	0	0	0	0
P053	Upgrading Nodo di Roma (comprende potenz. tecnologico nodo di Roma, ACC Tuscolana e Casilina, distanziamento tratte Casilina-Ciampino e Cesano-S.Pietro e upgrading tecnologico Ciampino)	113	518	269	518	337	173	7	1	0	0	0	0	0
P055	Piano Stazioni e ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	97	1.524	121	319	216	38	0	66	1.205	0	220	270	715
<b>Corridoi merci</b>														
P056	Upgrading corridoio Reno-Alpi (comprende sagoma PC80 linee Chiasso-Milano e Luino-Milano/Novara, modulo 750m linee Sempione via Arona e Borgomanero e modulo 700m Luino-Milano)	23	279	220	279	104	55	0	121	1.100	0	160	160	780
P057	Upgrading corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico (comprende sagoma PC80 Torino-Milano, modulo 750m Torino-Trieste/Tarvisio/Ancona e 650/750m Adriatica (fasi))	4	65	10	65	55	10	0	0	0	0	0	0	0
P058	Upgrading corridoio Scandinavia - Mediterraneo (comprende sagoma PC80 Milano-Bologna-Firenze (fase) e La Spezia-Pisa, PC45 Livorno-Roma-Napoli via Formia, modulo 650/750m Verona-Napoli,	62	114	30	114	114	0	0	0	0	0	0	0	0

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Importi in Milioni di euro

A 03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE					
		Preconsuntivo al 31/12/13	Variazioni coperture finanziarie complessive	Coperture finanziarie complessive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
					MEF	MIT							
Milano-Bologna e Firenze-Livorno (fasi))													
P060	Infrastrutturazione porti (comprende Trieste e Genova)	0	278	15	28						40	40	170°
P061	Infrastrutturazione terminali intermodali (comprende tecnologie Milano smistamento e Bari Lamasinata)	13	240	3	70						20	20	130°
P063	Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico merci	0	680	0	0						100	100	480°
<b>Corridoi viaggiatori</b>		<b>6</b>	<b>1.157</b>	<b>30</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>560</b>
P067	Velocizzazione Milano-Venezia e Venezia-Trieste	0	35	35	35								0
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrice Napoli-Bari-Taranto/Lecce	4	326	5	5		321						0
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrice Salerno-Reggio Calabria	1	40		40		40						0
P074	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrici Palermo-Messina/Catania e Messina-Catania-Siracusa	0	48	-10	48								0
P069	Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri	0	708	8	8						70	70	560°
<b>Totale A 03 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia</b>		<b>322</b>	<b>5.236</b>	<b>933</b>	<b>2.231</b>	<b>1.389</b>	<b>361</b>	<b>7</b>	<b>188</b>	<b>450</b>	<b>500</b>	<b>2.055</b>	

\* le stime dei fabbisogni sono riferibili agli interventi da avviare entro lo scenario 2020 e non esauriscono le necessità del programma.

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE							
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie complessive	Stato	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre
<b>Aree metropolitane: Torino</b>																
J11H02000040008 0052	Realizzazione quadruplicamento Porta Susa -Stura	RE	991 5.434	1.041	896	0	0	0	50	160	4.327	0	0	0	4.327	
J11H03000030008 0241	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione	PD(F)	22 4.393	66	66				50	160	4.327				4.327	
<b>Aree metropolitane: Milano</b>																
J31J05000010001 0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	PD	14 728	20	20						708			382	326	
J31J05000020001 0295	Accessibilità a Malpensa	-	0 1.200	0							1.200				1.200	
n.d. P035	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	-	0 170	0							170				170	
n.d. P014	Fermata passante nodo di Milano	C	0 3	3							0					
J47I09000030009 0335	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	SF+P P(F)	1 900	2	2						898		6	243	649	
J31H95000070008 0049	Raddoppio Milano-Mortara	PD+R E(F)	192 692	203	203						489		5	56	428	
<b>Aree metropolitane: Verona</b>																
J51H030000180001 0269	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona	PP	0 90	0	0						90		0	0	90	

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione
- SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (C) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziaria	COSTO	Variazioni coperture finanziarie comprehensive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE								
					Coperture finanziarie comprehensive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre			
						MEF	MIT								MISE		
<b>Aree metropolitane: Venezia e Area Veneta</b>																	
J51H03000170001 0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	PP	1 224	10	11	0	11	0	0	0	0	0	213	0	0	0	213
<b>Aree metropolitane: Genova</b>																	
J71H02000110008 0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	RE(F)	153 642	581	571	0	10	0	10	0	0	0	61	0	0	0	61
n.d. 1045	Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure (progettazione)	-	0 39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	39
<b>Aree metropolitane: Bologna</b>																	
J81H03000060001 1161	Adeguamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC	RE	124 140	-21	140	192	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	48
J81H9700000000001 0037	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna (1^ fase)	RE	45 51	51	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J81J05000010008 1438	Nodo Casalecchio di Reno: interramento Porrettana (contributo RFI)	C	1 49	1	1	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	48
<b>Aree metropolitane: Firenze</b>																	
J91H03000190001 1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa	RE(O)	4 341	-35	43	8	0	0	0	0	0	0	298	0	220	0	78

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE														
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie complessive	Stato	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre								
																MEF	MIT	MISE					
<b>Aree metropolitane: Roma</b>																							
J31H98000030008 0083	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	RE	267	323	108	321	0	0	7	237	214	0	0	0	134	2.346							
J31H03000190001 0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	RE	27	150	143	137	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7							
J37106000070001 1483	Nodo di interscambio di Pigneto	RE(F)	3	78	22	22								32	24								
J31H92000040111 1417	Potenziamento linee Castelli Romani	RE	4	21	18	18				3	3	0	0	0	0								
J77112000010008 0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	RE	0	30	30	10				20	20	0	0	0	0								
J21C08000000009 0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	PD	0	250	6	6						244	244	244	244								
n.d. P036	Collegamento ferroviario con nuovo terminal nord aeroporto di Fiumicino (progettazione)	-	0	10	0	0						10	10	10	10								
J31H03000180008 0258	Realizzazione gronda merci di Roma (cintura nord e cintura sud)	PP+P D(F)	3	1.392	16	16						1.376	1.376	102	1.274								
J31H960000000031 0290	Nuova linea Passo Corese-Rieti	PD(F)	4	792	4	4						788	788	788	788								
<b>Aree metropolitane: Bari</b>																							
J11C090000000009 0332	Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare)	PP+R E(F)	5	1.024	396	393			3	0	0	628	628	0	0	628							
J71H9800000000001 0149	Sistemazione nodo di Bari	RE	117	160	127	127			33	33	33	0	0	0	0								

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie comprehensive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE								
					Preconsu nivo al 31/12/13	Coperture finanziarie comprehensive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre		
							MEF	MIT								MISE	
<b>Aree metropolitane: Palermo</b>													<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>
J11H92000000008 0036	Nodo di Palermo	RE	2.091	1.152	2.066	1.168	0	13	583	302	0	0	0	0	25		
J57I090000000007 0336	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Castelbuono	RE	939	914	914	637		277							25		
<b>Aree metropolitane: Catania</b>													<b>618</b>	<b>111</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>502</b>
J11H92000020008 0115	Raddoppio Messina - Siracusa tratta Catania Ognina - Catania Centrale e completamento tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	RE	120	120	120	61		60							0		
J11H03000140008 0270	Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania Centrale e Catania Acquicella	PD+R E(F)	626	-111	13		13								613		
n.d. P038	Potenziamento del collegamento ferroviario con aeroporto di Catania Fontanarossa	-	5	0	0										5		

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione
- SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propeedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie comprehensive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Preconsu nativo al 31/12/13	Coperture finanziarie comprehensive	Stato			Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
							MEF	MIT	MISE							
	<b>Core Network Corridor: Reno-Alpi</b>		<b>30</b>	<b>-88</b>	<b>57</b>	<b>40</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6.543</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>461</b>	<b>6.023</b>	
J31H03000520001 0266	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	PP	1.412		4	4					1.409				1.409	
J31H03000210008 0277	Potenziamento Bergamo - Seregno (gronda merci est di Milano)	PD+C	1.000	-59	24	24					976	59			917	
J71H9200020011 0286	Quadruplicamento Tortona-Voghera	PD	600		6	3	1		3		594			100	494	
J11H02000130001 0223	Nodo di Novara: passante ferroviario merci	PD(F) +C	583	-41	9	9					574				574	
J11H03000130001 0264	Potenziamento linee di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	PD	535	12	14		14				521			361	160	
J31H03000510001 0265	Raddoppio Laveno-Luino (gronda merci ovest di Milano)	SF	1.270		1	1					1.269				1.269	
n.d. 1034	Gronda merci sud di Milano	-	1.200		0						1.200				1.200	

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- SF Studio di fattibilità
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotti o opere propedeutiche

# Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

## TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

### A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Preconsu ntivo al 31/12/13	MEF	Stato	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>																
J51C05000030008 0302	AV/AC Milano-Venezia: nodo di Verona	PP	2	180	2	2	9	17	0	50	1	8.661	19	0	70	8.571
J21H04000220001 0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	PP	13	5.701	1	4	4	10	5	5		5.683				5.683
J61H03000110001 0262	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	PD(F)	9	1.746	-15	8	25	1	25	1	1.712					1.712
n.d. 1/132	Raddoppio raccordo linea bivio San Polo- Montalcone e sistemazione PRG Montalcone	-	0	70	0	0	0	0	0	0	70					70
J71C10000030007 1604	Nuova linea AV/AC Trieste-Divaca	PD	1	1.040	-22	3	3	20	20	19	1.018	19				998

#### Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotti o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie completive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie completive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre
							MEF	MIT							
J51H040000000001 1280	Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)		106	385	778	561	151	0	33	33	5.050	55	0	1.575	3.419
J94F040000000001 0292	Adeguamento sagoma gabarit C gallerie direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	RE	77	83	83	81			2		0				
J31J050000000001 0297	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotti 1:quadruplicamento Fortezza- Ponte gardena, 2:circonvallazione di Bolzano, 4:ingresso nel nodo di Verona	PD(F) + RE(O)	25	34	111	80			31		3.357			1.575	1.781
J41C090000000005 0337	Nodo di Falconara	RE(F)	3	240	174	23	151				66				66
n.d. 1071	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3: circonvallazione di Trento	PP+R E(O)	0	1.555	16	16					1.539	55			1.484
n.d. 1085	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecco	RE	0	350	350	350					0				0
J41C100000000001 0339	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 5: quadruplicamento Trento - Bolzano (progettazione preliminare)	RE	1	43	43	10			33		0				0
n.d. 1010	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce		0	85	0						85				85

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie completive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Preconsu ntivo al 31/12/13	MEF	MIT	MISE	Stato	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Bari-Taranto</b>															
J41H94000000011 0284	Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	RE+C	813	24	2.359	1.542	46	422	348	1	1.266	0	637	415	214
J41H01000008008 0279a	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino	RE	730		730	529		200		1	0				
J41H01000008008 0279b	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Benevento	PD	995		21			21			974		345	415	214
J41H92000000008 0099	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Bovino-Cervaro e completamento raddoppio Vitulano-Apice	PD+R E(F)	583	33	291	81			210		292				
J71H920000030008 0100	Raddoppio Bari-Taranto	RE	479		479	300	46		133		0				
J71H02000120008 0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	RE(F)	26	-10	26	20			6		0				

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI  
A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE							
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie complessive	Stato			MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre
							MEF	MIT	MISE								
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Salerno-Reggio C.</b>			<b>427</b>	<b>-23</b>	<b>807</b>	<b>405</b>	<b>7</b>	<b>200</b>	<b>193</b>	<b>2</b>	<b>24.327</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>24.281</b>		
J61H94000000001 0013	Nuova linea a monte del Vesuvio	RE(F)	342	-23	360	358			2		59				59		
J61H02000100008 0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	PP	9	1.855	10	10					1.845			46	1.799		
J61H03000100001 0263	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	RE	73	0	230	37			193		0						
J61H03000190001 0282	Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri	SF+P P(F)	2	3.700	7				7		3.693				3.693		
n.d. 1107	AV/AC Sapri-Reggio Calabria	-	0	18.730	0						18.730				18.730		
J47112000100001 1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	RE	0	200	200			200			0						
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Messina-Catania-Palermo</b>			<b>16</b>	<b>-33</b>	<b>897</b>	<b>870</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>7.235</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.202</b>		
J11H02000070008 0249	Itinerario Messina-Catania: raddoppio tratta Giampilieri-Fiumefreddo	PD	8	2.270	13	13					2.257	33			2.224		
J11H030000180001 0275	Nuovo collegamento Palermo-Catania	RE(F) +SF(F)	5	5.737	803	795			8		4.934				4.934		
J11H030000150001 0271	Velocizzazione Catania - Siracusa	RE(F)	3	125	81	62			19		44				44		

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione  
SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotti o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziaria	COSTO	Variazioni coperture finanziarie comprehensive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE															
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie comprehensive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre								
<b>Core Network Corridor: Baltico-Adriatico</b>																								
J21H03000120001 1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina (comprende 1^ fase nodo di Udine)	RE	51	10	51	41	10	0	0	0	0	0	0	0	165	0	0	0	0	165				
n.d. I133a	Nodo di Udine (sistemazione definitiva)	RE	0	50	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
n.d. I133b	Completamento Raddoppio Palmanova-Udine	PD	0	170	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165		
<b>Core Network: linea Milano-Bologna</b>																								
J81H02000020001 0243	Scalo merci di Modena Marzaglia	RE	94	107	107	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
n.d. P034	Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	C	0	49	49	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Core Network: linee Ventimiglia-Genova e Genova-La Spezia</b>																								
J71H92000020008 0077	Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia: tratte Andora - S.Lorenzo e S.Lorenzo - Ospedaletti	RE	513	670	670	670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J71J04000000008 0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure	PD	27	1.540	41	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.499

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (C) sublotti o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE														
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie complessive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre								
							MEF	MIT								MISE							
<b>Comprehensive network: linee Adriatica e Ionica</b>																							
J71H920000000007 0142a	Raddoppio della Pescara-Bari 1^ fase (comprende raddoppio tratte Ortona-Foggia- Apricena-S. Severo e ACC di Foggia)	RE	226	289	234	2.312	0	552	431	39	3	78	0	1.760	0	0	0	0	0	1.760			
J71H920000000007 0142b	Raddoppio della Pescara-Bari completamento (raddoppio tratte Termoli- Ripalta e Ripalta-Lesina)	PP+R E(F)	0	550			0	106	98			8		443						443			
J64F050000030001 0310	Taranto-Metaponto	PP	1	340				1				1		339						339			
J84F050000030001 0311	Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello	RE(F)	7	415				155	83		2	70		260						260			
n.d. 1106	Raddoppio linea Paola-Cosenza tratta San Lucido - bivio S. Antonello	-	0	718				0						718						718			

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione
- SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opera propedeutiche



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie completive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE																	
					Preconsu ntivo al 31/12/13	Coperture finanziarie completive	Stato		Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre											
							MEF	MIT								MISE										
<b>Comprehensive network: linee Orte-Falconara e Foligno-Terontola</b>													<b>248</b>	<b>3.487</b>	<b>-6</b>	<b>377</b>	<b>351</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>3.109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.109</b>
J61H03000030001 0119	Potenziamento infrastrutturale linea Orte-Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Castelplanio-Montecarotto	RE	214	329		321		3						0												
J61H02000090008 0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terni	PD	10	572	-6	11								561												561
J31J05000030001 0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	PP	0	1.919										1.919												1.919
J21J05000000001 0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelplanio	PP	0	573										573												573
J11H990000000001 0810	Velocizzazione linea Foligno-Terontola	RE	23	36		18				13				0												0
J47I09000040009 0334	Potenziamento della linea Foligno-Perugia-Terontola (primo stralcio)	PP	0	58		1				1				1												57

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione
- Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opera propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI  
A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE									
			Preconsu nivo al 31/12/13	Variazioni coperture finanziarie completive	Coperture finanziarie completive	Stato	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre			
	<b>Comprehensive network: linee regionali Piemonte/Val d'Aosta</b>		<b>29</b>	<b>164</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>125</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>125</b>
J11H03000100001 1357	Potenziamento Linea Fossano-Cuneo	RE(F)	4	15	5		5								10			10
n.d. 1024	Raddoppio linea Fossano-Cuneo	-	0	77	0		0								77			77
J31C09000010001 0333	Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la Torino-Milano (lunetta di Chivasso) ed altri interventi diffusi	PD+R E(O)	6	52	13		13								39			39
J31H03000430001 1356	Potenziamento Linea Chivasso-Aosta-Pré St. Didier	RE	19	21	21		21								0			0
	<b>Comprehensive network: linee regionali Lombardia</b>		<b>118</b>	<b>389</b>	<b>299</b>	<b>40</b>	<b>287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90</b>
J31H03000530001 0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RE	107	261	261	38	261								0			0
n.d. 1084	Raddoppio Ponte S. Pietro-Bergamo	-	0	40	0		0								40			40
J31J05000040001 1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	RE	12	38	38	2	26								0		12	0
n.d. 1085	Raddoppio Cremona-Olmeneta	-	0	50	0		0								50			50

**Legenda Fasi Finanziarie**  
 - Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione  
 SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
 (F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie completive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE					
					Preconsu ritiro al 31/12/13	Coperture finanziarie completive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014	2015
<b>Comprehensive network: linea Pontremolese</b>														
J61H920000000008 0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese: raddoppi S.Stefano di Magra - Chiesaccia e Solignano-Fornovo e completamento raccordo Garfagnana	RE	485 568	11	568	523	45 *	0	0	0	0	0	0	2.248
J81H020000000001 0276	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese: Berceto-Chiesaccia e Parma- Fornovo	PD(F) + RE(O)	12 2.304	56	56	12	44 *	2.248	0	0	0	0	0	2.248
* Le risorse cap. MIT 7060 assegnate con delibera CIPE n.19/2009 e rimodulate con successiva delibera n. 128/2012 finalizzate al raddoppio della tratta Parma-Vicoforte sono state ridestinate alla prosecuzione dei lavori in corso sulla tratta Solignano- Fornovo, oggetto di definizione nel precedente Contratto di Programma, e ad una prima fase di interventi tecnologici nella stazione di Parma.														
<b>Comprehensive network: linee regionali Abruzzo e Molise</b>														
J37H9600000000021 0307	Roma-Pescara	PP	5 1.556	5	5	0	0	5	0	0	0	0	0	1.551
J34F05000010001 0312	Venafrò - Termoli	SF	0 50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
<b>Comprehensive network: linee regionali Calabria</b>														
J37I12000110001 1659	Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)	RE	0 81	81	81	81	0	0	0	0	0	0	0	0

Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare P Progettazione Preliminare RE Realizzazione
- SF Studio di fattibilità PD Progettazione Definitiva C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO		Variazioni coperture finanziarie comprehensive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE							
			Preconsu ntivo al 31/12/13	40		1.502	-80	249	Stato			Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi stand-by	2014	2015	2016	Oltre
									MEF	MIT	MISE							
<b>Comprehensive network: linee regionali Basilicata</b>																		
J91H920000000011 0308	Battipaglia-Potenza	PP	1	491	2	40	6	203	0	0	0	0	0	0	0	0	1.254	489
J84F05000040001 0309	Potenza - Metaponto	PP	1	646	2	40	6	203	0	0	0	0	0	0	0	0	644	644
J19B12000040001 1674	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - armodernamento	RE	1	200	200	40	6	203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J81H92000020001 0136	Nuova Linea Ferrandina-Matera	RE(O)	36	165	45	40	6	203	0	0	0	0	0	0	0	0	120	120
Intervento sospeso in quanto i finanziamenti residui - al netto delle opere già eseguite - non sono sufficienti per la realizzazione di fasi funzionali dell'investimento																		
<b>Comprehensive network: linee regionali Sicilia</b>																		
J14F05000040001 0315	Siracusa-Ragusa-Gela	PP	0	200	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199
J11H02000060001 0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento	RE	116	168	168	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	168	0
J14F05000030001 0314	Palermo-Trapani	PP	1	491	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	489	489
J11J030000000001 P052	Raddoppio Messina-Palermo: tratta Patti- Castelbuono	SF	0	3.950	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.950	3.950

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotti o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Coperture finanziarie complessive	Stato	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014	2015	2016	Oltre stand-by		
		Preconsu nivo al 31/12/13			MEF	MIT	MISE								
<b>Comprehensive network: linee Sardegna</b>															
J47106000140001 1524	Velocizzazione Oristano-Sassari-Olbia	RE	10	27	82	51	0	2	0	29	703	0	0	0	703
J47109000020002 1596	Velocizzazione stazioni rete sarda	RE	8	19	19	17				2	0				0
J24F05000010001 0313	S. Gavino-Sassari-Olbia	PP	2	609	2			2			607				607
J79B12000030001 1670	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda (ulteriore fase)	RE(F)	0	130	33	33					97				97

Legenda Fasi Finanziate

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:  
(F) fase funzionale (O) sublotti o opere propedeutiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

Importi in Milioni di euro

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	COSTO		Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO					SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE					
		Preconsuntivo al 31/12/13	2.066		1.589	1.133	117	14	54	270	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
<b>Altro</b>		<b>1.029</b>	<b>2.066</b>	<b>-1</b>	<b>1.589</b>	<b>1.133</b>	<b>117</b>	<b>14</b>	<b>54</b>	<b>270</b>	<b>477</b>	<b>13</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>371</b>
A1003	Ammodernamento infrastrutturale	187	445	76	345	80	33	35	197	100	20	20	60		
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	309	385		385	380			5	0					
A1008	Sviluppo flotta navale	50	160		60	60				100					100
NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	483	805	-69	792	687	4	15	19	67	13				
NA026	Fondo studi di fattibilità	0	21	-7	7	6			1	14		1	1	12	
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	0	250	0	0	-80	80			250		29	22	199	
<b>Totale A 04</b>	<b>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</b>	<b>7.149</b>	<b>98.539</b>	<b>-537</b>	<b>15.496</b>	<b>11.244</b>	<b>548</b>	<b>865</b>	<b>1.532</b>	<b>1.307</b>	<b>83.043</b>	<b>291</b>	<b>1.300</b>	<b>3.200</b>	<b>78.252</b>

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 05 - Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Codice intervento RFI	Descrizione Programma	Preconsuntivo al 31/12/13	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
					Coperture finanziarie complessive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
	Core Network Corridor: Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	29.735	32.000	0	32.000	27.365	0	0	530	4.104	0	0	0	0	0
A5000	Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	29.735	32.000		32.000	27.365			530	4.104	0				
<b>Totale</b>	<b>A 05 Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli</b>	<b>29.735</b>	<b>32.000</b>	<b>0</b>	<b>32.000</b>	<b>27.365</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>530</b>	<b>4.104</b>	<b>0</b>				<b>0</b>
<b>Totale Tabella</b>	<b>A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI</b>	<b>44.736</b>	<b>173.542</b>	<b>713</b>	<b>60.694</b>	<b>49.981</b>	<b>961</b>	<b>1.239</b>	<b>2.623</b>	<b>5.901</b>	<b>112.848</b>	<b>299</b>	<b>2.550</b>	<b>4.800</b>	<b>105.198</b>

**Tab. B (ex A1) "Progetti infrastrutturali realizzati  
per lotti costruttivi non funzionali"**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to be the initials 'RM'.



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIATI					SEZIONE 2 - IMPEGNI PROGRAMMATI PER LOTTI A COMPLETAMENTO					
				Coperture finanziarie complessive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014	2015	2016	Altre
	<b>Core Network Corridor: Reno-Alpi</b>	<b>6.200</b>	-233	<b>1.587</b>	<b>1.022</b>	<b>465</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.613</b>	<b>1.423</b>	<b>1.340</b>	<b>1.200</b>	<b>650</b>
F81H92000000008 0343	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi	<b>6.200</b>	-233	<b>1.587</b>	1.022	465	100	0	0	<b>4.613</b>	1.423	1.340	1.200	650
<b>Articolazione per Lotti Costruttivi</b>														
	Opere propedeutiche e progettazioni progresse	220												
	Lotto 1	500												
	Lotto 2	860												
	Lotto 3	1.430												
	Altri lotti da finanziare	3.190												
	<b>TOTALE</b>	<b>6.200</b>		<b>1.587</b>										

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIATI					SEZIONE 2 - IMPEGNI PROGRAMMATI PER LOTTI A COMPLETAMENTO					
				Coperture finanziarie complessive	MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014	2015	2016	Oltre
	<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>	<b>12.055</b>	<b>1.089</b>	<b>3.187</b>	<b>1.639</b>	<b>1.314</b>	<b>100</b>	<b>134</b>	<b>0</b>	<b>8.868</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>	<b>6.868</b>
J41C07000000001 0325	AV/AC Milano-Venezia: tratta Treviglio- Brescia	<b>2.050</b>	0	<b>2.050</b>	502	1.314	100	134						
	Articolazione per Lotti Costruttivi													
	Lotto 1	1.131		1.131										
	Lotto 2	919		919										
	<b>TOTALE</b>	<b>2.050</b>		<b>2.050</b>										
F81H91000000008 0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	<b>3.954</b>	768	<b>768</b>	768					<b>3.186</b>			<b>1.000</b>	<b>2.186</b>
	Articolazione per Lotti Costruttivi													
	Lotto 1	768		768										
	Altri lotti da finanziare	3.186		0										
	<b>TOTALE</b>	<b>3.954</b>		<b>768</b>										
n.d. P047	AV/AC Milano-Venezia: subtratta Verona- Vicenza	<b>3.658</b>	321	<b>369</b>	369					<b>3.289</b>			<b>1.000</b>	<b>2.289</b>
	Articolazione per Lotti Costruttivi													
	Lotto 1	369		369										
	Altri lotti da finanziare	3.289		0										
	<b>TOTALE</b>	<b>3.658</b>		<b>369</b>										
n.d. P050	AV/AC Milano-Venezia: subtratta Vicenza- Padova	<b>2.393</b>		<b>0</b>						<b>2.393</b>				<b>2.393</b>
	Articolazione per Lotti Costruttivi													
	Altri lotti da finanziare	2.393		0										
	<b>TOTALE</b>	<b>2.393</b>		<b>0</b>										

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIATI					SEZIONE 2 - IMPEGNI PROGRAMMATI PER LOTTI A COMPLETAMENTO			
				Coperture finanziarie complessive	MEF	MIT	MISE	Stato	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014

<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)</b>														
I41J05000020005 A004	Nuovo valico del Brennero	4.865	160	888	563	45	0	257	24	3.977	1.039	975	828	1.134

Articolazione per Lotti Costruttivi														
Studi ed indagini geognostiche		260												
Lotto 1		280												
Lotto 2		297												
Lotti 3 e 4		1.091												
Altri lotti da finanziare		2.937												
<b>TOTALE</b>		<b>4.865</b>	<b>160</b>	<b>888</b>	<b>563</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	<b>24</b>	<b>3.977</b>	<b>1.039</b>	<b>975</b>	<b>828</b>	<b>1.134</b>

<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Bari-Taranto</b>														
J77104000000009 0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	2.686	711	768	721	0	47	0	0	1.918	0	0	0	1.918

Articolazione per Lotti Costruttivi														
Lotto 1		768												
Altri lotti da finanziare		1.918												
<b>TOTALE</b>		<b>2.686</b>	<b>711</b>	<b>768</b>	<b>721</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.918</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.918</b>

<b>Totale Tabella B</b>	<b>INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI</b>	<b>25.806</b>	<b>1.727</b>	<b>6.430</b>	<b>3.944</b>	<b>1.824</b>	<b>247</b>	<b>391</b>	<b>24</b>	<b>19.376</b>	<b>2.463</b>	<b>2.315</b>	<b>4.028</b>	<b>10.571</b>
-------------------------	--	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	-----------	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------

**Tab. C "Partecipazioni"**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to be the initials 'R' and 'G'.

# Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

TABELLA C - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)

Importi in Milioni di euro

CUP Codice Intervento RFI	Descrizione Intervento	Fase finanziata	COSTO	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 1 - QUOTA FINANZIATA				SEZIONE 2 - QUOTA DA FINANZIARE					
					MEF	MIT	MISE	Fondi comunitari	Enti locali e altro	Fabbisogni complessivi	2014 stand-by	2015	2016	Oltre
	<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>	369	<b>7.789</b>	<b>2.358</b>	<b>390</b>	<b>2.561</b>	<b>12</b>	<b>312</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.514</b>
C71.05000030001 A001	Nuova linea Torino - Lione (interventi prioritari - quota Italia)	RE(O) 369	<b>7.789</b>	<b>2.358</b>	390	2.561	12	312	0	0	0	0	0	4.514
La Legge n.71 del 23 aprile 2014 ha ratificato l'Accordo Italia - Francia del 30 gennaio 2012 secondo il quale l'intervento sarà oggetto di specifico Contratto di Programma a cura del futuro Promotore Pubblico														
<b>Totale Tabella</b>	<b>C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)</b>	369	<b>7.789</b>	<b>2.358</b>	<b>390</b>	<b>2.561</b>	<b>12</b>	<b>312</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.514</b>

Si ricorda che l'intervento 'Nuovo valico del Brennero' realizzato dalla società BBT è già ricompreso nella tabella B 'Investimenti realizzati per lotti costruttivi'



## Legenda Fasi Finanziarie

- Da finanziare
- SF Studio di fattibilità
- P Progettazione Preliminare
- PD Progettazione Definitiva
- RE Realizzazione
- C Contributo finanziario per realizzazione opere di terzi

Nel caso di opere finanziate solo parzialmente viene indicato se le risorse disponibili consentono la progettazione/realizzazione di:

(F) fase funzionale (O) sublotto o opere propedeutiche

**- OPERE ULTIME -**

# Contratto di Programma 2012-2016

## TABELLA OPERE ULTIME AL 31.12.2013

<i>importi in milioni di euro</i>				
		Costa Vita Intera al 31.12.2010 <i>pro forma</i>	Costa Vita Intera al 31.12.2013	Delta
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	10.047	17.117	7.070
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	6.334	7.287	953
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	630	754	124
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	218	575	357
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	1.487	2.605	1.118
<b>TOTALE</b>		<b>18.716</b>	<b>28.338</b>	<b>9.623</b>



TABELLA DETTAGLIO OPERE ULTIME AL 31.12.2013

importi in milioni di euro

CdP 2012-2016		CdP agg.2010/2011		Costo
Codice riga	Descrizione riga	Codice riga	Descrizione riga	
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	A1001	Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	7.011
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	A2008	Sviluppo tecnologie innovative	56
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	0
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0007	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	533
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0038	Raddoppio Prenestina-Lunghezza	60
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0039	Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma (1 ^ fase)	19
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0074	Messa in sicurezza galleria Cassia M.Mario	35
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0239	Variante di Gozzano	28
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	1282	Transito di Luino-Allungamento a modulo impianti della linea e collegamento con Malpensa	19
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	1308	Metroferrovia Messina - Giampilieri	32
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	A1001	Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	4
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	A1002	Upgrading Terminali	133
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	A1003	Ammodernamento infrastrutturale	32
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	59
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	AV16	Messa in sicurezza cantieri delle opere propedeutiche e chiusura attività in corso	115
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	AV17_A	Linea Milano-Verona (Brescia-Verona) Fase	80
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	AV20	Linea Milano-Genova - Terzo Valico dei Giovi (Lotta costruttivo finanziato)	1
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	0301	Linea Milano-Verona (Verona-Padova) Fase	104
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0220	Centro dinamica sperimentale Osmanoro	77
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0248	Nuovi Centri Mercì di Milano Roma e per l'Area Meridionale	2
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0278	Dorsale Mercì Isola di Bergamo	1
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0404	Casalmaggiore: rilocalizzazione scalo e polo logistico	0
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0408	Castellucchio: raccordo con stabilimento Marcegaglia	0
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0416	Potenziamento infrastrutture ferroviarie e collettore fognario di Segrate	1
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	0421	Genova Terralba: costruzione impianto dinamico polifunzionale	1
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	A1001	Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	41
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	A1003	Ammodernamento infrastrutturale	2
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	2
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	OP_3	Colli di Bottiglia (superamento vincoli capacità e prestazionali) potenziamento linee di accesso al Brennero (Fase Prioritaria; quota finanziata dal programma TEN-T 2007-13 a copertura della fase realizzativa, la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)	0
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	0292_MA		10
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	A1001	Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	1
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	DD_1	Impianti industriali, altri interventi diffusi minori ed attrezzaggi tecnologici	1
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni		Partecipazione ed interventi connessi al Ponte sullo stretto di Messina	45
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A1001	Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	22
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A2001	Sistema Comando Controllo della Circolazione (SCC) e attrezzaggi tecnologici	908
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	25
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A2007	TRENI/AV/AC per la diagnostica mobile	75
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A2008	Sviluppo tecnologie innovative	12
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	A2010	Sistemi Informativi	16
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	DD_1	Impianti industriali, altri interventi diffusi minori ed attrezzaggi tecnologici	35
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	26
<b>TOTALE TRASFERIMENTI IN TABELLA ULTIMATI</b>				<b>9.623</b>



**- CREDITI VERSO I MINISTERI COMPETENTI -**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to be the initials 'Gy'.

Contratto di Programma 2012-2016

**Crediti totali vs MEF/MIT al 31/12/2013**

migliaia di euro

	<b>Crediti al 31/12/2013</b>
Capitolo 7122 MEF	<b>3.023.492</b>
Capitolo 7123 MEF	<b>131</b>
Capitolo 7124 MEF (Rete AV/AC)	<b>2.757.691</b>
Capitolo 7060 MIT "Legge Obiettivo"	<b>726.820</b>
Capitolo 7514 MIT "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali"	<b>300.000</b>
Capitolo 7515 MIT "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali"	<b>181.061</b>
Capitolo 7518 MIT "Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali"	<b>146.806</b>
Capitolo 7540 MIT "Interventi di miglioramento alla rete ferroviaria"	<b>40.000</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.176.002</b>

di cui Contratto di programma 2012 - 2014 parte servizi

	<b>Crediti al 31/12/2013</b>
Capitolo 7122 MEF	<b>988.298</b>
<b>TOTALE</b>	<b>988.298</b>



## **TABELLE**

- Variazioni intervenute alle risorse finanziarie dei programmi/progetti di investimento rispetto al precedente Atto Contrattuale -**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive 'M' followed by a vertical line.

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE DI COMPETENZA: PROSPETTO DI SINTESI

Importi in Milioni di euro

Tabella	CdP 2007-2011 aggiornamento 2010-11										CdP 2012-2016					Variazioni CdP 2012-2016 vs CdP 2007-2011								
	Risorse al 2011			Riclassifiche e trasferimenti da Opere Programmate			Risorse al 2011 proforma			Definanziamenti					Risorse aggiuntive			Rimodulazioni		Totale Risorse				
	Trasferimenti in tabella E	Trasferimenti in tabella E	Risorse al 2011	Trasferimenti in tabella E	Trasferimenti in tabella E	Trasferimenti in tabella E	MEF	MIT	MISE	UE	altro	MEF	MIT	MISE	UE		altro	MEF	MIT	MISE	UE	altro	Totale Risorse	Variazioni
<b>A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI</b>	<b>70.630</b>	<b>-9.623</b>	<b>-1.026</b>	<b>59.981</b>	<b>-1.118</b>	<b>-495</b>	<b>-230</b>	<b>-606</b>	<b>-182</b>	<b>631</b>	<b>2.222</b>	<b>181</b>	<b>304</b>	<b>6</b>	<b>60.694</b>	<b>713</b>								
00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	8.991	-7.079	-108	1.804					-4			30	18	-32	1.817	12								
01 Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	4.319	-167	927	5.079	-145					375	95	64	17	-62	5.424	345								
02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	8.031	-1.092	-3.171	3.768	-6	-110				70		27	11	-33	3.727	-41								
03 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	1.298		1.298	1.298	-51	-10	-52			505	337		162	43	2.231	933								
04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità	17.290	-1.284	27	16.033	-967	-444	-220	-444	-179	1.272	199	60	95	90	15.496	-537								
05 Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000			32.000											32.000	0								
<b>B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI</b>	<b>4.598</b>	<b>105</b>	<b>4.703</b>	<b>4.598</b>	<b>-136</b>	<b>-1.059</b>	<b>-221</b>	<b>2.926</b>	<b>29</b>	<b>179</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>6.430</b>	<b>1.727</b>										
C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)*	0	916	916	916	-919	-218		3.480	12	4	0	3.275	2.358											
E OPERE ULTIME	18.716	9.623	138	28.477	-9	-2	-140	2			16	-7	28.338	-140										
<b>Totale</b>	<b>93.944</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>94.077</b>	<b>-1.263**</b>	<b>-2.475**</b>	<b>-370</b>	<b>-1.045</b>	<b>-182</b>	<b>5.148</b>	<b>4.142</b>	<b>12</b>	<b>364</b>	<b>327</b>	<b>98.736</b>	<b>4.659</b>								

(\*) Non comprende l'intervento 'Nuovo Valico del Brennero' già ricompreso nella tabella B 'Investimenti realizzati per lotti Costruttivi'  
 (\*\*\*) comprensivi dei tagli ed accantonamenti ex Decreti Legge 35/2013, 4/2014 e 66/2014 e all'articolo 1, comma 428, della legge 147/2013 e successive modifiche

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A 00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CcP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni			Totale risorse (Opere in corso)	Totale iscrizioni
		MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro		
A1001	Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)			1.804	0	-4	30	18				-32	1.817	12	
<b>Totale A00</b>	<b>Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</b>	<b>1.804</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-32</b>	<b>1.817</b>	<b>12</b>	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*				Definanziamento				Risorse aggiuntive				Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE,LL, e altro	MEF	MIT	MISE	UE	EE,LL, e altro	MEF	MIT				MISE
A1004	Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria (SCMT, SSC, checkpoint, protezione cantieri e mezzi d'opera, protezione P.L., dismissione contesti obsoleti, sperimentazione tecnologie innovative e venti trasversali)			<b>2.593</b>													
A1013	Idrogeologia e sismica (1ª fase)			19													
A1006	Soppressione passaggi a livello			1.496													
A1004	Obblighi di legge (sicurezza in galleria, risanamento acustico e accessibilità terminali viaggiatori)			870	-145												
A1011	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo			100													
<b>Totale A 01</b>	<b>Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge</b>			<b>5.079</b>	<b>-145</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>375</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>17</b>	<b>-62</b>	<b>5.424</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

**VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE**  
**TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**  
**A 02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento**

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdfP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni		Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni
		MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE		
A2001	Tecnologie per la circolazione	-6		-66		70		25	11			-15	2.144	19
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R											-10	695	-10
A2008	Sviluppo tecnologie innovative											0	232	0
A2009	Security												114	
A2010	Sistemi Informativi							1				-8	372	-7
A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)			-44				1					171	-43
<b>Totale A 02</b>	<b>Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>-110</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-33</b>	<b>3.727</b>	<b>-41</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
 TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Indice variazioni	
		MEF	MIT	MISE UE	MEF	MIT	MISE UE	MEF	MIT	MISE UE				EE.LL. e altro
<b>Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia: Aree metropolitane</b>													<b>1.217</b>	
P054	Upgrading Nodo di Milano (comprende PRG e ACC Milano Lambrate e Porta Garibaldi, PRG Monza, distanziamento)	592	0	-51	0	0	0	0	0	0	42	38	310	163
		125					185							
P075	Upgrading Nodo di Venezia (comprende PRG Venezia Santa Lucia e nuovo blocco Venezia Mestre - Venezia Santa Lucia)	0					40						40	10
P076	Upgrading Nodo di Firenze (comprende 1° fase potenz. tecnologico nodo di Firenze e upgrading PC Firenze-Roma)	20					10						30	10
P053	Upgrading Nodo di Roma (comprende potenz. tecnologico nodo di Roma, ACC Tuscolana e Casilina, distanziamento tratte Casilina-Ciampino e Cesano-S. Pietro e upgrading tecnologico Ciampino)	249					100	173	1			-5	518	200
P055	Piano Stazioni e ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	198		-51				89		41		43	319	121
<b>Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia: Corridoi merci</b>													<b>557</b>	
P056	Upgrading corridoio Reno-Alpi (comprende sagoma PC80 linee Chiasso-Milano e Luino-Milano/Novara, modulo 750m linee Sempione via Arona e Borgomanero e modulo 700m Luino-Milano)	279	0	0	0	-32	0	125	65	0	0	0	557	275
		59					45	55			120		279	229
P057	Upgrading corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico (comprende sagoma PC80 Torino-Milano, modulo 750m Torino-Trieste/Tarvisio/Ancona e 650/750m Adriatica (fasi))	55						10					65	10
P058	Upgrading corridoio Scandinavia - Mediterraneo (comprende sagoma PC80 Milano-Bologna-Firenze (fase) e La Spezia-Pisa, PC45 Livorno-Roma-Napoli via Formia, modulo 650/750m Verona-Napoli, Milano-Bologna e Firenze-Livorno (fasi))	84					30						114	50
P060	Infrastrutturazione porti (comprende Trieste e Genova)	13					15						28	15
P061	Infrastrutturazione terminali intermodali (comprende tecnologie Milano smistamento e Bari Lamasinata)	67		-32			35						70	3

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE

TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A 03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Importi in Milioni di euro

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*	Definanziamento				Risorse aggiuntive				Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni		
			MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE				UE	EE.LL. e altro
<b>Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia: Corridoi viaggiatori</b>															
P067	Velocizzazione Milano-Venezia e Venezia-Trieste	0	0	0	-10	-20	0	0	0	0	0	0	5	457	35
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrice Napoli-Bari-Taranto/Lecce	321											5	326	3
P073	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrice Salerno-Reggio Calabria	40												40	
P074	Upgrading e potenziamento tecnologico direttrici Palermo-Messina/Catania e Messina-Catania-Siracusa	58			-10	-20				20				48	-10
P069	Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico passeggeri	8												8	0
<b>Totale A03 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia</b>		<b>1.298</b>	<b>0</b>	<b>-51</b>	<b>-10</b>	<b>-52</b>	<b>0</b>	<b>505</b>	<b>337</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>43</b>	<b>2.231</b>	<b>933</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A.04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni			Totale risorse (Opere in corso)	Totale scissioni	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE,LL, e altro	MEF	MIT	MISE	UE	EE,LL, e altro	MEF	MIT			MISE
<b>Aree metropolitane: Torino</b>																
0052	Realizzazione quadruplicamento Porta Susa -Stura	1.106	0	0	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.106	0
0041_A	Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (progettazione fasi prioritarie)	66													66	
<b>Aree metropolitane: Milano</b>																
0134_A	Potenziamento linea Gallarate-Rho (progettazione)	402													20	-382
0046_A	Raddoppio Milano-Mortara (raddoppio Milano S.Cristoforo-Albairate/Vermezzo, progettazione riqualificazione Milano S.Cristoforo-P.ta Romana e progettazione preliminare raddoppio Albairate/Vermezzo-Parona-Mortara)	236	-25											-8	203	-33
0295	Accessibilità Malpensa	1												-1	0	-1
P014	Fermata passante nodo di Milano	3													3	
0035_A	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo (progettazione preliminare)	2													2	
<b>Aree metropolitane: Verona</b>																
0260	Collegamento ferroviario aeroporto di Verona (progettazione preliminare)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Aree metropolitane: Venezia e Area Veneta</b>																
0266_A	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia (progettazione)	1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0
		1												11	11	0
<b>Aree metropolitane: Genova</b>																
0240_A	Potenziamenti infrastrutturale Voltri-Brignole (fasi)	581	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	581
		581												5	581	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

# Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

## VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE

### TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

#### A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE				EE.LL. e altro
<b>Aree metropolitane: Bologna</b>														
1161	Adegamenti preliminari alla linea storica ed al nodo di Bologna per integrazione funzionale con AV/AC	212	-13	0	0	0	0	0	0	0	0	-8	192	-21
0037	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna (1 <sup>a</sup> fase)	160	-13									-8	140	-21
1438	Nodo Casalecchio di Reno: interrimento Porrettana (contributo RF1)	51											51	0
<b>Aree metropolitane: Firenze</b>														
1346_A	Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa (fase)	78	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	43	-35
0258_A	Aree metropolitane: Roma	78	-14	0	0	0	0	0	0	0	35	3	43	-35
0035	Gronda merci di Roma: progettazione definitiva cintura nord e progettazione preliminare cintura sud	23	-7										16	-7
0290	Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	323											323	
0290_A	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	150	-7						7			-7	143	-7
031_L_A	Progettazione definitiva 1 <sup>a</sup> Stralcio Passo Corese-Osteria Nuova	4											4	
031_L_A	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano (progettazione)	6											6	0
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	0								20	10		30	30
1483_A	Nodo di interscambio di Pigneto (fase)	22											22	
1417	Potenziamento linee Castelli Romani (fasi)	18								3			21	3

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
 TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI  
 A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione intervento	Coperture finanziarie CdfP agg. 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni			Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni
		MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro		
<b>Aree metropolitane: Bari</b>		<b>558</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>556</b>	<b>-2</b>
0332_A	Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari C.le-Bari Torre a Mare) e progettazione preliminare Bari Nord (interramento tratta S.Spirito-Palese)	<b>398</b>											<b>-2</b>	<b>396</b>	<b>-2</b>
0149	Sistemazione Nodo di Bari	<b>160</b>			<b>-12</b>					<b>12</b>				<b>160</b>	
<b>Aree metropolitane: Palermo</b>		<b>2.066</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>108</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>2.066</b>	<b>0</b>
0036	Nodo di Palermo	<b>1.152</b>										<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>1.152</b>	
0336_A	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Castelbuono	<b>914</b>			<b>-108</b>					<b>108</b>				<b>914</b>	<b>0</b>
<b>Aree metropolitane: Catania</b>		<b>244</b>	<b>-111</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133</b>	<b>-111</b>
0115	Raddoppio Messina - Siracusa tratta Catania Ognina - Catania Centrale e completamento tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	<b>120</b>			<b>-3</b>					<b>3</b>				<b>120</b>	<b>0</b>
070_A	Sistemazione nodo di Catania (progettazione)	<b>124</b>	<b>-111</b>	<b>-1</b>							<b>1</b>			<b>13</b>	<b>-111</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE				EE.LL. e altro
<b>Core Network Corridor: Reno-Alpi</b>														
0166_A	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza (progettazione preliminare)	145	-100	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	57	-88
		4											4	
0166_A	Quadruplicamento Tortona-Voghera (progettazione)	6											6	
0177_A	Potenziamento Bergamo - Seregno (gronda merci est di Milano): progettazione e oneri di parallelismo con autostrada pedemontana	83	-59										24	-59
0123_A	Nodo di Novara: passante ferroviario merci (progettazione e contributo a TAV per opere propedeutiche)	50	-41										9	-41
0164_A	Potenziamento linee di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona (progettazione preliminare e progettazione definitiva tratta Vignale-Oleggio)	1		-1						14			14	12
0165_A	Raddoppio Laveno-Luino (progettazione preliminare gronda merci ovest di Milano)	1											1	
<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>														
0102_A	AV/AC Milano-Venezia: nodo di Verona	111	-19	-30	0	-2	0	0	0	17	0	0	76	-35
		2											2	
0191_A	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi (progettazione preliminare)	17		-8						10			18	7
0182_A	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi-Trieste (progettazione)	48		-22						8			33	-15
1064_PROG	Nuova linea AV/AC Trieste-Divaca (progettazione)	44	-19			-2							22	-22

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni		Totale risorse (Opere in corso)	Totale variazioni
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro			
1420	Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)	393	-56	0	0	-23	0	0	5	0	1	778	545	
	Adeguamento sagoma gabarit C gallerie direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	83			-1						1	83		
0071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	0					350					350	350	
0252_A	Potenziamento linee di accesso al Brennero - progettazione definitiva lotti 1 e 4, progettazione preliminare lotto 2 e realizzazione sublotto 1 fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente	77	-1		-8		38		5			111	54	
0337_A	Potenziamento linee di accesso al Brennero - progettazione e opere propedeutiche lotto 3: circonvallazione di Trento	15	-55		-14		70					16	7	
0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce	43										43		
0397_A	Nodo di Falconara (fase)	174										174		

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE

TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale risorse (Opere in corso)
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE			
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Bari-Taranto</b>		<b>2.336</b>	<b>-100</b>	<b>0</b>	<b>-100</b>	<b>-107</b>	<b>0</b>	<b>288</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>2.359</b>	
0284	Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	<b>813</b>										<b>813</b>	
0278_A	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Canello-Frasso Telesino	<b>730</b>	<b>-100</b>		<b>-100</b>			<b>200</b>				<b>730</b>	<b>0</b>
0278_B	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Benevento	<b>21</b>										<b>21</b>	
0098_A	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia: raddoppio Bovino-Cervaro e completamento raddoppio Vitulano-Apice, progettazione definitiva raddoppio Orsara-Bovino	<b>258</b>								<b>33</b>		<b>291</b>	<b>53</b>
0100	Raddoppio Bari-Taranto	<b>479</b>				<b>-77</b>		<b>68</b>		<b>9</b>		<b>479</b>	
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	<b>35</b>				<b>-30</b>		<b>20</b>				<b>26</b>	<b>-10</b>
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Salerno-Reggio C.</b>		<b>830</b>	<b>0</b>	<b>-7</b>	<b>0</b>	<b>-7</b>	<b>-11</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>-10</b>	<b>807</b>	<b>-23</b>
0013	Nuova linea a monte del Vesuvio	<b>383</b>					<b>-11</b>				<b>-12</b>	<b>360</b>	<b>-23</b>
0274_A	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (progettazione preliminare)	<b>10</b>										<b>10</b>	
0263	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	<b>230</b>				<b>-7</b>		<b>5</b>		<b>2</b>		<b>230</b>	
0324_A	Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri (progettazione preliminare)	<b>7</b>			<b>-7</b>					<b>7</b>		<b>7</b>	
1689	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano	<b>200</b>										<b>200</b>	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale var. 2010-2011
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE			
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Messina-Catania-Palermo</b>		<b>930</b>	<b>-33</b>	<b>0</b>	<b>-57</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>897</b>	<b>-33</b>
0149_A	Itinerario Messina-Catania: raddoppio tratta Giampilieri-Fiumefreddo (progettazione)	<b>46</b>	<b>-33</b>									<b>13</b>	<b>-33</b>
0771_A	Velocizzazione Catania - Siracusa tratta Bicocca-Augusta	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-57</b>		<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>		<b>81</b>	
0775_A	Nuovo collegamento Palermo-Catania: realizzazione raddoppio Bicocca-Catanuova-Raddusa e velocizzazione Marianpoli-Roccalumba e studio di fattibilità Raddusa-Enna-Fiumetorto	<b>803</b>	<b>-8</b>				<b>8</b>					<b>803</b>	
<b>Core Network Corridor: Baltico-Adriatico</b>		<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>65</b>
1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Villa Opicina (comprende 1^ fase nodo di Udine)	<b>41</b>						<b>10</b>				<b>51</b>	<b>10</b>
1133a	Nodo di Udine	<b>0</b>					<b>50</b>					<b>50</b>	<b>50</b>
1133b	Completamento raddoppio Palmanova-Udine	<b>0</b>						<b>5</b>				<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Core Network: linea Milano-Bologna</b>		<b>156</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>0</b>
0243	Scalo merci di Modena Marzaglia	<b>107</b>										<b>107</b>	
NA023	Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	<b>49</b>										<b>49</b>	
<b>Core Network: linee Ventimiglia-Genova e Genova-La Spezia</b>		<b>711</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>711</b>	<b>0</b>
0077	Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia: tratte Andora - S.Lorenzo e S.Lorenzo - Ospedaletti	<b>670</b>										<b>670</b>	
0289_A	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure (progettazione)	<b>41</b>										<b>41</b>	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/etichette e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E



Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

**VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE**  
**TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI**  
**A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità**

Codice Programma / Progetto	Descrizione intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale risorse (Opere in corso)
		MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro				
<b>Comprehensive network: linee Adriatica e Ionica</b>													
0310_A	Taranto-Metaponto (progettazione preliminare)	552	-64	0	-122	0	83	39	0	0	64	552	1
0142_A	Raddoppio della Pescara-Bari 1^ fase (comprende raddoppio tratte Ortona-Foggia-Apricena-S. Severo e ACC di Foggia)	289		-39			39					289	0
0311_A	Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello (fase)	155		-83			83					155	
0142_B	Completamento raddoppio Pescara-Bari tratta Termoli-Lesina (progettazione)	106	-64								64	106	
<b>Comprehensive network: linee Orte-Falconara e Foligno-Terontola</b>													
0119	Potenziamento infrastrutturale linea Orte-Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Castelplano-Montecarotto	329	-8	0	0	0	0	0	0	8	0	329	0
0226_A	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terontola (progettazione)	18		-6			0					11	-6
0610	Velocizzazione linea Foligno-Perugia-Terontola	36										36	0
0334_A	Potenziamento della linea Foligno-Perugia-Terontola - primo stralcio (progettazione preliminare)	1										1	
<b>Comprehensive network: linee regionali Piemonte/Val d'Aosta</b>													
1357	Potenziamento Linea Fossano-Cuneo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
1356	Potenziamento Linea Chivasso-Aosta-Pré St. Didier	21										21	
0332_A	Progettazione collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la Torino-Milano (lunetta di Chivasso), progettazione variante Verres-Chatillon ed altri interventi diffusi	13										13	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE

TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg. 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale risorse (Opere in corso)	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE				EE.LL. e altro
<b>Comprehensive network: linee regionali Lombardia</b>														
0787	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	259	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38	299	47
1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	223										38	261	53
		36									2		38	2
<b>Comprehensive network: linea Pontremolese</b>														
0981	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese: raddoppi S.Stefano di Magra - Chiesaccia e Solignano-Fornovo e completamento raccordo Garfagnana	613	0	-6	0	0	0	0	6	0	0	11	624	11
0776_A	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese: prima fase nodo di Parma e progettazione definitiva raddoppio Parma-Fornovo	56		-6					6				56	
<b>Comprehensive network: linee regionali Abruzzo e Molise</b>														
0312_A	Venafrò - Termoli (studi)	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
0307_A	Roma-Pescara (progettazione preliminare)	0											0	
		5											5	
<b>Comprehensive network: linee regionali Calabria</b>														
1658	Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0
<b>Comprehensive network: linee regionali Basilicata</b>														
0706_A	Battipaglia-Potenza (progettazione preliminare)	329	-23	0	0	0	0	0	0	0	0	-30	249	-80
0501_A	Potenza - Metaponto (progettazione preliminare)	2											2	
1674	Linea Potenza - Foggia - Ammodernamento	200											200	
0136	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	125	-23									-30	45	-80

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE

TABELLA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI

A 04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010-2011*				Definanziamento				Risorse aggiuntive				Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale risorse (Opere in corso)
		MEF	MIT	MISE	UE	MEF	MIT	MISE	UE	EE,LL, e altro	UE	EE,LL, e altro	UE			
<b>Comprehensive network: linee regionali Sicilia</b>																
0242	Velocizzazione Palermo-Agrigento	314	0	-120	0	-24	0	0	0	0	0	0	0	0	170	-144
0315_A	Siracusa-Ragusa-Gela (progettazione preliminare)	192				-24									168	-24
0314_A	Palermo-Trapani (progettazione preliminare)	2				-120									1	-120
<b>Comprehensive network: linee Sardegna</b>																
1670_A	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda (fase)	178	-79	0	0	-17	0	0	0	0	0	0	0	0	82	-97
1524	Interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia	130	-97												33	-97
1586	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	19	17			-17									19	
0313_A	S. Gavino-Sassari-Olbia (progettazione preliminare)	2													2	
<b>Altro: Altro</b>		<b>1.589</b>	<b>-316</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-30</b>	<b>210</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>34</b>	<b>-14</b>		<b>1.589</b>	<b>-1</b>	
A1003	Ammodernamento infrastrutturale	269								35	11	30		345	73	
A1007	Piano riqualificazione grandi e medie stazioni	385												385	0	
A1008	Sviluppo flotta navale	60												60		
NA011	Opere in fase di ultimazione: oneri per completamento opere e chiusura lavori	857	-16			-30					24	-47		788	-69	
NA026	Fondo studi di fattibilità	14										-7		7	-7	
NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti monetari e altre compensazioni finanziarie	4	-300				210	80				10		4	0	
<b>Totale A 04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</b>																
		<b>16.033</b>	<b>-967</b>	<b>-444</b>	<b>-220</b>	<b>-444</b>	<b>-179</b>	<b>1.272</b>	<b>199</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>95</b>	<b>90</b>	<b>15.496</b>	<b>-537</b>	

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
 TABELLAA - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI  
 A 05 - Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie CdP agg 2010- 2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni		Totale risorse (Opere in corso)	Totale verificabile
		MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE UE		
	Core Network Corridor: Rete AV/AC Torino- Milano-Napoli	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000												32.000
	<b>Totale Tabella A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI</b>	59.981	-1.118	-495	-230	-606	-182	2.222	631	0	181	304	6	60.694
														713

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAB - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*				Definanziamento				Risorse aggiuntive				Rimodulazioni		Totale risorse (Opere in corso)	Totale verificazioni
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE		
<b>Core Network Corridor: Reno-Alpi</b>																	
AV20	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi (lotti costruttivi finanziati)	1.820	0	-1.035	0	0	802	0	0	0	0	0	0	0	0	1.587	-233
		1.820		-1.035			802									1.587	-233
<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>																	
AV15	AV/AC Milano-Venezia: tratta Treviglio-Brescia	2.098	-133	-24	0	0	1.089	29	0	128	0	0	0	0	0	3.187	1.089
AV17	AV/AC Milano-Venezia: tratta Brescia-Verona	0					768			128						768	768
AV18	AV/AC Milano-Venezia: subtratta Verona-Vicenza	48					321									369	321
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (Inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)</b>																	
0283	Nuovo valico del Brennero (studi, indagini geognostiche e lotti costruttivi finanziati)	728	-3	0	0	-221	324	0	0	51	7	1	1	1	1	888	130
<b>Core Network Corridor: Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Bari-Taranto</b>																	
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara	57	0	0	0	0	711	0	0	0	0	0	0	0	0	768	711
<b>Totale Tabella B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI</b>																	
		4.703	-136	-1.059	0	-221	2.926	29	0	179	7	1	1	1	1	6.430	1.727

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAC - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)

Codice Programma / Progetto	Descrizione Intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010-2011*			Definanziamento			Risorse aggiuntive			Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Totale finanziabili	
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE				EE.LL. e altro
	<b>Core Network Corridor: Mediterraneo</b>	<b>916</b>	<b>0</b>	<b>-919</b>	<b>0</b>	<b>-218</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.480</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3.275</b>	<b>2.358</b>
P1.0001	Nuova linea Torino - Lione (interventi prioritari - quota Italia)	<b>916</b>		-919	0	-218			3.480	12	4		<b>3.275</b>	<b>2.358</b>
	<b>Totale Tabella C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)</b>	<b>916</b>	<b>0</b>	<b>-919</b>	<b>0</b>	<b>-218</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.480</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3.275</b>	<b>2.358</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E

Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

Importi in Milioni di euro

VARIAZIONE COPERTURE FINANZIARIE  
TABELLAE - OPERE ULTIMATE

Codice Programma / Progetto	Descrizione intervento	Coperture finanziarie Cdp agg 2010- 2011*				Definanziamento				Risorse aggiuntive				Rimodulazioni	Totale risorse (Opere in corso)	Variazioni 2010-2011		
		MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT	MISE	UE	EE.LL. e altro	MEF	MIT				MISE	UE
<b>Ultimati: Ultimati</b>		<b>28.477</b>	<b>-9</b>	<b>-2</b>	<b>-140</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>-7</b>	<b>28.338</b>	<b>-140</b>
E.1	Manutenzione Straordinaria ed Obblighi di Legge	<b>17.114</b>														<b>3</b>	<b>17.117</b>	<b>3</b>
E.2	Sviluppo infrastrutturale e upgrading	<b>7.643</b>	<b>-9</b>														<b>7.634</b>	<b>-9</b>
E.3	Impianti industriali e terminali viaggiatori e merci	<b>755</b>														<b>-1</b>	<b>753</b>	<b>-1</b>
E.4	Studi di fattibilità e progettazioni	<b>360</b>		<b>-2</b>	<b>-140</b>	<b>0</b>						<b>2</b>			<b>16</b>	<b>-9</b>	<b>227</b>	<b>-133</b>
E.5	Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficiamento	<b>2.605</b>														<b>0</b>	<b>2.605</b>	<b>0</b>
	<b>Totale Tabella E OPERE ULTIMATE</b>	<b>28.477</b>	<b>-9</b>	<b>-2</b>	<b>-140</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>-7</b>	<b>28.338</b>	<b>-140</b>

\* coperture finanziarie iscritte nel precedente contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 al netto delle riclassifiche tra le diverse righe/tabelle e degli interventi ultimati trasferiti in tabella E



## **ALLEGATO N.1**

### **1.Relazione informativa**

*Roma, 08 agosto 2014*

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a flourish.



**Relazione Informativa al**  
**Contratto di Programma**  
**2012 – 2016**  
**parte investimenti**

Versione del 8 agosto 2014



## Indice

<b>1. IL NUOVO CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016 – PARTE INVESTIMENTI .....</b>	<b>4</b>
1.1 La struttura e il contenuto del nuovo Contratto .....	4
<b>2. LE LINEE STRATEGICHE DEL PIANO INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA .....</b>	<b>8</b>
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
<b>3. L'EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO PROGETTI .....</b>	<b>23</b>
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.





Tab. 1 - Sintesi

		interventi				Rinvi per	
Totale variazioni di portafoglio		2017-2018-2019 RISORSE	2018-2019-2020 Nuovi avvisi	Rinvi effettivi	Totale variazioni	2017-2018-2019 RISORSE	2018-2019-2020 RISORSE
Grandi opere	Corridoio Mediterraneo	3.447					
	Corridoio Scandinavico-Mediterraneo	4.120					
	Corridoio Reno-Alpi	-233					
Nuovi interventi per 5,901 mln di euro	Sicurezza	345					
	Aree Metropolitane	607					
	Corridoi merci	345					
Nuovi avvisi		1.692					
	Velocizzazioni	395					
	Definanziamenti recati da specifici provvedimenti normativi	-834					
Rinvi per 945 mln di euro		-1.152					
	Definanziamenti ex lege (cap. 7122) applicati secondo i criteri previsti dalla Delibera CIPE 6/2009	-318					
	Totale variazioni di portafoglio	4.659,1					
		916	2.358		2.358	916	3.274
	Nuova linea Torino-Ione	0	768		768	0	768
	AV/AC Brescia-Verona	48	321		321	48	369
	AV/AC Milano-Venezia: tratta Verona-Vicenza	728	159		159	728	888
	AV/AC Milano-Venezia: tratta Vicenza-Padova	92	35		35	92	127
	Nuovo Valico del Brennero	57	711		711	57	768
	Linea di accesso meridionale al Brennero	1.820	-233		-233	1.820	1.587
	Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Osara	2.559	221		221	2.559	2.780
	Terzo Valico dei Giovi	72	79		79	72	151
	Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria	1.513	45		45	1.513	1.558
	Sismica e idrogeologia	185	185		185	185	185
	Opere sostitutive per eliminazione interferenze con la ferrovia (soppressione PI)	293	293		293	293	293
	Nodo di Milano	40	40		40	40	40
	Nodo di Roma (incluso raddoppio Campoleone-Aprilia)	89	89		89	89	89
	Nodo di Venezia	60	60		60	60	60
	Upgrading terminali viaggiatori (innalzamento marciapiede e sistemi IAP)	170	170		170	170	170
	Nodo di Udine	30	30		30	30	30
	Adeguamento sagoma PC 80 linee Luino, Chiasso, Torino-Milano	60	60		60	60	60
	Adeguamento a modulo 650/750 Corridoio Scandinavico-Mediterraneo (fase)	25	25		25	25	25
	Adeguamento modulo linee Sempione e Luino (fasi)	350	350		350	350	350
	Potenziamento porto di Trieste e terminale di Bari Lamasinata	35	35		35	35	35
	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	10	10		10	10	10
	Velocizzazione Milano-Venezia-Trieste	402	-382		-382	402	20
	Altre tecnologie	130	-79		-79	130	51
	Potenziamento Gallarate - Rho (1^ fase)	121	-120		-120	121	1
	Ferrovie PAC Sardegna: ammodernamento rete sarda	169	-140		-140	169	169
	Siracusa-Ragusa-Gela	78	-35		-35	78	43
	Partecipazione Stretto di Messina e studi e progettazioni opere connesse	383	-11		-11	383	372
	Pistoia-Montecatini	26	-26		-26	26	0
	Fermata Vesuvio Est (quota finanziaria)	77	-9		-9	77	68
	Nuova Linea Ferrandina-Matera (Matera La Martella - Venusio)	35	-10		-10	35	26
	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	44	-21		-21	44	23
	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	50	-41		-41	50	9
	Linea ferroviaria transfrontaliera Trieste/Divača: studio e progettazione	124	-111		-111	124	13
	Nodo di Novara passante ferroviario merci (quota fase prioritaria)	46	-33		-33	46	13
	sistemazione del nodo di Catania	13	-13		-13	13	0
	Raddoppio Giampieri-Flumefreddo	83	-59		-59	83	24
	Opere di completamento Raddoppio Bergamo-Treviglio	69	-23		-23	69	46
	Potenziamento Bergamo-Seregno	23	-7		-7	23	16
	Nuova linea Ferrandina-Matera (Ferrandina-Matera La Martella)	236	-25		-25	236	211
	Gronda merci di Roma (quota progettazione definitiva)						
	Raddoppio Milano - Mortara: mitigazione ambientale P.ta Romana - S. Cristoforo						
	Riperimetrare programmi di natura tecnologica						

*[Handwritten signature]*

## 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		Avanzament o al 31/12/2013	Importi in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziament		Fabbisogni		
						Totale	2015	2016
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 finanziament		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 Fransosi 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 "Ricognizione 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 franoso, 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 finanziament		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		Avanzament o al 31/12/2013	importi in milioni di euro		
			Totale	di cui nuovi finanziament		Fabbisogni		
			Totale	2015	2016			
A1013	Sismica (1^ 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		Avanzamenti 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° 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	Definanz. / Accantonamenti	importi in milioni di euro
			Totale variazioni
Nuova linea Torino-Lione	3.496	-1.137	2.358
AV/AC tratta Treviglio-Brescia	158	-158	
AV/AC tratte Brescia-Verona e Verona-Padova	1.089	0	1.089
Itinerario Napoli-Bari tratta Canello-Frasso Telesino	200	-200	
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
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>6.951</b>	<b>-2.832</b>	<b>4.120</b>

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	
<b>AREE METROPOLITANE</b>	<b>185</b>	PRG Lambrate (progettazione e realizzazione)			95			
		ACC e PRG Milano Porta Garibaldi				90		
		Nuovo apparato ACC Milano Lambrate						
	<b>40</b>	PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4'			40			
		Venezia Mestre - Venezia SL						
	<b>293</b>	PRG Roma Tiburtina Fase 5			10			
		PRG e ACC Tuscolana e Casilina (fasi)				90		
		PRG e ACC Ciampino (fasi)						
		Tecnologie Tratta Cesano-RM S.Pietro						
		Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma	173					
	Raddoppio Campoleone-Aprilia					20		
<b>89</b>	Piano innalzamento marciapiedi				9	51		
	Informazione al Pubblico per il trasporto pubblico locale	19			10			
<b>SUBTOTALE AREE METROPOLITANE</b>	<b>607</b>			<b>192</b>	<b>145</b>	<b>199</b>	<b>-</b>	<b>71</b>

## 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 avvisi 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	Altro	
<b>VELOCIZZAZIONI</b>		Velocizzazione Milano - Venezia		5				
		Velocizzazione Venezia - Trieste		30				
	Velocizzazioni	Direttrice Adriatica: adeguamento del tracciato e velocizzazione			350			
		Altre tecnologie	10					
	<b>SUBTOTALE VELOCIZZAZIONI</b>	<b>395</b>		<b>10</b>	<b>35</b>	<b>350</b>		

## 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 avvii interventi per lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci**

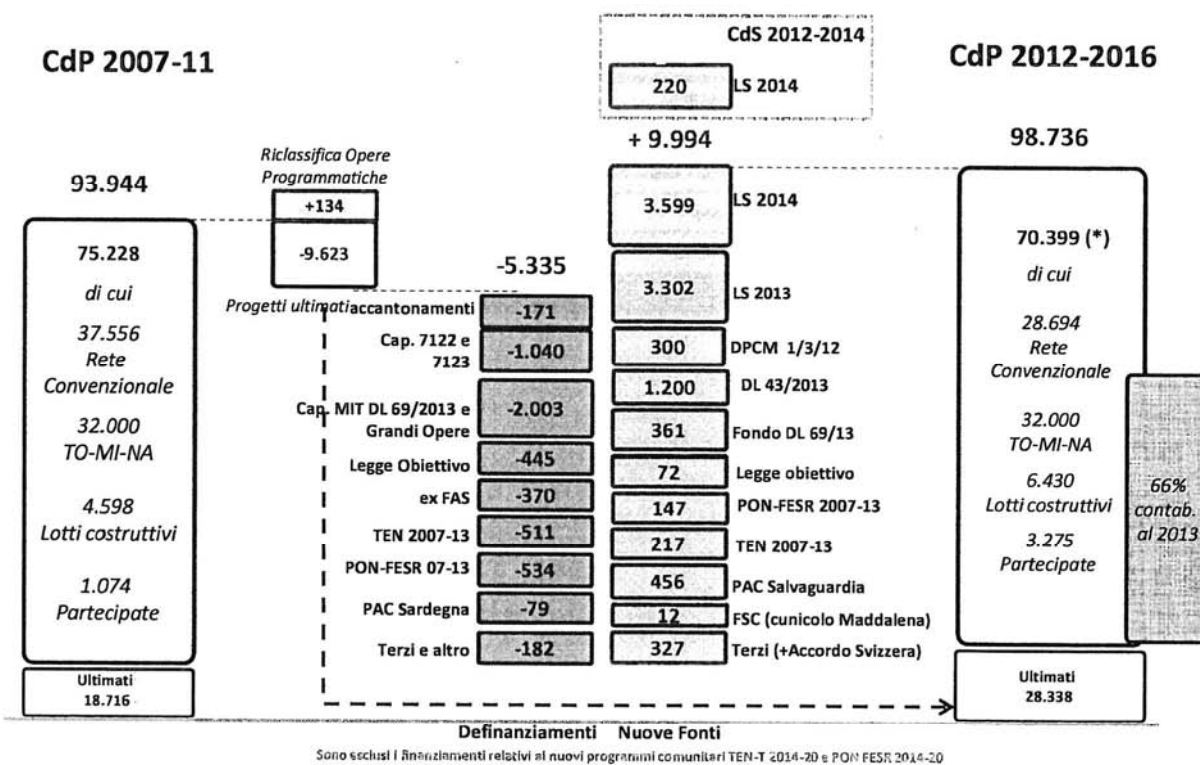
Area/Core Corridor	Totale	Intervento	Risorse					
			DL 69/2013	DL 43/2013	LS 2014	DPCM 1/3/2012	Altro	
<b>CORRIDOI MERCI</b>	<b>Adeguamento sagoma</b>	Adeguamento sagoma PC 80 linea Chiasso	40					
		Adeguamento sagoma PC 80 linea Luino					120	
		Adeguamento sagoma PC 80 linea Torino-Milano	10					
	<b>Allungamento modulo di linea</b>	Adeguamento a modulo 650/750 Corridolo 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			
	<b>Gronde merci</b>	<b>60</b>	Nodo di Udine	10		50		
	<b>Porti e scali merci</b>	<b>25</b>	Porti e scali merci			25		
	<b>SUBTOTALE CORRIDOI MERCI</b>	<b>345</b>		<b>75</b>	<b>35</b>	<b>115</b>	<b>- 120</b>	

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



### **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)<sup>1</sup>;
  - ✓ **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)<sup>2</sup>.
- **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 Brennero<sup>3</sup>;
- **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;

<sup>1</sup> 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 defianziamento 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.

<sup>2</sup> 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;

<sup>3</sup> 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**

		<i>milioni di euro</i>
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
<b>cap. 7122/MEF</b>	"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 Canello-Frasso Telesino)	100
	"Legge di Stabilità 2014" art.1 comma 80 (Velocizzazione Bologna-Lecce)	350
<b>cap. 7493/MEF</b>	Risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale (Fondo di rotazione)	456
<b>cap. 7532/MIT</b>	"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
<b>cap. MIT 7540</b>	Decreto Legge 69/2013 "Decreto del fare"- art.18 comma 2	361
	"Legge di Stabilità 2014" Legge 27 dicembre 2013 n. 147 - rifinanziamento	200
<b>cap. 7515/MIT</b>	"Legge di Stabilità 2014" - Legge 27 dicembre 2013 n. 147 - rifinanziamento (AV/AC Treviglio-Brescia)	29
<b>cap. 7060/MIT</b>	Legge Obiettivo	72
<b>cap. 8425/MISE</b>	Fondo Sviluppo e Coesione (Delibera 86/2010 finanziamenti per il cunicolo della Maddalena della nuova linea Torino-Lione)	12
<b>UE</b>	TEN- T ciclo 2007 -2013	217
<b>UE</b>	PON FESR CICLO 2007-2013	147
<b>Altro</b>	Risorse da Enti Terzi e altro	327
<b>TOTALE FONTI CdP - parte Investimenti</b>		<b>9.994</b>

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





**Tab. 8 - Allocazione nuove risorse**

	Importo complessivo	Nuovi avvisi	milioni di euro
<b>Fondo interventi urgenti ed indifferibili</b>	<b>300</b>		
Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria	221	✓	
Sismica e Idrogeologia	79	✓	
<b>Legge di Stabilità 2013</b>	<b>3.302</b>		
Nuovo Valico del Brennero	325	✓	
Quadruplicamento Fortezza-Verona (sub lotto1)	37	✓	
Nuova linea Torino-lione	2.940	✓	
<b>Legge di Stabilità 2014</b>	<b>3.599</b>		
AV/AC Brescia-Verona	768	✓	
AV/AC Verona-Padova	321	✓	
Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara	711	✓	
Nuova linea Torino-lione	540		
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	350	✓	
Itinerario Napoli-Bari tratta Canello-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	✓	
<b>Decreto legge n. 43/2013 "Emergenze ambientali"</b>	<b>1.200</b>		
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 Canello-Frasso Telesino e colli di bottiglia	113		
<b>DL 69/2013 "Decreto del Fare"</b>	<b>361</b>		
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	✓	
<b>Fondo di rotazione - Piano di Salvaguardia</b>	<b>456</b>		
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	20		
ACC Bari Lamasinata	25		
Adeg. tecno.e infrast. incremento prestazioni e affidabilità linea Battipaglia-RC (ponte Petrace)	5		
Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastrillo	108		
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nordo 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 - Catan a Centrale	3		
Velocizzazione Catania - Siracusa tratta Bicocca-Targia	55		
Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	20		

segue

	Importo complessivo	Nuovi avvisi	milioni di euro Compensazioni
<b>Legge Obiettivo</b>	<b>72</b>		
Progettazione interventi nel Programma Infrastrutture Strategiche	72		
<b>Fondo Sviluppo e Coesione</b>	<b>12</b>		
Nuova linea Torino-lione (cunicolo della Maddalena)	12	✓	
<b>Risorse TEN -T</b>	<b>217</b>		
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 dei traffic	5		
Potenziamento tecnologico Torino – Padova, Nodo ferroviario di Milano	5		
<b>Risorse PON-FESR 2007-2013</b>	<b>147</b>		
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nelle regioni di 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		
<b>Risorse da terzi e autofinanziamento</b>	<b>327</b>		
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	✓	
<b>TOTALE</b>	<b>9.994</b>		

**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**

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

### 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 Cagnoni" 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.

REGIONE	DESCRIZIONE INTERVENTO	PROGRAMMA PON-FESR 2007-2013					Agg. CdP 2012-2015	
		Decreto n. 11228 del 23/09/2008 n. 6892 del 07/02/2013	Decreto n. 20929 del 18/10/2010	Decreto n. 4722 del 20/05/2013	Decreto n. 21813 del 24/12/2013	Decreto n. 6903 del 06/08/2014	di cui a valere sul PON-FESR 07-13	di cui a valere sul PAC
Puglia	Nodo di Bari (ACC Bari P.N. e ingresso in variante a Bari C.le)	30	30	30	30	30	13	12
	ACC Bari Lamezia	25	25					
	ACC e PRG Foggia miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodi di Bari, tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto -	39	39	39	0			
	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	29	29	29	29	28	28	
	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	129	129	121	121	121	53	68
	SCC Bari-Taranto	27	27	27	27	27	21	6
	SCC Bari-Fasano						11	11
	Intervento di Rilancio al nodo di Bari - Lamezia	7						
	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete	35	26	26	26	26	6	20
	Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia					9	9	
Campania	Caserta-Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36	36	36	36	36	36	
	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	77	77	77	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	
Sicilia	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS - Carini	129	129	129	129	129	129	
	SCC nodo di Palermo	16	16	16	16	16	16	
	Raddoppio linea Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastrillo	333	333	333	333	333	225	108
	SCC Fiumetorto-Messina	15	15	15	15	15	15	
	Velocizzazione linea Catania-Siracusa tratte Bicocca - Targia	76	76	76	76	74	19	55
	Completamento del raddoppio (Catania Ognina-Catania C.le)	35	35	35	35	35	32	3
	SCC Messina-Siracusa	22	22	22	22	22	16	6
	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento	42	42	42	42	42	42	
	SCMT Sottosistema Terra SICILIA	47	47	47	47	47	47	
	Miglioramento infrastrutturali linea Messina-Catania-Bicocca					35	35	35
Calabria	Intervento "linea veloce Palermo-Catania"	20	20					
	Adeguamento linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria	200	198	193	193	193	193	
	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praja Ajete - 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	
	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria nella Regione Calabria					30	30	
	Amodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro - Taranto - Bari	26	26	26	26	26	26	
Diffusi	Metaponto-Sibari-Paola (Bivio S. Antonello): fase prioritaria	153	153	153	153	153	70	83
	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	
<b>1.678 TOTALE</b>		<b>1.659</b>	<b>1.641</b>	<b>1.583</b>	<b>1.534</b>	<b>1.566</b>	<b>1.272</b>	<b>406</b>

### 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.



## ACCORDO

### PER L'AGGIORNAMENTO DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016- PARTE INVESTIMENTI

*tra*

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,  
*e*  
Rete Ferroviaria Italiana SpA

RELATIVAMENTE AL COSTO, QUOTA ITALIA, DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA  
TORINO-LIONE

PREMESSO che:

- la legge 23 aprile 2014, n. 71 ratifica l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012, disciplinando la ripartizione dei costi per la realizzazione dell'opera tra i due Stati (art.18);
- in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il Contratto di programma 2012-2016, parte investimenti;
- ai sensi dell'art. 1, comma 10 della Legge 164/2014 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del Decreto c.d. Sblocca Italia), il contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti, **deve essere approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;**

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

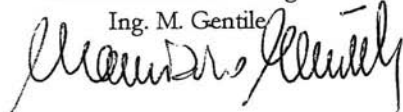
la stima del costo – quota Italia - dell'intervento Nuova linea Torino-Lione, riportato nella Tabella C "Partecipazioni societarie", pag. 58 (codificato con il codice CUP C11J0500003001) del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, **viene aggiornata a 5.676 milioni di euro** ed è articolata come segue:

- Studi ed indagini geognostiche (quota Italia): 854 milioni di euro;
- Realizzazione opera principale (quota Italia): 4.822 milioni di euro,  
al netto dell'adeguamento monetario da valutare fra Italia e Francia.

Roma, 5 dicembre 2014

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

L'Amministratore Delegato  
Ing. M. Gentile



IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI

Il Capo dipartimento Infrastrutture, Sistemi  
Informativi e Statistici  
Dott. P.E. Signorini





## ACCORDO

### PER L'AGGIORNAMENTO DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016- PARTE INVESTIMENTI

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana SpA

### RELATIVAMENTE AL COSTO DELLA TRATTA AV/AC VERONA - PADOVA

#### PREMESSO che:

- la Legge di Stabilità 2014 all'art.1 comma 76 ha previsto che le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art.2 della legge 191/2009 (lotti costruttivi);
- in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il Contratto di programma 2012-2016, parte investimenti;
- ai sensi dell'art. 1, comma 10 della Legge 164/2014 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del Decreto c.d. Sblocca Italia), il contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti, **deve essere approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;**
- l'art.3 comma 2 lettera b) della Legge 164/2014 prevede di finanziare *“con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ... i seguenti interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015: ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova”*. Inoltre la norma stabilisce, al comma 5, che *“il mancato rispetto dei termini fissati ... per l'appaltabilità e la cantierabilità delle opere determinano la revoca del finanziamento assegnato”*;
- il Decreto MIT/MEF del 13/11/2014 attuativo dell'art.3 comma 2 lettere a) e b) della Legge 164/2014 - in corso di registrazione presso la Corte dei Conti - ha assegnato all' "ulteriore lotto AV/AC Verona-Padova" finanziamenti per 90 milioni di euro; il medesimo Decreto MIT/MEF, in coerenza con i termini fissati dalla Legge 164/2014 per l'appaltabilità e la cantierabilità delle opere, ha definito le condizioni di revoca del finanziamento di seguito specificate:
  - 1) invio al MIT entro il 31 dicembre 2014 dell'Accordo *“ai sensi della convenzione vigente per la redazione del progetto definitivo per entrambi i sublotti Verona-Montebello di Vicenza e Montebello di Vicenza-Vicenza”*;
  - 2) invio al MIT entro il 30 giugno 2015 del *“progetto definitivo della tratta Verona Vicenza per la convocazione della conferenza dei servizi”*;

CONSIDERATO che:

- la tratta AV/AC Verona - Padova risulta tra quelle da realizzare per lotti costruttivi;
- coerentemente il Contratto di Programma 2012 - 2016 parte Investimenti, riporta la tratta AV/AC Verona - Padova nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", pag. 55; nello specifico la tratta Verona - Padova - i cui costi sono stati stimati prendendo a riferimento il Progetto Preliminare di cui alla Delibera CIPE 94/2006 - è articolata nelle **due subtratte Verona - Vicenza, prioritaria, con costo pari a 3.658 milioni di euro, e Vicenza - Padova con costo pari a 2.393 milioni di euro**; il costo complessivo della Tratta, comprensivo dell'ingresso urbano a Verona, risulta essere pari a **6.051 milioni di euro**;
- in aderenza alla Legge di Stabilità 2014 nell'ambito della subtratta Verona-Vicenza è stato finanziato il **1° Lotto Costruttivo per un importo di 369 milioni di euro**;
- il 29 luglio 2014 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza, RFI e la CCIAA di Vicenza, con il quale RFI si è impegnata a redigere uno Studio di Fattibilità per l'attraversamento del territorio vicentino sulla base della proposta progettuale formulata dagli Enti locali;
- lo Studio di Fattibilità approvato da RFI in data 05.12.2014 ha evidenziato per la **subtratta Verona - Vicenza un costo pari a 4.153 milioni di euro e per la subtratta Vicenza - Padova un costo di 1.249 milioni di euro**, per un costo complessivo della **Tratta Verona - Padova pari a 5.402 milioni di euro**;

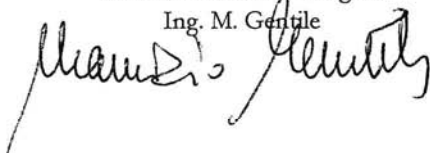
TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO tra le parti sopra indicate si stipula e si conviene quanto segue:

- la stima del costo dell'intervento AV/AC Milano - Venezia: subtratta Verona - Vicenza, riportato nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", pag. 55 (codice CUP J41E91000000009) del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, **viene aggiornata a 4.153 milioni di euro**;
- la stima del costo del 1° lotto della subtratta Verona - Vicenza, riportato nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", pag. 55 (codice CUP J41E91000000009) del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, **viene aggiornata a 459 milioni di euro**, superiore al limite del 10% del costo complessivo stabilito dalla Legge di Stabilità 2014;
- la stima del costo dell'intervento AV/AC Milano - Venezia: subtratta Vicenza - Padova, riportato nella Tabella B "Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi", pag. 55 (codice CUP da definire) del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014, **viene aggiornata a 1.249 milioni di euro**.

Roma, 09 dicembre 2014

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

L'Amministratore Delegato  
Ing. M. Gentile



IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI

Il Capo dipartimento Infrastrutture, Sistemi  
Informativi e Statistici  
Dott. P.E. Signorini

