



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Audizione sulla riforma del Contratto di Programma (CdP) ferroviario

IX Commissione Camera dei Deputati (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

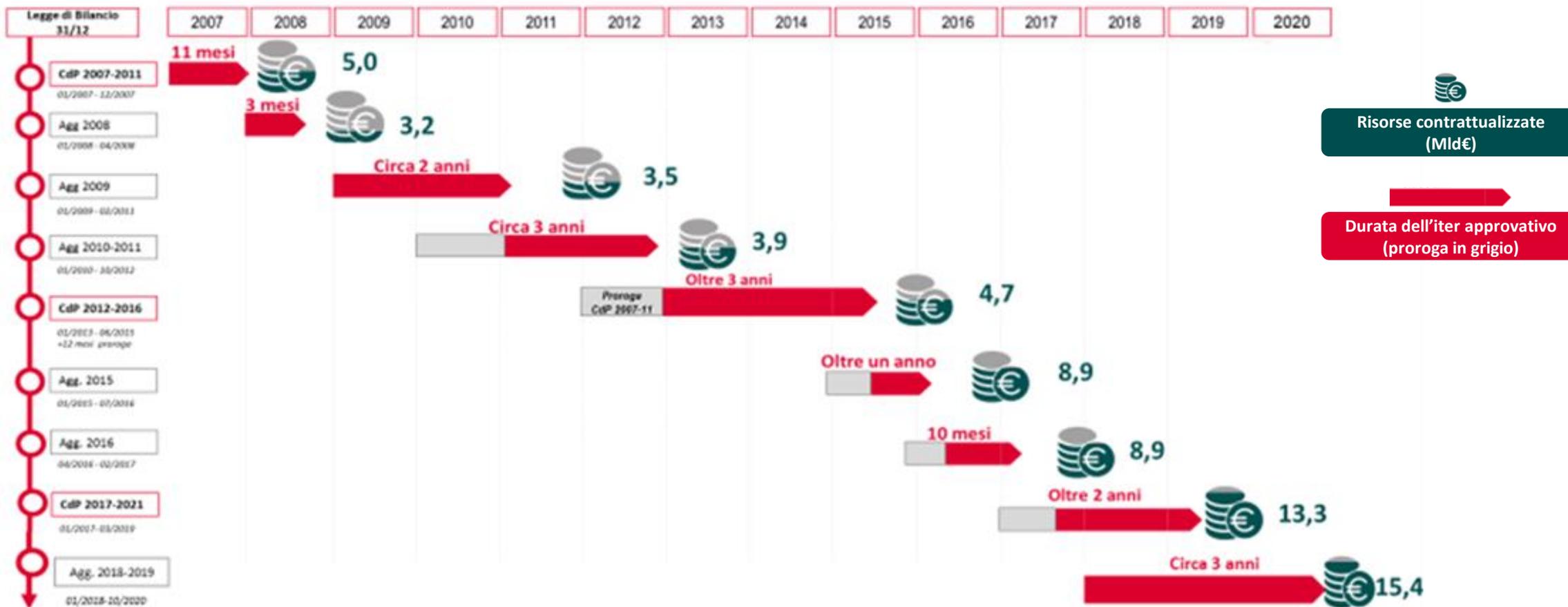
16 febbraio 2022

L'iter del CdP ferroviario prima del d.l. 152/2021

L'iter approvativo del Contratto di Programma (CdP) RFI ex L. 14 luglio 1993, n. 238 e D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112 era articolato in **12 passaggi**:

- Condivisione dello schema di CdP, anche attraverso incontri preliminari con **Regioni, RFI e il MEF**;
- Trasmissione dello schema di CdP al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) da parte del **Mims**;
- **Delibera del CIPESS** in merito allo schema di CdP (per la quale non esistono termini perentori), con eventuali prescrizioni;
- Registrazione della delibera CIPESS da parte della **Corte dei Conti** e pubblicazione in G.U.;
- Modifica dello schema di CdP secondo le prescrizioni e raccomandazioni del CIPESS e della Corte dei Conti;
- **Informativa all'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti** da parte del Mims;
- Informativa ai "richiedenti", anche potenziali da parte di RFI, definiti dal d.lgs. 112/2015 (**Regioni, imprese ferroviarie** e in generale i soggetti potenzialmente interessati a sottoscrivere un Accordo Quadro o un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria con RFI);
- Invio dello schema di CdP revisionato in funzione della delibera CIPESS alle Commissioni parlamentari da parte del Mims;
- Pareri delle **Commissioni parlamentari** competenti in materia di trasporti e conseguenti eventuali modifiche ed integrazioni allo schema di Contratto;
- **Sottoscrizione del CdP tra Mims e RFI**;
- **Decreto interministeriale Mims/MEF** di approvazione del CdP;
- Registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto MIMS/MEF di approvazione e pubblicazione sui siti istituzionali.

L'iter approvativo dal 2007 aveva avuto una lunga durata, che nei rinnovi 2010, 2012 e 2018 era arrivata 3 anni



La riforma prevista dal PNRR

A partire dalle criticità riscontrate, in attuazione della **riforma M3C1-1 inserita nel PNRR** (con scadenza al 31 dicembre 2021), con l'art. 5 del d.l. 152/2021 (conv. in l. 233/2021) è stato definito un **nuovo iter articolato in tre macrofasi**, con una **durata attesa di 8 mesi**, con i seguenti vantaggi:

- assicurare **maggiore rilevanza all'indirizzo strategico delle Camere e della Conferenza Unificata** anche grazie all'«efficacia» quinquennale del documento strategico (con aggiornamento dopo un triennio), a cui deve attenersi il CdP e i successivi aggiornamenti annuali;
- garantire un **iter più snello** grazie alla riduzione dei passaggi amministrativi e dei conseguenti controlli; le nuove tempistiche definite per legge permettono di affrontare la sfida del PNRR **senza ridurre l'importanza e il coinvolgimento degli attori in gioco**.

L'iter e le tre macrofasi della riforma (ca. 8 mesi)

Indirizzo strategico



1

Presentazione del documento strategico quinquennale e aggiornamento triennale
entro il 31 marzo precedente alla scadenza
(entro il 31/12/2021 per la prima attuazione riforma)



1

Parere della Conferenza Unificata e delle Commissioni Parlamentari
entro 30 gg.



1

Recepimento dei pareri e approvazione del documento programmatico



2

Registrazione della Corte dei Conti della Delibera CIPESS (anche parziale)
Con i termini abbreviati delle opere di interesse strategico



2

Approvazione con Delibera CIPESS dello schema di contratto
entro 30 gg.



2

Informativa all'ART e ai richiedenti potenziali
che si esprimono entro 15 gg.



2

Predisposizione dello schema di contratto di programma che recepisce il documento programmatico
entro giugno
(entro il 31/03/2022 per la prima attuazione riforma)

Approvazione amministrativa



3

Sottoscrizione del CdP MIMS-RFI
entro 15 gg. dalla registrazione della C. Conti



3

Aggiornamento annuale del Contratto di Programma con risorse LdB in coerenza con documento programmatico
entro 60 gg. da LdB



3

Relazione annuale alle Camere sull'attuazione del Contratto di Programma; aggiornamento triennale del documento strategico

Sottoscrizione e aggiornamenti

Finalità e contenuti del documento strategico

Finalità:

- individuazione delle **esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia a livello nazionale** e del fabbisogno per la gestione e il rafforzamento della manutenzione della rete;
- individuazione dei **criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale** degli interventi e dei necessari standard di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Contenuti:

- **assi strategici in materia di mobilità ferroviaria** (programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, programmi di sviluppo tecnologico);
- **interventi prioritari sulle direttrici e priorità strategiche** relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzare nel Mezzogiorno;
- **ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione** e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- le **metodologie di valutazione degli investimenti**, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale e all'accessibilità per le persone con disabilità;
- **criteri di valutazione delle performance del gestore e delle relative penalità.**

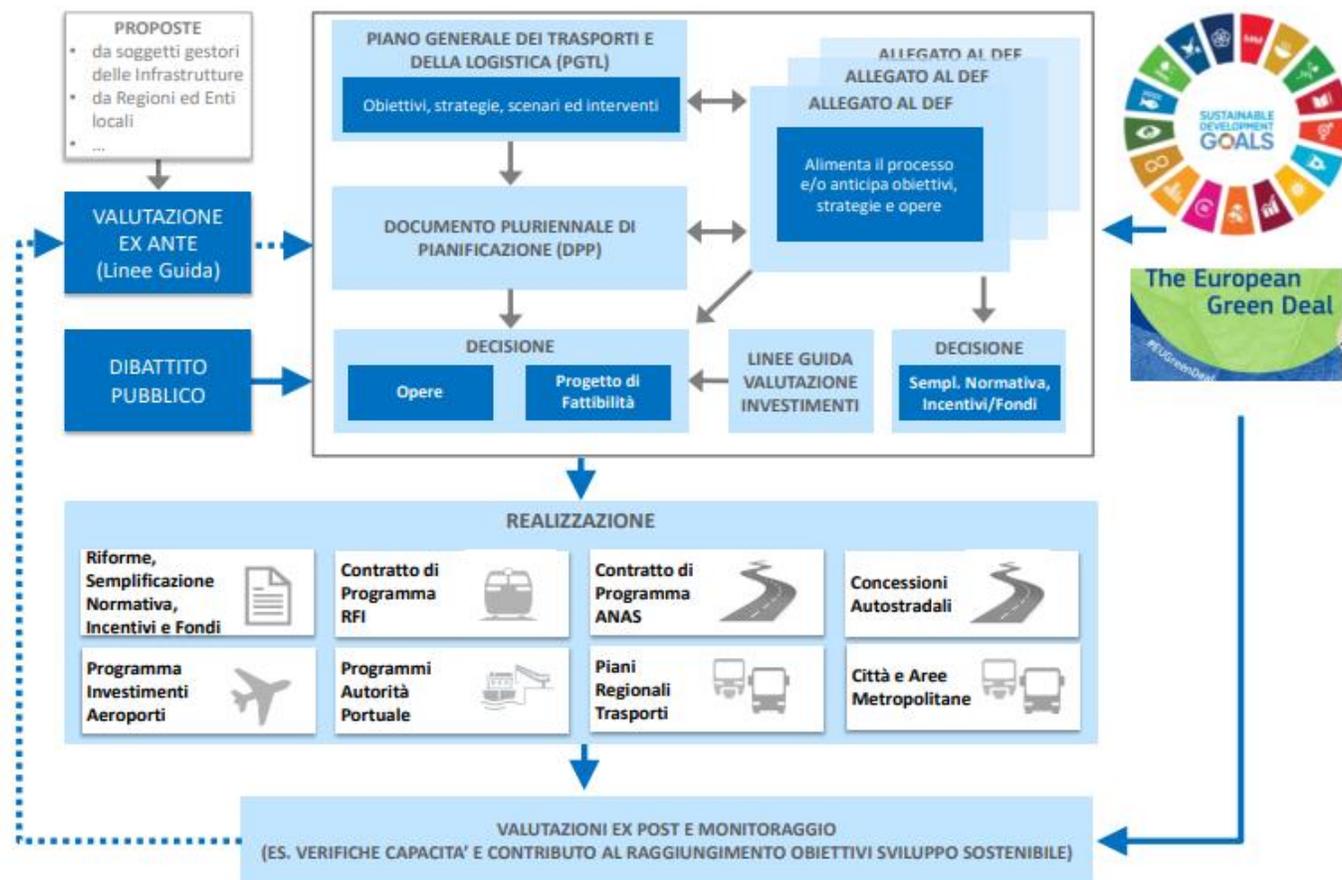
Struttura del Documento Strategico

Il Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) è articolato in tre parti:

- nella prima vengono **introdotti gli obiettivi strategici** della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci;
- nella seconda vengono **descritti l'attuale CdP 2017-2021 e l'aggiornamento 2020-2021, le risorse disponibili per il CdP 2022-2026**, nonché i programmi strategici in materia di mobilità ferroviaria con l'indicazione delle priorità degli interventi;
- nella terza parte è descritta la **metodologia di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post degli investimenti** in campo ferroviario e della performance del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in relazione al CdP 2022-2026.

Le linee programmatiche

Nelle more del PGTL, **le linee programmatiche** relative a infrastrutture e sistemi di mobilità orientate allo sviluppo sostenibile del Paese sono state elaborate dal Mims e **dettagliate nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021** *“Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”*



Le linee programmatiche

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su **due direttrici**. La prima orientata a **soddisfare le necessità immediate del sistema dei trasporti**, con azioni volte a:

- assicurare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria;
- assicurare la tempestiva attuazione degli investimenti programmati con il PNRR e altri fondi nazionali ed europei disponibili;
- realizzare importanti riforme di sistema e di settore.

La seconda finalizzata a **orientare le scelte verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti**, in primo luogo ai rischi sismici e ai disastri naturali, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone, nel rispetto del principio del *Do Not Significant Harm* (DNSH).

Con riferimento alla modalità ferroviaria, la programmazione di medio-lungo prevede **lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale per una mobilità sostenibile**, anche al fine di:

- ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale e di servizi di mobilità, basandosi, tra l'altro, su criteri di accessibilità territoriale ed equità;
- ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento, in particolar modo nelle città, e procedere nel percorso della decarbonizzazione e della transizione ecologica che vede il trasporto ferroviario svolgere un ruolo centrale.

Le linee programmatiche

I programmi di sviluppo e i progetti di investimento sono finalizzati al **miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario**, ottenibile attraverso le seguenti azioni fondamentali:

- la **piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T**, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini;
- il **potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria**, grazie all'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete;
- l'**aumento della resilienza alla crisi climatica**, con il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, l'efficientamento energetico e l'aumento della sicurezza, così da anticipare potenziali minacce derivanti dal dissesto idrogeologico, affrontare eventi meteorologici avversi e adattarsi ai cambiamenti climatici;
- il **potenziamento dell'Alta Velocità (AV)**, nel rispetto delle esigenze di ciascun territorio (es. nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione).
- il **miglioramento delle reti regionali, interregionali e dei nodi ferroviari delle città metropolitane** (considerando anche lo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico);
- il **miglioramento del sistema logistico nazionale**, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci;
- l'**aumento della qualità delle stazioni**, da valorizzare quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità;
- l'**innovazione tecnologica** da sviluppare nell'ambito di tutti i sottosistemi dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e a livello di impianti di alimentazione del materiale rotabile a trazione alternativa (treni a idrogeno), di cui è stata avviata la fase di sperimentazione utilizzando le risorse messe a disposizione nel PNRR.

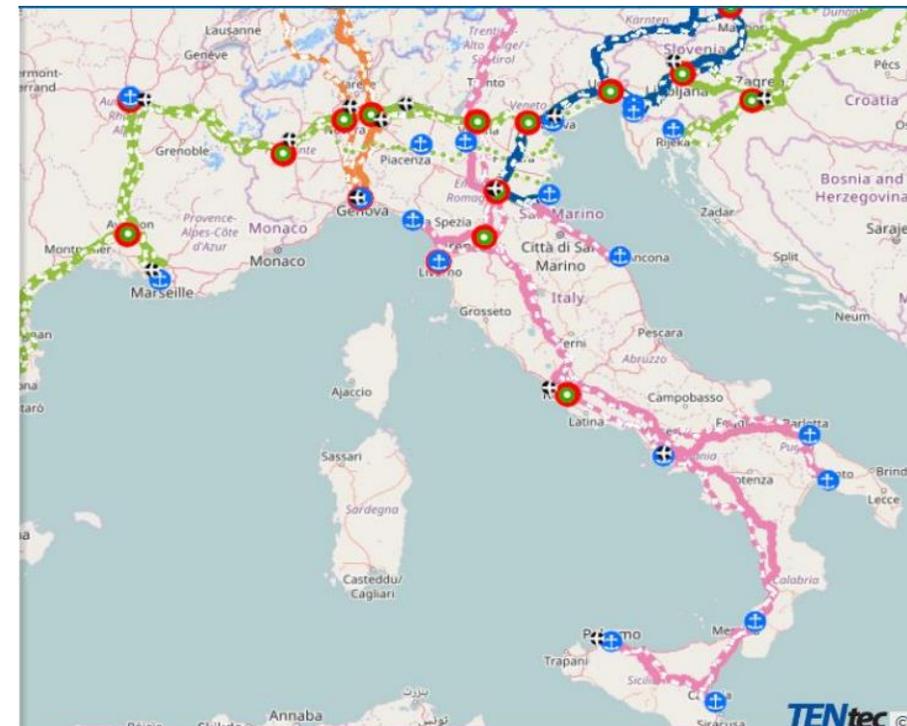
Le linee programmatiche

Le linee di azione sopra descritte si inseriscono nel percorso già avviato con le strategie dell'Allegato Infrastrutture al DEF e con gli obiettivi e le misure del PNRR, nell'ottica del miglioramento della sicurezza e della sostenibilità dei sistemi di trasporto, per **conseguire la diversione modale di passeggeri e merci verso il sistema ferroviario**:

- completando le direttrici della rete TEN-T;
- estendendo il sistema AV nel sud del Paese (nuova linea Salerno – Reggio Calabria);
- sviluppando connessioni veloci trasversali (Orte – Falconara, Roma – Pescara, Battipaglia – Metaponto – Taranto);
- potenziando e modernizzando le reti regionali e i nodi ferroviari metropolitani;
- estendendo il sistema ERTMS a tutta l'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- elettrificando le linee attualmente ancora esercite con mezzi a gasolio, laddove possibile, oppure sostituendo la trazione a gasolio con quella a idrogeno.

Gli assi strategici: i *Core Network Corridor (CNC)* identificati dall'Unione Europea

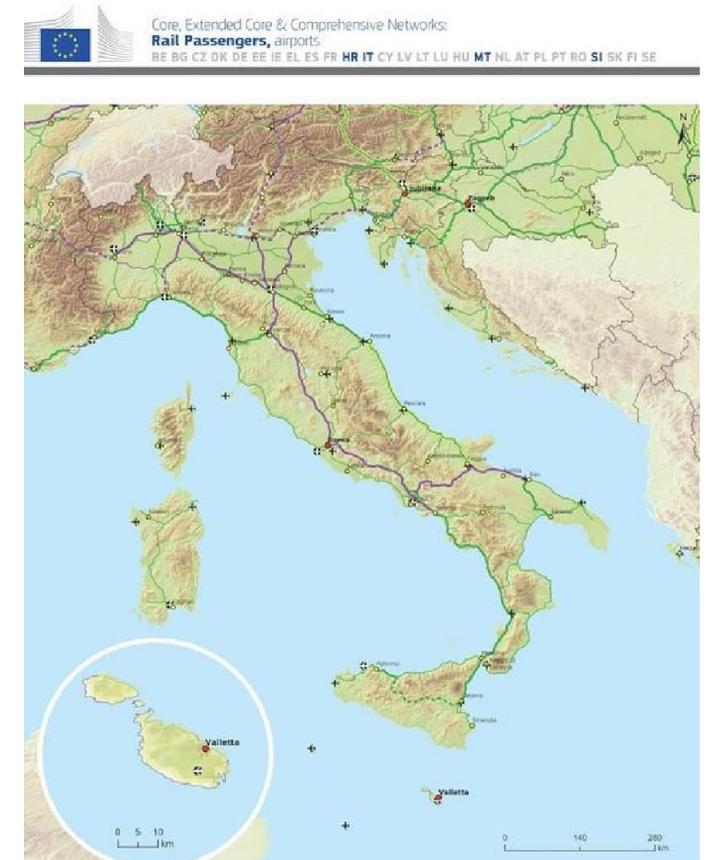
- il **Corridoio Mediterraneo** attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i nodi di Genova, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Reno-Alpi** connette i valichi di Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova passando, in sovrapposizione al corridoio Mediterraneo, attraverso i centri urbani di Milano e Novara. Gli aeroporti Core sono Genova, Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo;
- il **Corridoio Baltico-Adriatico** collega l'Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna e Ancona, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna;
- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** attraversa l'intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia e passando per i nodi urbani di Trento, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Messina e Palermo. Dieci dei sedici porti core della rete TEN-T italiana fanno parte di questo corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Termini Imerese, Taranto).



Gli assi strategici

Nuova proposta di rete Ten-T Core; Extended Core e Comprehensive ferroviaria passeggeri (Dicembre 2021)

Nella recente proposta rientrano **l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti Core e il completamento della dorsale adriatica con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete extended Core**



I Contratti di Programma: un quadro generale

Contratto di Programma parte Servizi

1		MANUTENZIONE ORDINARIA ED ALTRE ATTIVITA' IN CONTO ESERCIZIO
2		MANUTENZIONE STRAORDINARIA (interventi che tendono a preservare, mantenere l'efficienza dell'infrastruttura esistente ed evitarne l'obsolescenza tecnologica)
		INFRASTRUTTURA FISICA <i>(armamento, opere d'arte, stazioni ecc.)</i>
		INFRASTRUTTURA ENERGETICA <i>(Linea di contatto, SSE, ecc.)</i>
		INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA <i>(impianti di sicurezza e segnalamento, telecomunicazione, ecc..)</i>
		SUPPORTO MANUTENZIONE ED INTERNALIZZAZIONE

Programmi transitati da CdP-I a CdP-S

	A1004D - Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge
	A1004E - Sicurezza Armamento
	A1014 - Dismissione Contesti Obsoleti
	A2004E - Piano Conservazione Opere D'arte
	A2001B - Tecnologie per la circolazione

Contratto di Programma parte Investimenti

1		SICUREZZA E ADEGUAMENTO A STANDARD TECNICI (nuovi interventi che accrescono la dotazione infrastrutturale della rete ferroviaria)
1		Sicurezza in galleria
		Idrogeologia
		Cyber security
		Sismica
		Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)
		Risanamento acustico
		Miglioramento accessibilità ed adeguamento terminali viaggiatori
		Soppressione passaggi a livello
		Sviluppo e upgrading flotta navale
		Sistemi controllo marcia Treno e protezione cantieri e mezzi d'opera
	Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	
	Sistemi protezione dei passaggi a livello	
	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	
2		TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE
3		UPGRADING (*)
4		STAZIONI
5		PROGETTI DI SVILUPPO

(*) interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico sulla rete esistente finalizzati all'incremento delle prestazioni e omogeneizzazione delle caratteristiche prestazioni degli itinerari (es. adeguamenti sagome, modulo e peso assiale, potenziamenti tecnologici per incremento regolarità e fluidità delle linee e degli impianti, ecc...)

Programmi strategici in materia di mobilità ferroviaria

Le **scelte di investimento** sono effettuate secondo criteri basati sulla:

- promozione dell'innovazione tecnologica e potenziamento delle prestazioni e della sicurezza;
- effetti sulla gestione e sulla manutenzione delle opere una volta completate;
- sostenibilità gestionale e amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto e dell'iter procedurale di approvazione;
- attivabilità dell'intervento in tempi certi, connessa al grado di maturità e condivisione del progetto con i territori e le comunità locali.

Due macro-filoni di intervento:

- **programmi di investimento di upgrading della rete esistente**, per cui i criteri considerati sono: (i) grado di urgenza; (ii) capacità produttiva della supply chain; (iii) difficoltà nel reperimento delle autorizzazioni necessarie; (iv) obblighi normativi cogenti; (v) grado di correlazione con altri programmi in fase di implementazione o in avvio; (vi) rischio tecnologico (es. obsolescenza);
- **progetti di investimento per lo sviluppo della rete** finalizzati a rispondere ai fabbisogni. I criteri considerati per il procedimento di prioritizzazione sono: (i) benefici tecnico prestazionali (es. capacità, regolarità, accessibilità, velocità, sagoma, terminali); (ii) benefici di sistema (es. riequilibrio territoriale, esigenze operative, coerenza con altri investimenti); (iii) maturità (avanzamento progettazione, avanzamento lavori, cantierabilità); (iv) rilevanza stakeholder (es. accordi internazionali, corridoi europei, accordi quadro, tavoli di ascolto); (v) impegno finanziario.

Programmi strategici in materia di mobilità ferroviaria

Il documento dettaglia strategie e fornisce indicazioni su:

- programmi di manutenzione e gli investimenti per gli adeguamenti ai nuovi standard;
- programmi di resilienza al “climate change”;
- programmi di sviluppo tecnologico;
- programmi sull’accessibilità delle stazioni ferroviarie;
- progetti di fattibilità tecnico-economica;
- progetti da sottoporre a revisione progettuale;
- interventi di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- sperimentazioni relative alle innovazioni ambientali.

Le metodologie di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post

I criteri di selezione ex-ante

- Le “**Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore ferroviario**” redatte dal MIMS, adottate il 07/12/2021 e pubblicate sul sito istituzionale del MIMS, rappresentano il punto di riferimento metodologico per la definizione delle analisi di valutazione ex-ante dei progetti del settore ferroviario.
- Nello specifico, le Linee guida operative **descrivono puntualmente la metodologia di valutazione** da applicare alle potenziali opere oggetto di finanziamento da parte del MIMS, attraverso le principali dimensioni che caratterizzano la sostenibilità di un progetto – economica, ambientale, sociale e di governance – oltre che gli aspetti di natura trasportistica strettamente connessi al settore di riferimento.

Le metodologie di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post

Le analisi ex-post degli effetti dei programmi e degli interventi

La valutazione ex-post rappresenta, ai sensi dell'articolo 2 del DPCM 3 agosto 2012, l'attività sistematica finalizzata a **misurare gli impatti delle opere realizzate**, allo scopo di **migliorare l'efficienza del processo programmatorio** e la complessiva efficacia degli investimenti pubblici. Dal punto di vista metodologico, vanno considerate le seguenti fasi:

- **verifica della realizzazione**: l'oggetto dell'analisi è costituito dal grado di conseguimento degli obiettivi di realizzazione fisica, finanziaria e procedurale;
- **verifica dei risultati**: deve essere esaminata l'effettiva funzionalità dell'intervento e l'entità di servizio;
- **valutazione degli impatti**: deve essere effettuata la comparazione tra gli impatti diretti e indiretti previsti in fase di valutazione ex-ante, individuando quelli riconducibili all'opera realizzata;
- **ripetizione della valutazione ex-ante**: tale attività comporta la realizzazione di una nuova analisi confronto tra costi e benefici attesi e effettivamente verificatisi, anche al fine di una possibile revisione della metodologia di valutazione ex-ante.

Le metodologie di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post

I criteri di valutazione delle performance del gestore e le relative premialità e penalità

- Nei Contratti di Programma devono essere disciplinati e aggiornati gli ambiti, la modulazione, le modalità di ingiunzione e la **quantificazione delle penali che il MIMS, in qualità di Concedente, ha la facoltà di irrogare a RFI, in qualità di Concessionaria**, in caso di mancato raggiungimento delle performance fissate. Il meccanismo deve mettere annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.
- Per quanto riguarda il Contratto di Programma-parte servizi, RFI ha l'obbligo di attestare il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti. Per quanto attiene al Contratto di Programma, parte investimenti si prevede un meccanismo di misurazione della performance del Gestore correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti classificati nella sezione operativa del Contratto.

Esempio di scostamenti e penali

MISURA DELLO SCOSTAMENTO	MISURA DELLA PENALE
15% < scostamento ≤ 30%	1% produzione annua obiettivo dell'intervento
30% < scostamento ≤ 50%	1,5% produzione annua obiettivo dell'intervento
scostamento > 50%	2% produzione annua obiettivo dell'intervento

Le metodologie di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post

La valutazione in itinere tramite gli aggiornamenti del documento strategico

- La modifica normativa introdotta con l'art. 5 del DL 152/2021 prevede che il passaggio alle commissioni parlamentari competenti venga effettuato, non più sui contratti di programma e sugli aggiornamenti annuali degli stessi (ex legge 238/1993), ma direttamente sul Documento strategico, che viene trasmesso anche alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.
- **Il Documento Strategico è sottoposto ad aggiornamento ogni tre anni o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale.**
- Delle eventuali osservazioni e prescrizioni di Camere e Conferenza Unificata si dovrà tenere conto ai fini dell'approvazione del Documento strategico e dei suoi aggiornamenti.

Aggiornamento al documento strategico

Su richiesta della Presidente Paita, è stata trasmessa al Parlamento un'integrazione del Documento strategico relativo agli interventi prioritari

- la **Tabella A** (prima e seconda parte) che segue, illustra le direttrici prioritarie, per evidenziare alcune novità emerse nella programmazione e l'aggiornamento dei costi (da 74 a 81 Mld di euro) e del quadro delle risorse finanziarie, in coerenza con l'Aggiornamento 2020/2021 del CdP - parte investimenti;
- la **Tabella B** indica le direttrici che ricomprendono interventi per i quali il livello di progettazione è ancora quello di fattibilità tecnico economica, con costi delle opere non ancora completamente individuati;
- la **Tabella C** individua le opere in project review per le quali è necessario ripartire dalla progettazione di fattibilità tecnico economica. Rispetto alla tabella analoga riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021, non è riportato l'intervento di project review relativo alla Genova-Ventimiglia in quanto la progettazione è stata revisionata e l'intervento inserito tra le "direttrici prioritarie".

Aggiornamento al documento strategico

Nella **Legge di bilancio per il 2022** sono presenti nuove risorse per gli investimenti di competenza del MIMS, in particolare:

- **contratto di Programma RFI (parte investimenti)**: rifinanziamento per **5,750 miliardi di euro dal 2024 al 2036**;
- **contratto di Programma RFI (parte servizi)**: rifinanziamento al fine di effettuare la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per **5,1 miliardi di euro dal 2022 al 2027**;
- **realizzazione della linea ferroviaria Adriatica AV/AC**: stanziamento di **5 miliardi di euro dal 2022 al 2035**.

Inoltre, nell'aggiornamento si forniscono gli elementi informativi a supporto delle variazioni dei costi indicati nell'Aggiornamento 2020/2021 del CdP Parte Investimenti, rispetto a quelli riportati nell'Allegato al DEF 2021. Le variazioni dipendono prevalentemente da modifiche del perimetro di intervento e i costi indicati sono suscettibili di incrementi connessi al significativo aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione.

Aggiornamento al documento strategico (tabella A, prima parte)

TABELLA A

INTERVENTI PRIORITARI - MODALITÀ: FERROVIA (DIRETTRICI)										
Id	Denominazione	Descrizione	Costo intervento (mln €)		Risorse (mln €)					Fabbisogno Residuo (su costo colonna B) (mln €)
			A	B	C	D	E	F	G	
			All. Infrastrutture DEF 2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	Legge di Bilancio 2020 n. 160/19 - Legge di Bilancio 2021 n. 178/20	PNRR Nuove risorse	Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	Legge di Bilancio 2022 n. 234/21 comma 394	Ipotesi di anticipo a valere sul finanziamento Fondi FSC 2021-2027	
1	Torino-Lione	Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE) (di competenza TELT)	5.631	5.631	2.893					2.739
		Nuova linea Torino-Lione: adeguamento linea storica Bussoleno-Avigliana	200	200	81					119
		Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (opere prioritarie)	1.700	1.700	66					1.635
2	Liguria-Alpi	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi. Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	2.826	2.825	1.542					1.283
		Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, Milano-Tortona-Genova, Torino-Alessandria-Genova	1.321	1.321	586					736
		Nodo di Genova e Terzo Valico del Giovi	6.853	7.462	7.462					0
3	Genova-Ventimiglia	Completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia	1.540	1.951	51					1.900
4	Trasversale padana	Linea AV/AC Brescia-Verona ovest	3.430	3.530	2.988					542
		Linea AV/AC Verona est - Bivio Vicenza	3.140	3.140	1.719	1.421				0
		AV/AC Attraversamento di Vicenza	1.075	1.075	150		925			0
		Linea AV/AC Vicenza-Padova	1.316	1.500			25			1.475
		Potenziamento Venezia-Trieste	1.800	1.800	278					1.522
		Upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano	413	413	51	17				345
5	Verona-Brennero	Tratta di valico: galleria e lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena)	5.713	5.713	4.984					729
		Circonvallazione di Trento e Rovereto	1.180	1.555	7	930				618

Aggiornamento al documento strategico (tabella A, seconda parte)

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)					Fabbisogno Residuo (su costo colonna B) (mln €)
			A	B	C	D	E	F	G	
			All. Infrastrutture DEF 2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	Legge di Bilancio 2020 n.160/19 - Legge di Bilancio 2021 n.178/20	PNRR Nuove risorse	Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	Legge di Bilancio 2022 n. 234/21 comma 394	Ipotesi di anticipo a valere sul finanziamento Fondi FSC 2021-2027	
6	Adriatico-Jonica	Upgrading infrastrutturale e tecnologico	701	899	758	8				133
		Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce	351	351	351					0
		Raddoppio Termoli-Lesina	998	1.019	1.011	3				5
		Adeguamento Linea Adriatica con caratteristiche AV/AC: 1° fase		5.000				5.000		0
7	Trasversali appenniniche Centro Italia	Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara	4.028	3.759	617	510				2.632
		Potenziamento Roma-Pescara: 1° Fase	1.322	1.322	522	620			100	80
8	Napoli-Bari	Raddoppio e velocizzazione Cancello-Frasso-Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancello-Napoli con AV/AC	5.807	5.807	5.807					0
		Upgrading tecnologico ed infrastrutturale Itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	430	535	535					0
9	Salerno - Reggio Calabria	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica	410	410	410					0
		AV Salerno -Reggio Calabria (1° Fase)	11.200	11.235		1.800	9.400			35
10	Trasversale meridionale	Potenziamento Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia con caratteristiche AV	1.900	1.905	54	430				1.421
11	Palermo-Messina-Catania	Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa	2.559	2.564	2.515					49
		Nuovo collegamento Palermo-Catania	6.016	6.017	5.292	317			408	0
12	Cagliari-Sassari/Olbia	Upgrading infrastrutturale-tecnologico e velocizzazione	397	289	289					0
TOTALE			74.258	80.927	41.014	6.057	10.350	5.000	508	17.998

OPERE COMMISSARIATE

Aggiornamento al documento strategico (tabella B)

TABELLA B

INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A MACROSTUDIO DI FATTIBILITA' - MODALITA': FERROVIA (DIRETTRICI)						
Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)	Fabbisogno Residuo (su costo colonna B) (mln €)
			A	B	C	
			All. Infrastrutture DEF 2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	Legge di Bilancio 2020 n.160/19 - Legge di Bilancio 2021 n.178/20	
7	Trasversali appenniniche Centro Italia	Potenziamento Roma-Pescara: 2° Fase	2.600	5.230		5.230
9	Salerno - Reggio Calabria	AV Salerno -Reggio Calabria (2° Fase)		12.865	117	12.748
TOTALE			2.600	18.095	117	17.978

Id	Denominazione	Descrizione	Obiettivi
13	Tirrenica Nord	Accesso ai porti tirrenici, adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, potenziamento linea Pontremolese, tratta Pisa-Roma, potenziamento e velocizzazione Pisa-Roma	<p>Garantire adeguata accessibilità merci (in prima fase modulo almeno a 650m e sagoma almeno P/C 45) ai porti di La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, nonché agli inland terminal ed ai distretti produttivi del Lazio e della Campania. Velocizzare le relazioni passeggeri Genova-Roma (rete AVR).</p> <p>In particolare per la linea Pontremolese sono già disponibili sul CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021 i seguenti finanziamenti: Potenziamento asse ferroviario Pontremolese 586mln; Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase 260mln; Progettazione per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase 7mln.</p>

OPERE COMMISSARIATE

Aggiornamento al documento strategico (tabella C)

TABELLA C

INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROJECT REVIEW - MODALITÀ: FERROVIA (DIRETTRICI)						
Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)	Fabbisogno Residuo (su costo colonna B) (mln €)
			A	B	C	
			All. Infrastrutture DEF 2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	Legge di Bilancio 2020 n.160/19 - Legge di Bilancio 2021 n.178/20	
5	Verona-Brennero	Tratta di adduzione*	2.224	1.849	33	1.816
11	Palermo-Messina-Catania	Raddoppio Palermo-Messina**	4.844	939	939	3.905
TOTALE			7.068	2.788	972	5.721

*L'importo 2.224mln di € include il passante di Rovereto; l'importo 1.849mln di € non comprende il passante di Rovereto inserito nella Tabella A

** L'importo 939mln di € comprende solo la parte quotata nel CDP-MIMS-RFI relativa al raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono

Il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-27

In tale contesto si inserisce anche l'utilizzo della nuova programmazione Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-27 per **rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale**.

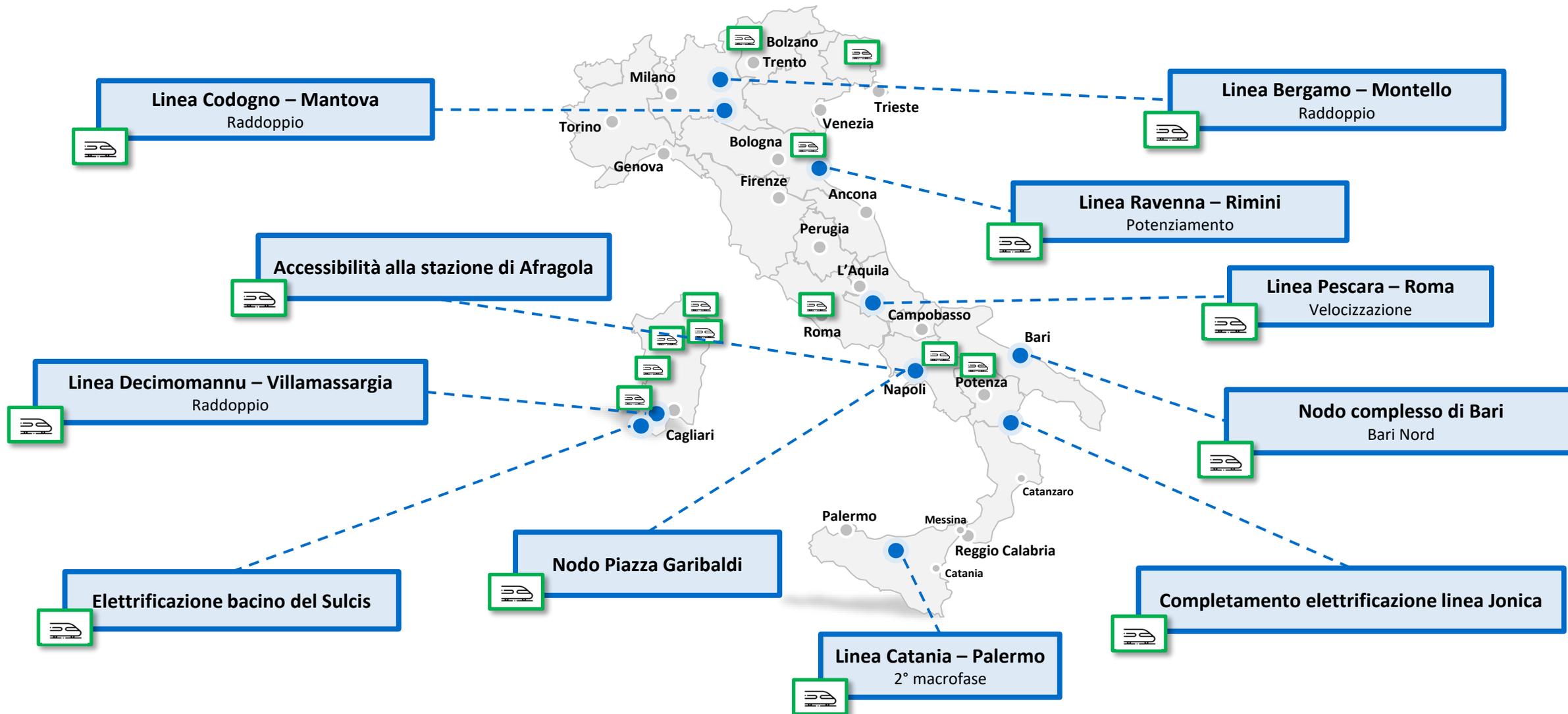
La dotazione finanziaria del FSC 2021-27 per gli interventi relativi allo sviluppo del trasporto ferroviario sarà declinata sulla base della **complementarietà o addizionalità** ai fondi assegnati a queste infrastrutture nel PNRR e in coerenza con l'Allegato al DEF 2021.

In tal senso, è necessario assicurare continuità agli sforzi del PNRR, prevedendo uno spazio di complementarietà per interventi che non hanno trovato completo sviluppo nel Piano, ma che sono indispensabili per lo sviluppo del paese e la riduzione dei divari territoriali.



*Il CIPESS, nella seduta di ieri, 15 febbraio 2022, ha approvato l'**anticipazione di risorse FSC 2021-27 per circa 4,7 miliardi di euro** per gli interventi con un significativo grado di maturità delle progettazioni e, per le altre opere, saranno finanziate con delibera successiva al completamento del PFTE, ulteriori risorse per un totale di 1,6 miliardi di euro. **2,3 miliardi di euro sono destinati a interventi ferroviari**, di cui, 1,957 miliardi di euro vedono RFI come soggetto attuatore, mentre 350 milioni di euro sono assegnati a Regioni o concessionarie regionali.*

Localizzazione degli interventi nell'anticipo FSC 2021-27



Investimenti di competenza del Mims (PNRR + PC + LdB + FSC)

I progetti selezionati FSC 2021-27 non solo si pongono in **continuità rispetto agli interventi del PNRR e del PC**, ma anche rispetto alle risorse nazionali allocate nella Legge 30 dicembre 2021, n. 234 (**Legge di Bilancio 2022-2024**).

Linee di intervento	PNRR e PC (€mln)	Legge di Bilancio 2022 (€mln)	FSC 2021-27 Opere bandiera (€mln)	FSC 2021-27 Altre opere (€mln)	Totale* (€mln)
Strade	1 980	10 800	2 621	476	15 877
Ferrovie	36 600	15 900	2 307	12	54 819
Trasporto Rapido di Massa	3 600	4 700	371	19	8 690
Infrastrutture idriche	1 800	440	130	312	2 682
Rigenerazione urbana ed edilizia	5 200	255		6	5 461
Altri investimenti	12 189	3 985	15	8	16 197
Totale* (€mln)	61 369	36 080	5 443	833	103 725

* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili