

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

**AGGIORNAMENTO 2016**

**Investimenti compresi nel  
Programma delle Infrastrutture Strategiche**

**Appendice 3**

**RELAZIONE  
FINANZIARIA**

# INDICE

<b>1</b>	<b>Contesto ed Obiettivi del presente documento.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Premesse .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Gli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Relazioni Finanziarie.....</b>	<b>7</b>
4.1	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (CUP J51H03000170001).....	7
4.2	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (CUP J11H03000030008) .....	10
4.3	Potenziamento linea Gallarate-Rho (CUP J31J05000010001) .....	12
4.4	Linea ferroviaria Parma - La Spezia: Pontremolese (CUP J81H02000000001).....	15
4.5	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) (CUP J71H02000110008) .....	17
4.6	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) (CUP J71J04000000008).	19
4.7	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo) (CUP J11H02000070008) .....	22
4.8	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale (CUP J11H03000140008) .....	25
4.9	AV/AC Milano - Verona tratta Brescia –Verona (CUP F81H91000000008).....	28
4.10	Linea AV/AC Verona – Vicenza – Padova (CUP J41E91000000009).....	31
4.11	Raddoppio Spoleto-Terni (CUP J61H02000090008) .....	35
4.12	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotti 1, 2, e 4 (CUP J94F04000020001) e lotto 3 (CUP J41C09000000005).....	38

## 1. Contesto ed Obiettivi del presente documento

Nella seduta del 23 dicembre 2015 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma parte Investimenti 2012-2016 tra il MIT ed RFI.

In sede di istruttoria il DIPE ha espresso l'esigenza di chiarimenti in merito alle interazioni dell'Atto contrattuale con le Delibere CIPE relative agli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Coerentemente la delibera CIPE n.112/2015 prevede:

1. *Entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere una relazione informativa sui progetti ferroviari già esaminati da questo Comitato, e in particolare:*

- *su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati;*
- *sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto.*

*Dette variazioni sono da considerare programmatiche fino a che non siano state approvate da questo Comitato, così come i costi degli interventi rientranti nel Programma delle infrastrutture strategiche non ancora esaminati.*

La presente relazione si prefigge di fornire tutti gli elementi informativi richiesti dal CIPE.

## 2. Premesse

Prima di analizzare nel dettaglio le variazioni di costi e coperture finanziarie degli investimenti rispetto a quanto esaminato dal CIPE, si ritiene opportuno premettere alcune considerazioni.

La Legge 238/1993 definisce l'iter approvativo dei Contratti di Programma tra MIT e RFI e dei relativi aggiornamenti. Secondo tale iter è richiesto il parere del CIPE.

Si rappresenta che anche nelle precedenti approvazioni CIPE emesse nell'ambito dell'iter approvativo previsto dalla Legge 238/1993, le variazioni di costo rappresentate negli Atti Contrattuali e relative ad investimenti per i quali il CIPE ha competenza nella definizione del limite di spesa, non sono state considerate automaticamente approvate. Infatti, l'approvazione CIPE prevista dalla Legge 238/1993 è riferita all'intero portafoglio investimenti di RFI, ed è riconosciuta la necessità di una specifica delibera di approvazione da parte del CIPE per ogni singolo investimento per rendere operativa la variazione del limite di spesa.

Per quanto attiene alle risorse, si rappresenta che nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 è stato chiarito sotto l'aspetto procedurale che il completamento dell'iter approvativo previsto dalla Legge 238/1993 non costituisce impedimento all'operatività delle risorse oggetto di Delibere CIPE se è univocamente individuato l'investimento a cui sono destinate. Infatti, l'art. 3 comma 2 del vigente Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 prevede che *"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"*.

Più in generale, si ritiene opportuno chiarire l'ambito di operatività dello strumento Contratto di Programma ed i criteri che sono alla base dell'allocazione delle risorse.

Il Contratto di Programma parte Investimenti tra MIT e RFI recepisce:

- l'evoluzione degli investimenti, in termini di riduzioni ed incrementi di costo;
- l'evoluzione del quadro finanziario, in termini di riduzioni ed incrementi di finanziamenti.

Il Contratto di Programma Investimenti ed i suoi Aggiornamenti recepiscono tutti i finanziamenti che attingono al portafoglio investimenti di competenza di RFI, che sono distinti in:

- **finanziamenti la cui destinazione è vincolata** da provvedimenti normativi, da Delibere CIPE, da decisioni comunitarie, da Decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale-europeo, da convenzione con gli EE.LL. In questa classe rientrano le Delibere di assegnazione di **nuovi finanziamenti da parte del CIPE**, ossia di finanziamenti non iscritti nel Contratto di Programma o Aggiornamento vigente al momento della deliberazione. Tipicamente rientrano in tale classificazione le assegnazioni del CIPE a valere sulle risorse della Legge Obiettivo.
- **finanziamenti la cui destinazione non è vincolata**. Sono compresi in questa categoria, gli stanziamenti destinati in forma generica ad investimenti di competenza RFI o di Società partecipate da RFI, che non sono riconducibili ad uno specifico investimento individuato dal Codice Unico Progetto (CUP). Tipicamente rientrano in tale classificazione gli stanziamenti di risorse statali previste nella Tabella E delle Leggi di Stabilità al capitolo di Bilancio di competenza del MEF n.7122/PG 2.

Il ruolo del Contratto di Programma è rilevante soprattutto per quest'ultima categoria di finanziamenti, in quanto una volta recepiti dal Contratto viene fissata, fino a nuovo aggiornamento contrattuale, la destinazione delle risorse pubbliche in termini di programmi/progetti di investimento. L'obiettivo prevalente del Contratto di Programma è quindi fissare la destinazione delle risorse pubbliche stanziata in forma generica da atti legislativi o assimilabili ad interventi di miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Solo successivamente alla entrata in vigore del Contratto di Programma, e, quindi al completamento del relativo iter approvativo, le risorse di competenza stanziata in forma generica da provvedimenti normativi diventano operative per RFI.

Altri obiettivi importanti perseguiti attraverso lo strumento del Contratto di Programma sono di seguito rappresentati.

- Ottimizzazione delle coperture finanziarie rispetto alla evoluzione dei finanziamenti pregressi (definanziamenti). In altri termini alcune fonti di finanziamento presentano la possibilità che, successivamente allo stanziamento ed al suo recepimento nel Contratto di Programma Investimenti, se ne verifichi una riduzione. Il ruolo del Contratto di Programma Investimenti è la individuazione di nuove risorse finanziarie o risorse finanziarie che nel tempo si sono dimostrate eccedenti, ed in entrambi i casi che rispondano al requisito di non essere vincolate per destinazione, per poterle utilizzare al fine di neutralizzare o contenere entro limiti accettabili il defianziamento.
- Allocazione di finanziamenti e defianziamenti operati in maniera generica da provvedimenti normativi ossia che riguardano risorse finanziarie non puntualmente destinate a specifici investimenti. In caso di defianziamenti le soluzioni individuate nel Contratto di Programma e relativi aggiornamenti sono orientate alle indicazioni fornite dal CIPE nelle Delibere n.10/2009<sup>1</sup> e 4/2012<sup>2</sup>.
- Allocazione di economie derivanti dalla gestione operativa degli investimenti, da un progetto di investimento ad un altro.

Per quanto attiene alle risorse finanziarie la cui destinazione è vincolata ad esempio per Legge o per Delibera CIPE, il Contratto di Programma ed i relativi aggiornamenti si limita al solo recepimento dell'assegnazione.

Diverso è il caso in cui una Delibera CIPE assegna ad uno specifico investimento individuato dal Codice Unico Progetto (CUP) le risorse già riportate nel Contratto di Programma Investimenti o suoi aggiornamenti, la cui destinazione non era in origine vincolata per legge o per delibera di istituzioni nazionali

---

<sup>1</sup> *“a tener conto – in sede di predisposizione degli schemi di aggiornamento 2009 dei vigenti Contratti di programma con RFI e con ANAS, da sottoporre a questo Comitato per il previsto parere – degli adeguamenti citati in premessa, procedendo ad applicare la riduzione in primis nei confronti delle opere coperte con risorse di competenza non ancora impegnate (con contratti verso terzi) e che sono per lo più inserite nelle tabelle programmatiche B, C e D, e, qualora fosse necessario, anche degli interventi inclusi in tabella A.”*

<sup>2</sup> *che a causa delle riduzioni, e del sostanziale esaurimento delle risorse disponibili per interventi compresi tra le «opere programmatiche», la Società ha dovuto riprogrammare gli interventi compresi nel contratto di programma - tabella A e che il defianziamento è stato effettuato prioritariamente sugli interventi per i quali non sono state ancora impegnate le risorse con atti negoziali con terzi e studiando soluzioni per il contenimento dei costi di detti interventi o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie;*

ed europee, ma che era stata definita esclusivamente nell'ambito del Contratto di Programma Investimenti e dei suoi aggiornamenti. Per semplicità di rappresentazione si cita a titolo di esempio il caso delle risorse allocate su uno specifico investimento dal Contratto di Programma Investimenti derivanti da stanziamenti delle Leggi di Stabilità al capitolo di Bilancio di competenza del MEF n.7122/PG 2. In questo caso, a fronte di riduzioni delle risorse statali conseguenti all'entrata in vigore di provvedimenti normativi successivi allo stanziamento originario, il Contratto di Programma Investimenti e relativi aggiornamenti deve provvedere alla ri-definizione delle coperture finanziarie, anche in modifica rispetto al quadro finanziario approvato dal CIPE, per allineare il complesso delle risorse oggetto dell'Atto all'effettiva disponibilità degli stanziamenti.

Ovviamente, trattandosi di finanziamenti che per delibera CIPE sono associati a specifiche iniziative di investimento, costituisce un obiettivo del Contratto di Programma Investimenti e relativi aggiornamenti l'individuazione di soluzioni alternative finalizzate a reintegrare l'intervenuta riduzione di risorse preesistenti. In assenza di soluzioni che neutralizzino gli effetti di intervenuti definanziamenti, nel Contratto di Programma o negli aggiornamenti viene solitamente proposta una riduzione del perimetro di intervento, tramite lo stralcio di opere collegate all'investimento, ma che non ne pregiudicano la funzionalità tecnica e commerciale. In ogni caso nella applicazione di definanziamenti, il Contratto di Programma ed i relativi aggiornamenti operano nel rispetto dei criteri individuati dal CIPE con le citate delibere n.10/2009 e 4/2012. Come noto al CIPE, queste circostanze si sono ad esempio verificate nell'investimento relativo al Nodo di Falconara (cfr. delibera CIPE 128/2012).

### **3. Gli investimenti di RFI compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche**

Il **“Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche”** è stato definito dal CIPE con la delibera n. 121/2001 (successivamente aggiornata con delibera 130 del 2006), a seguito dell'emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta “Legge Obiettivo”) art. 1, comma 1. Con tale atto il Comitato ha individuato l'insieme degli interventi prioritari da realizzare per lo sviluppo della dotazione infrastrutturale del Paese.

Con l'art. 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, si è disposto che, in allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF), da presentare entro aprile di ogni anno al Parlamento, venga presentato anche il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e lo stato di avanzamento relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture), pur mantenendo la procedura di approvazione del Programma secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della L. 443/2001.

L'ultimo documento, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è l'XI Allegato Infrastrutture sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

Successivamente l'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 13 novembre 2015, ha individuato solo 25 opere prioritarie sulle quali convogliare le risorse pubbliche disponibili e definito che, in merito alle altre opere del Programma Infrastrutture Strategiche a valle di un approfondito confronto con le Regioni, avviato a dicembre 2015, sarà previsto un aggiornamento sullo stato di avanzamento.

Tra le 25 opere prioritarie individuate rientrano i seguenti interventi ferroviari:

- Torino-Lione  
(intervento non più compreso nel Contratto di Programma Investimenti tra RFI ed il MIT, perché transitato nelle competenze di Ferrovie dello Stato Italiane)
- Tunnel del Brennero  
(intervento di competenza di Società partecipata da RFI)
- AV Milano-Venezia
- Terzo valico dei Giovi
- Napoli-Bari
- Messina-Catania-Palermo
- Nodo di Palermo  
(classificazione impropria perché l'investimento non ha seguito iter di Legge Obiettivo).

Con la delibera n. 112/2015 il CIPE ha chiesto una relazione informativa sui progetti ferroviari già esaminati e in particolare:

- ✓ su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati;
- ✓ sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto.

Ciò premesso, nel presente documento si farà riferimento agli interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE che hanno riportato variazioni di costo o di risorse.

## 4. Relazioni Finanziarie

### 4.1. Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (CUP J51H03000170001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0268	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	giugno-03	PP	n. 69 del 27/05/2005					n. 69 del 27/05/2005	223,92		425,00	14,00	201,08	14,00

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 69/2005
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 69/2005 che non riporta alcuna copertura finanziaria

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 27.05.2005 con delibera n. 69 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 223,92 M€ e rimandato l'individuazione della copertura finanziaria alla sede di esame del progetto definitivo.

In data 26.08.2014 è stata sottoscritta dal MIT e FSI la "lettera di intenti per il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia Tesserà e la rete nazionale".

Nell'ambito dell'accordo citato è previsto che il Gruppo FS Italiane, attraverso RFI, sviluppi entro il 31.12.2014 i primi studi di adeguamento degli interventi già previsti sui tre scali in modo da tener conto delle mutate esigenze, ove possibile approfondendo soluzioni passanti e individuando soluzioni di realizzazione per fasi funzionali.

In attuazione a tale documento è stato sviluppato entro il 31.12.2014 uno studio comparativo di soluzioni per il collegamento ferroviario dell'aeroporto, che tiene in considerazione diverse alternative di tracciato, oltre a quella prevista nel progetto del 2003, per tener conto, come esplicitato nella lettera di intenti, sia di "soluzioni passanti" oltre che con collegamento "ad antenna". Per il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia, sono state prospettate, nell'ambito degli studi sopra richiamati e successive integrazioni, n.5 ipotesi alternative di configurazione. L'esame condotto congiuntamente dagli stakeholder del progetto ha indicato la soluzione a cappio (soluzione 5) come quella da perseguire, ottemperando alla prescrizione sul progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005, di avvicinare la stazione ferroviaria all'aerostazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a **425,000** M€ con coperture finanziarie pari a **14,000** M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 201 M€ è dovuta:

- al recepimento delle prescrizioni emanate dal CIPE in sede di approvazione della progettazione preliminare
- all'esito dell'aggiornamento dello studio di fattibilità, che tra le 5 diverse alternative esaminate ha preso a riferimento la soluzione passante "a cappio" con la realizzazione di una stazione ferroviaria connessa con l'aerostazione, che rappresenta un'evoluzione della soluzione originaria che prevedeva un collegamento ad antenna dalla linea Venezia - Trieste.

#### **punto b)**

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 14 M€ è dovuta ad una successione di finanziamenti e definanziamenti:

- finanziamenti assegnati con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004, revocati dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012 e infine ripristinati con l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.



- finanziamenti con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010 e con il Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

## 4.2. Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (CUP J11H03000030008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0241	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	marzo-03	PP	n. 119 del 03/08/2005	aprile-11				n. 119 del 03/08/2005	2375,00	65,55	4.393,01	65,55	2018,01	

### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 119/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 03.08.2005 con delibera n. 119 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 2.375,00 M€ e risorse pari a 65,55 M€.

Successivamente, nell'ambito delle attività condotte negli anni passati nell'Osservatorio Tecnico, è maturata una nuova soluzione progettuale della tratta nazionale, di accesso alla sezione transfrontaliera del nuovo collegamento Torino–Lione, da Chiusa San Michele a Settimo Torinese, che ha portato nell'aprile 2011 alla presentazione da parte di RFI al MIT del relativo progetto preliminare.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a **4.393,010 M€**.

Nel mese di agosto 2014 il Commissario di Governo ha richiesto a RFI di avviare lo sviluppo del progetto definitivo della tappa 1, anche nelle more dell'approvazione CIPE del progetto preliminare, tenendo conto delle prescrizioni contenute nel parere regionale e condivise in ambito Osservatorio Tecnico. RFI ha quindi avviato a novembre 2014 il progetto definitivo della tratta Avigliana – Orbassano (tappa 1).

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è confermato il costo dell'investimento per un valore pari a **4.393,010** M€ con coperture finanziarie pari a **65,55** M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

La variazione del costo pari a 2.018 M€ è dovuta:

- al nuovo tracciato individuato dall' "Osservatorio", quasi integralmente in galleria;
- alla realizzazione di importanti interventi di potenziamento dell'impianto di Orbassano, non previsti nel precedente progetto.

### 4.3. Potenziamento linea Gallarate-Rho (CUP J31J05000010001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Rho-Parabiago)	giugno-03	PP	n. 65 del 27/05/2005		agosto-09	PD	n. 33 del 13/05/2010	n. 33 del 13/05/2010	401,80	401,80	401,80	20,00	0,00	-381,80
0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)														325,90
Totale investimento										727,70	401,80	727,70	20,00	0,00	-381,80

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 33/2010

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

Nell'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 6/2008, la progettazione dell'investimento è finanziata per 10 M€.

In occasione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, sulla base della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rif. nota del Ministro Matteoli protocollo n. 0009986 del 08.03.2010 e nota della Struttura Tecnica di Missione protocollo n. 15087 del 08.04.2010) e degli esiti della seduta CIPE del 13.05.2010, le coperture finanziarie sono state incrementate delle seguenti risorse:

- 89,8 M€ derivanti dal trasferimento temporaneo di risorse dal progetto "Linea ferroviaria Passo Corese-Rieti" al progetto in esame;

- 292 M€ quota di fondi di Legge Obiettivo (ex art. 21 del Decreto legislativo 185/2008), che le delibere CIPE 51 e 52 del 26 giugno e 15 luglio 2009 hanno destinato al progetto in questione nell'ambito della ripartizione effettuata "nell'allegato 2 – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009"; distribuzione peraltro riportata anche nell' 8° Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica;

arrivando a sommare complessivamente risorse per 392 M€.

In data 13.05.2010 con delibera n. 33 il CIPE ha confermato l'assegnazione delle seguenti risorse all'intervento "Potenziamento linea Gallarate-Rho tratta Rho – Parabiago" (v. presa d'atto sotto l'aspetto finanziario):

- contributi pluriennali per 292,0 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo;
- contributi pluriennali per 89,8 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo, derivanti dal trasferimento temporaneo di risorse dal progetto "Linea ferroviaria Passo Corese–Rieti" al "Quadruplicamento della tratta Rho – Parabiago";
- risorse già stanziati e accantonate nell'ambito del "Piano di risanamento acustico" del Contratto di Programma 2007-2011 per 20 M€.

Considerate le risorse pre-esistenti pari a 10 M€, si è determinato che per l'investimento avente un costo di 401,80 M€ sono state previste risorse complessivamente pari a 411,8 M€.

Peraltro nella stessa delibera CIPE 33/2010 si rileva (v. punti 2.1 e 2.2) che viene deliberata l'assegnazione di un contributo quindicennale su fondi di Legge Obiettivo in grado di sviluppare volumi di investimento pari a 282 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007 – 2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 si è dovuto allocare un importante definanziamento derivante dalla manovra finanziaria di agosto 2011. D'intesa con il MIT, è stata ridotta la dotazione finanziaria relativa al Piano di risanamento acustico per far fronte ad esigenze di investimento improcrastinabili, quali la manutenzione straordinaria ed il piano della sicurezza in galleria.

Nel Contratto di Programma 2012 – 2016, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stata recepita la riduzione delle coperture finanziarie pari a 382 milioni di euro, attuata sulla base di quanto disposto dall'art. 13 comma 1 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con la Legge 21 febbraio 2014, n. 9, recante «Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015», che riporta la seguente formulazione:

*"...Le assegnazioni disposte dal CIPE con le delibere n. 146 del 17 novembre 2006 e le assegnazioni disposte dalla delibera CIPE n. 33 del 13 maggio 2010 sono revocate. Le quote annuali dei contributi revocati, iscritte in bilancio, affluiscono al Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Le somme relative ai finanziamenti revocati iscritte in conto residui, ad eccezione di quelle conservate in bilancio ai sensi dell'articolo 30 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, dovranno essere versate all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2013, per essere successivamente riassegnate, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, sul Fondo di cui al precedente periodo...."*

Restano assicurate all'investimento risorse pari a 20 M€ connesse alle attività di progettazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è confermato il costo dell'investimento per un valore pari a **727,700** M€ con coperture finanziarie pari a **20,00** M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

#### 4.4. Linea ferroviaria Parma - La Spezia: Pontremolese (CUP J81H02000000001)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0276	Linea Pontremolese: 1^ Fase Tratta Parma - Vicofertile	giugno-03	PP	n. 19 del 08/05/2009		giugno-11	PD		n. 19 del 08/05/2009	2.303,76	137,85	2303,99	97,00	0,23	-40,85
0276	Linea Pontremolese: completamento raddoppi														

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 128/2012 di riduzione delle risorse assegnate con delibera CIPE n. 19/2009

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

Nell'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 6/2008, era finanziata la sola progettazione preliminare dell'investimento con risorse pari a 6 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, al fine di consentire maggiore flessibilità nell'utilizzo delle risorse finanziarie, gli investimenti previsti per lo sviluppo dell'itinerario Pontremolese sono confluiti in un unico programma, nell'ambito del quale risultava compreso l'investimento in questione. Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 la quota finanziata di questo programma ammontava a 851 M€, comprensiva delle risorse che il CIPE con delibera n. 19/2009 aveva assegnato all'intervento "Linea Pontremolese: prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile".

Più nello specifico, nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 le risorse dell'investimento in questione ammontano complessivamente a 294,24 M€, così articolate:

- contributi pluriennali per 234,6 M€ a valere su fondi di Legge Obiettivo di cui alla delibera CIPE n. 19/2009;
- altre risorse statali pari a 59,65 M€ assegnate al progetto nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011, che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono passate a 56,25 M€ per effetto delle seguenti variazioni:

- trasferimento di un importo pari a 150,75 M€ dei finanziamenti di Legge Obiettivo dal progetto di “Raddoppio della tratta Parma-Vicofertile” al 1° lotto del “Collegamento della linea ferroviaria Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara”. Tale rimodulazione è stata approvata con la delibera CIPE n. 128/2012 che ha revocato il finanziamento al “Raddoppio della tratta Parma-Vicofertile” e contemporaneamente assegnato l'importo al Nodo di Falconara.
- trasferimento dalla “sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile” all'intervento “Raddoppio della tratta Solignano-Fornovo” di un valore complessivo di risorse pari a 87,3 M€, di cui 45,4 M€ a carico di assegnazioni su fondi di Legge Obiettivo e 41,9 M€ a carico di stanziamenti della Finanziaria 2007 (L. 27.12.2006 N° 296 - articolo 1, comma 965).

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, le coperture finanziarie complessive sono passate da 56,25 M€ a 97,0 M€ per effetto delle seguenti variazioni:

- reintegro dei 45,4 M€ assegnati con la delibera CIPE n. 19/2009 al “Raddoppio Berceto-Chiesaccia” e trasferiti al “Raddoppio Solignano-Fornovo”, reso possibile dalle nuove risorse stanziati dalla legge di Stabilità 2015;
- defianziamento di 4,65 M€ stanziati dalla Legge 23.12.2000 n. 388 (Finanziaria 2001); risorse mai trasferite dal MEF ad RFI.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, tali importi sono confermati.



#### 4.5. Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) (CUP J71H02000110008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0240	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	gennaio-03	PP	n. 79 del 29/09/2003		maggio-05	PD	n. 85 del 29/03/2006	n. 79 del 29/09/2003	622,40	622,40	642,40	601,40	20,00	-21,00

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 79/2003;
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 85/2006

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.03.2006 con delibera n. 85 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo dell'investimento con un limite di spesa e coperture finanziarie pari a 622,40 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra il 2010 e il 2011, che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono state ridotte di 41 M€ e sono passate a 581,0 M€.

Come da indicazioni del CIPE con Delibera n° 10/2009, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

Per il Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole il definanziamento ha riguardato risorse non operative destinate alla fase realizzativa dell'investimento. Gli interventi finanziati assicurano comunque la realizzazione dello scalo di Voltri mare secondo la configurazione prevista dal Protocollo di Intesa del 27 settembre 2011 tra Autorità Portuale di Genova ed RFI e la realizzazione del fabbricato viaggiatori di Voltri.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 642,4 M€ per l'estensione del perimetro del progetto alle opere necessarie all'inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 642,400 M€ e sono state assegnate risorse pari a 20 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 601 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 20 M€, recepita nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, è dovuta:

- all'estensione del perimetro del progetto alle opere necessarie all'inserimento della stazione di Genova Piazza Principe nell'ACC-M di Nodo.

#### **punto b)**

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 21 M€ è dovuta:

- al definanziamento per 41 M€ riferito al rinvio del completamento del PRG di Voltri, nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011.
- assegnazione di risorse pari a 20 milioni di euro a copertura delle attività aggiuntive inserite nel perimetro dell'investimento, nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

#### 4.6. Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) (CUP J71J04000000008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0289	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	marzo-03	PP	n.91 del 29/07/2005		settembre-12	PD (*)		n.91 del 29/07/2005	1.540,10	619,80	1.540,10	266,10	0,00	-353,70

(\*) Si precisa che il progetto è stato inviato al MIT senza avviare l'iter di Legge Obiettivo, in attesa di istruzioni per l'eventuale prosieguo delle procedure di concertazione pubblica.

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 91/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.07.2005 con delibera n. 91 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 1.540,10 M€ e risorse pari a 619,80 M€.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, la situazione finanziaria del progetto prevedeva coperture finanziarie complessive per 619,8 M€ in coerenza con quanto previsto dalla citata delibera CIPE.

Con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra gli anni 2008 e 2010 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale. In tale ambito sono state ridotte le risorse per il "raddoppio Genova - Ventimiglia, tratta Andora – Finale" per complessivi 576,7 M€, destinate a parziale copertura della fase realizzativa previste nella Tabella C, in linea con i criteri di applicazione del definanziamento definiti

dal CIPE con la Delibera n° 10/2009. Considerato che il progetto approvato dal CIPE con un tracciato che si discosta significativamente dalla linea attualmente in esercizio non prevede la possibilità di articolare il raddoppio secondo fasi funzionali, non si sono ravvisate nel breve periodo le condizioni per un utilizzo delle risorse finanziarie di competenza allocate nel programma d'opere.

Sono state fatte salve dal definanziamento le risorse allocate in Tabella A e necessarie al completamento della fase di progettazione, pari a 43,2 M€.

Con l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, le coperture finanziarie dell'investimento, per la quota eccedente i costi per la progettazione definitiva, hanno subito una ulteriore riduzione pari a 2,1 M€ e sono passate a 41,1 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state recepite le risorse stanziati dall'art. 1 comma 240 della Legge 190/2014 (Stabilità 2015) complessivamente pari a 225 M€ che riporta la seguente formulazione:

*“... al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure è autorizzato un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016”*, arrivando a sommare complessivamente risorse per 266 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, tali importi sono confermati.

RFI, interpretando l'articolo di legge, ha proposto di allocare lo stanziamento al raddoppio della tratta Andora-Finale Ligure.

Considerato che si tratta di un raddoppio completamente in variante di tracciato rispetto all'attuale linea ferroviaria, con lo stanziamento di 225 M€ non potrà essere avviato alcun appalto che consenta di ricollegare la variante alla linea storica e consentire la funzionalità dell'opera all'esercizio ferroviario.

Ne consegue che lo stanziamento di 225 M€ non potrà essere utilizzato per il raddoppio Andora-Finale Ligure fino a quando non saranno disponibili le risorse a copertura dell'intero intervento, ossia ulteriori 1.274 M€.

### **Proposta RFI**

Con l'obiettivo di utilizzare il prima possibile le risorse che la legge 190/2014 ha stanziato in forma generica per *“... avviare i lavori sulla tratta Andora Finale Ligure ...”*, si propone di destinare le risorse al finanziamento di:

1. un nuovo specifico progetto di investimento per potenziare la linea esistente;
2. sostenere i costi della progettazione esecutiva delle opere di cantierizzazione e tutte le indagini geognostiche del raddoppio in variante.

Con questa soluzione è possibile perseguire nel contempo il duplice obiettivo di offrire in tempi rapidi un miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviaria e avviare le attività affinché, nel medio-lungo periodo, si possa realizzare una nuova linea di maggiori prestazioni.

In particolare gli interventi di potenziamento dell'attuale linea potrebbero riguardare i seguenti ambiti:

- 1.a) Interventi di contenimento del rischio idrogeologico
- 1.b) Upgrade tecnologico dei sistemi di segnalamento con governo della circolazione da Posto Centrale

- 1.c) Velocizzazione itinerari in stazione di Alassio (da entrambi i lati) e in stazione di Pietra Ligure (lato Finale L.)
- 1.d) Realizzazione sottopasso in stazione di Pietra Ligure
- 1.e) Soppressione Passaggi a Livello: sulla tratta sono presenti diversi PL, di cui alcuni a poche centinaia di metri di distanza (in particolare nella tratta Loano – Pietra L. sono presenti 6 PL).
- 1.f) Rinnovo sistema Informazioni al pubblico
- 1.g) Rinnovo/Risanamento della massicciata
- 1.h) Adeguamenti TE.

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 353,7 M€ è dovuta:

- al definanziamento per 578,7 M€ riferita al rinvio della fase realizzativa dell'investimento, recepito negli aggiornamenti 2009 e 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011.
- assegnazione di risorse pari a 225 milioni di euro per l'avvio di lavori sulla tratta Andora Finale Ligure, recepita nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 .

#### 4.7. Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo) (CUP J11H02000070008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0249	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio (tratta Giampilieri-Fiumefreddo)	giugno-03	PP	n. 62 del 27/05/2005				n. 62 del 27/05/2005	1970,00	458,00	2300,00	871,94	330,00	413,94	

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- a) costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 62/2005
- b) coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 62/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 27.05.2005 con delibera n. 62 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 1.970,00 M€ e risorse pari a 458,00 M€.

Con l'Accordo Preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 46/2006, sono state assegnate ulteriori risorse pari a 1.512 M€ per il completamento della copertura finanziaria dell'investimento. Infatti nel Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, su cui il CIPE si è espresso con la delibera n. 63/2007, l'investimento presenta copertura finanziaria di 1.970 M€, pari all'intero costo.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti nel corso del 2008 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio

dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento sono passate a 45,9 M€.

Come da indicazioni del CIPE che, con Delibera n° 10/2009, ha definito il criterio di applicazione del citato definanziamento al Contratto di Programma - indicando di ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie degli interventi ricompresi nelle Tabelle programmatiche non ancora oggetto di atti negoziali verso terzi e, ove fosse necessario, anche quelle delle opere incluse nella tabella delle Opere in Corso - il definanziamento sul Raddoppio Giampileri- Fiumefreddo ha riguardato risorse non operative destinate alla fase realizzativa dell'investimento e non ha pertanto prodotto effetti nelle attività di redazione della progettazione.

In data 28.06.2013 si è positivamente concluso il Tavolo tecnico istituito dalla Regione Sicilia, in ottemperanza alle prescrizioni vincolanti definite in sede di approvazione del Progetto Preliminare, per il confronto con gli Enti Locali per definire un tracciato condiviso anche dai Comuni che avevano espresso parere contrario. Gli approfondimenti progettuali elaborati, finalizzati anche al contenimento dei costi, hanno consentito di acquisire il parere favorevole dei suddetti Comuni unitamente a quello di Savoca, che aveva richiesto una traslazione del tracciato.

A settembre 2013 è stata ufficializzata dalla Regione Sicilia la chiusura del Tavolo Tecnico. Si è pertanto avviata la fase di adeguamento del Progetto Preliminare alle risultanze del tavolo tecnico e alle normative intervenute soprattutto in materia di sicurezza in galleria; il progetto preliminare è stato completato ed approvato da RFI. A giugno 2014 RFI ha richiesto al MIT l'autorizzazione a poter procedere alla pubblicazione del progetto preliminare.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, a seguito di una serie di tagli ed accantonamenti avvenuti nel corso del 2014 sui capitoli MEF 7122, 7123 e MIT 7540, l'opera di "Completamento del raddoppio (tratta Giampileri-Fiumefreddo)" è stata inserita fra quelle in stand-by e le risorse ridotte di un importo pari a 33 M€, passando ad un totale di risorse disponibili di 13 M€.

L'investimento è stato individuato in base ai criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, che prevede di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora 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.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 2.300,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 33 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 45,94 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 2.300,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 826,00 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 871,94 M€.

**punto a)**

La variazione del costo, pari a 330 M€, recepita nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, è dovuta:

- all'adeguamento del Progetto Preliminare alle risultanze del tavolo tecnico e alle normative intervenute soprattutto in materia di sicurezza in galleria

**punto b)**

La variazione delle risorse, pari a 414 M€ è dovuta:

- ai definanziamenti intersorsi nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 e nel Contratto di Programma 2012-2016;
- all'assegnazione delle risorse a completamento della copertura del costo di progettazione nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016;
- all'assegnazione delle risorse per la realizzazione della 1<sup>a</sup> fase funzionale del progetto, precisamente il raddoppio della tratta Fiumefreddo-Taormina, nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016.



#### 4.8. Nodo di Catania: Interramento stazione centrale (CUP J11H03000140008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0270	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	giugno-03	PP	n. 45 del 29/09/2004				n. 45 del 29/09/2004	507,00	11,61	626,00	16,61	119,00	5,00	

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 45/2004
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 45/2004

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.09.2004 con delibera n. 45 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'investimento con un limite di spesa di 507,00 M€ e risorse pari a 11,61 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012, in coerenza con il Piano per il Sud, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 580 M€, determinata dall'adeguamento tariffario al 2009 del progetto preliminare e assegnate risorse su fonti statali per un importo pari a 111 M€, passando ad un totale di risorse disponibili di 124 M€.

Nel 2012 l'Amministrazione comunale di Catania, sulla base del nuovo Piano Regolatore Generale della città, che prevede un nuovo assetto della linea ferroviaria significativamente diverso da quello previsto nel progetto preliminare approvato dal CIPE, sia in termini di tracciato che di sviluppo realizzativo, ha richiesto una variante di tracciato che eviti l'attraversamento del centro storico e realizzi, in un'unica fase, l'interramento della linea della stazione di Catania e il raddoppio della tratta Catania C.le (Bivio Zurria) e Catania Acquicella.

In data 20.03.2013, nella riunione n. 1 del Comitato di Attuazione e Sorveglianza del CIS per la realizzazione della direttrice Messina-Catania-Palermo, il Responsabile Unico di Contratto ha segnalato “l’opportunità che sull’interramento del Nodo di Catania vengano effettuati approfondimenti che possano consentire di confrontare soluzioni alternative”. Il Responsabile Unico di Contratto ha proposto, ed il Comitato di Attuazione ha approvato, “l’elaborazione da parte di RFI di un documento di analisi comparativa che consenta di fare le opportune scelte alle scadenze programmate”.

A luglio 2013 RFI ha trasmesso l’analisi comparativa tra le due soluzioni progettuali proposte ed è tuttora in attesa delle determinazioni del MIT sulla proposta.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito il nuovo costo dell’investimento pari a 626 M€. Inoltre, a seguito di una serie di tagli ed accantonamenti avvenuti nel corso del 2014 sui capitoli MEF 7122, 7123 e MIT 7540, l’opera “Nodo di Catania: Interramento stazione centrale” è stata inserita fra quelle in stand-by e le risorse ridotte di un importo pari a 111 M€, passando ad un totale disponibile di 13 M€. L’investimento è stato individuato in base ai criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, che prevede di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non risultano ancora 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.

Nell’aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell’Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state assegnate risorse pari a 5 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 16,61 M€.

Nell’aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell’art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, tali importi sono confermati.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 119 M€ è dovuta:

- all’adeguamento tariffario al 2009 del progetto preliminare recepito nell’aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011
- all’adozione della nuova soluzione progettuale proposta dall’Amministrazione comunale di Catania recepita nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016

#### **punto b)**

La variazione delle risorse, pari a 5 M€ è dovuta:

- assegnazione di risorse finanziarie ad integrazione dei maggiori costi delle progettazioni già avviate prevista nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016
- finanziamenti assegnati con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004, revocati dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012 e infine ripristinati con l'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016.

#### 4.9. AV/AC Milano - Verona tratta Brescia –Verona (CUP F81H9100000008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0361	Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	marzo-03	PP	n.120 del 05/12/2003		settembre-14	PD		n.120 del 05/12/2003	2.720,0		3.837,3	2.268,1	1.117,3	2.268,1

*Il limite di spesa di 2.720 M€ indicato in tabella per la tratta Brescia-Verona è stato determinato estrapolando la prima stima di costo effettuata per la tratta Treviglio-Brescia pari a 2.000 M€ (riportata nel Contratto di Programma - Investimenti 2007-2011).*

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 120/2003, secondo il costo della tratta Treviglio-Brescia riportato nel Contratto di Programma - Investimenti 2007-2011
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 120/2003

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti.

In data 05.12.2003 con delibera n. 120 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'intera "linea AV/AC Milano –Verona" con un limite di spesa di 4.720,00 M€, ed oneri aggiuntivi pari a 384,1 M€ per la realizzazione di opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, non considerati nella stima di costo del progetto preliminare.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, l'investimento in esame "Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)" è stato rappresentato con una stima di costo pari a 2800 M€ e coperture finanziarie complessive per 62,0 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una ricognizione sulle coperture di tutti i progetti inclusi nel "Resto del Sistema", finalizzata ad assicurare la copertura finanziaria alla progettazione della tratta Treviglio-Brescia, le risorse finanziarie della "Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)" sono state ridefinite pari a 53,0 M€.

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 4/2012 sono state assegnate all'investimento risorse finanziarie per 27 M€ arrivando ad un valore complessivo pari a 80 M€.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito quanto disposto con l'art.1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014), che 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, come riportato nella seguente formulazione:

*“...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 sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato. ....”*

Con lo stesso art. 1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014) è stato assegnato uno stanziamento complessivo pari a 1.800 M€ 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, di cui all'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Milano-Verona tratta Brescia-Verona è stata assegnata una quota pari a 768 M€.

Con l'occasione sono state spostate nella tabella “Opere ultimate” attività propedeutiche all'investimento già realizzate di importo corrispondente a 80 M€, è stata inoltre recepita la nuova stima di costo dell'investimento “Linea Milano-Verona (tratta Brescia-Verona)” pari a 3.954,00 M€.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata confermata la stima di costo dell'investimento pari a 3.954,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 1.500 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 2.268,1 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 3.837,30 M€ e sono state confermate le risorse pari a 2.268,1 M€.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 1.117 M€ è dovuta:

- alla valorizzazione della stima di costo effettuata in sede di progetto definitivo presentato da Cepav Due nel 2006, aggiornata al 2013, e di una valutazione parametrica degli adeguamenti normativi intervenuti.
- all'estensione del perimetro del progetto per l'inserimento dell'ingresso urbano a Verona funzionale all'attivazione della tratta AV/AC Brescia-Verona e, nello specifico:

- interventi funzionali all’inserimento della Brescia-Verona sui binari IV e VI di Verona Porta Nuova;
- nuova “stazione elementare AV” di Verona Porta Nuova.

I suddetti interventi erano precedentemente inclusi nel progetto del “Nodo AV/AC di Verona”, trasmesso da RFI al MIT per l’avvio dell’iter autorizzativo ai sensi della cd. “Legge Obiettivo” ed approvato dal CIPE con delibera n. 10/2008, cui la Corte dei Conti ha ricusato il visto di legittimità per la mancata individuazione delle fonti di finanziamento necessarie. Nell’aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 per il “Nodo AV/AC di Verona” è prevista la sola progettazione preliminare già realizzata.

- approfondimenti progettuali per la tratta AV/AC Brescia-Verona e verifica di congruità del prezzo forfettario da parte di Italferr per la tratta AV di competenza del GC Cepav Due e progettazione preliminare dell’ingresso ovest al nodo di Verona (progetto inviato al MIT con nota del 11.5.2016).

**punto b)**

La variazione delle risorse, pari a 2.268 M€ è dovuta:

- all’assegnazione di risorse finanziarie dedicate alla realizzazione dell’investimento e attribuite dalle Leggi di Stabilità 2014 e 2015.

#### 4.10. Linea AV/AC Verona – Vicenza – Padova (CUP J41E91000000009)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0362	Linea AV/AC Verona Padova: 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza	giugno-03	PP	n. 94 del 29/03/2006				n. 94 del 29/03/2006	4.483,0	156,30		2.790,0	1.363,9	428,0	1.357,6
0362	Linea AV/AC Verona Padova: 2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza											805,0	150,0		
1135	Linea AV/AC Verona Padova: 3° lotto funzionale Vicenza(e)-Padova											1.316,0	-		
Totale investimento									4483,00	156,30	4911,00	1513,94	428,00	1357,64	

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 94/2006
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 94/2006

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 29.03.2006 con delibera n. 94 il CIPE ha preso atto che il costo complessivo della “Linea AV/AC Verona – Padova” risulta pari a 4.483 M€ ed approvato con prescrizioni il progetto preliminare, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, con un limite di spesa di 3.333,00 M€ e risorse pari a 156,3 M€.

Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che:

*“...la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco”.*

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 63/2007, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 5.130 M€ e coperture finanziarie complessive per 171,0 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una ricognizione sulle coperture di tutti i progetti inclusi nel “Resto del Sistema”, finalizzata ad assicurare la copertura finanziaria alla progettazione della tratta Treviglio-Brescia, le risorse finanziarie della “Linea Milano-Verona (tratta Verona-Vicenza-Padova)” sono state ridefinite pari a 161,0 M€.

In data 02.08.2012 il MIT ha istituito un apposito tavolo tecnico per analizzare le diverse alternative di tracciato per l'attraversamento del territorio vicentino.

In data 29.07.2014 le attività del tavolo tecnico hanno trovato conclusione con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto, RFI S.p.A., il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio di Vicenza, con il quale RFI si è impegnata a procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità sulla nuova soluzione progettuale proposta dagli Enti Locali, in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 94/2006 per la tratta tra Montebello Vicentino e Vicenza.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, è stato recepito quanto disposto con l'art.1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014), che 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, che riporta la seguente formulazione:

*“...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 sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato. ....”*

Con lo stesso art. 1 comma 76 della Legge 27 dicembre 2013 n. 147 (Stabilità 2014) è stato assegnato uno stanziamento complessivo pari a 1.800 M€ 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, di cui all'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Verona-Padova è stata assegnata una quota pari a 321 M€, per complessive coperture finanziarie pari a 369,0 M€.

Con l'occasione sono stati spostati nella tabella “Opere ultimate” attività propedeutiche all'investimento già realizzate di importo corrispondente a 113,0 M€.

In data 9.12.2014 è stato sottoscritto tra MIT ed RFI l'Accordo per l'aggiornamento del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e per il recepimento della nuova stima di costo della tratta Verona-Padova pari a 5.402,00 M€.



Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata confermata la stima di costo dell'investimento pari a 5.402,00 M€ e sono state assegnate risorse pari a 1.500 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 1.869,0 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 4.911,00 M€ e rimodulate le risorse ad un importo pari a 1.513,94 M€.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 428 M€ è dovuta:

- alla nuova soluzione progettuale per l'attraversamento del territorio vicentino proposta con lo studio di fattibilità;
- aggiornamento del costo per tenere conto della rivalutazione monetaria e delle normative sopravvenute;
- all'estensione del perimetro del progetto per l'inserimento dell'ingresso urbano a Verona funzionale all'attivazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza.

I suddetti interventi erano precedentemente inclusi nel progetto del "Nodo AV/AC di Verona", trasmesso da RFI al MIT per l'avvio dell'iter autorizzativo ai sensi della cd. "Legge Obiettivo" ed approvato dal CIPE con delibera n. 10/2008, cui la Corte dei Conti ha ricusato il visto di legittimità per la mancata individuazione delle fonti di finanziamento necessarie. Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 per il "Nodo AV/AC di Verona" è prevista la sola progettazione preliminare già realizzata, con l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 si è provveduto ad includere tra gli interventi funzionali all'ingresso della tratta AV/AC Verona-Padova nel Nodo di Verona (cd. "Nodo di Verona Est") anche la realizzazione di una nuova "stazione elementare AV" a Verona Porta Nuova. Quanto sopra, ha comportato che il costo del 1^ Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza" risulta ora definito nell'importo di 2.790 M€.

- all'evoluzione della soluzione di attraversamento del nodo di Vicenza oggetto dell'Addendum al Protocollo di Intesa con la Regione Veneto, il Comune di Vicenza ed il MIT del 29-30 ottobre 2015, nel quale è stato convenuto, tra l'altro, di:
  - ✓ riarticolare, nell'ambito dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, i lotti funzionali della Verona-Padova come segue:
    - Lotto Funzionale 1: da Verona a Bivio Vicenza;
    - Lotto Funzionale 2: attraversamento di Vicenza;
    - Lotto Funzionale 3: da Vicenza a Padova;

- ✓ effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, correlare il programma di realizzazione del 1° e del 2° Lotto Funzionale e - a tal fine - allocare sul 2° Lotto Funzionale un'opportuna quota dei finanziamenti già stanziati con le leggi vigenti.

Per quanto riguarda il Lotto Funzionale 1 “Verona-Bivio Vicenza” RFI ha trasmesso al MIT il progetto definitivo per l'avvio dell'iter autorizzativo.

Per quanto riguarda il Lotto Funzionale 2 “attraversamento di Vicenza”, in aderenza all'Addendum al Protocollo d'Intesa di ottobre 2015, RFI ha trasmesso al Comune di Vicenza l'analisi comparativa tra le possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza.

In esito al confronto in corso con l'Amministrazione comunale, la Soluzione che appare quella maggiormente in linea con le esigenze del territorio è quella che prevede la Stazione in Viale Roma e una fermata a Vicenza Fiera, con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente, la cui stima di costo è pari a 805 M€. L'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 tiene pertanto conto della riduzione di costo conseguente alla nuova soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza.

#### **punto b)**

La variazione delle risorse pari a 1.357,6 M€ è dovuta:

- all'assegnazione di risorse finanziarie dedicate alla realizzazione dell'investimento e attribuite dallo Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2014 e 2015;
- alla riduzione della dotazione finanziaria dell'investimento prevista nell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 di un importo pari a 355 M€, in considerazione dei ritardi registrati nell'avanzamento progettuale dell'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova, riferibili prevalentemente agli esiti dello studio di fattibilità dell'attraversamento di Vicenza.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 1 comma 76 della Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova è prevista con il meccanismo dei “lotti costruttivi”, pertanto la riduzione della dotazione finanziaria non pregiudica l'utilizzazione delle risorse che residuano.

#### 4.11.Raddoppio Spoleto-Terni (CUP J61H02000090008)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici						
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE							
0226	Raddoppio Spoleto-Terni	giugno-03	PP	n. 68 del 27/05/2005		febbraio-13	PD (*)		n. 68 del 27/05/2005	532,34	529,00	572,34	11,42	40,00	-517,58

(\*) Si precisa che il progetto è stato inviato al MIT senza avviare l'iter di Legge Obiettivo, in attesa di istruzioni per l'eventuale prosieguo delle procedure di concertazione pubblica.

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

- costo tra la stima riportata nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 ed il limite di spesa autorizzato con la delibera CIPE n. 68/2005
- coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 68/2005

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 27.05.2005 con delibera n. 68 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'investimento autorizzando un limite di spesa di 532,34 M€ e coperture finanziarie per la realizzazione dell'investimento pari a 529 M€, corrispondenti al costo base del progetto, escluse le prescrizioni, da individuare sul Contratto di Programma 2001-2005 e nei relativi "addendum".

Tali risorse sono state contrattualizzate con l'Accordo Preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 46/2006.

Nel Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, su cui il CIPE si è espresso con la delibera n. 63/2007, l'investimento è rappresentato con una stima di costo pari a 532,34 e coperture finanziarie pari a 529 M€.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 27/2010, a seguito di una serie di atti normativi intervenuti fra gli anni 2008 e 2010 che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 M€, di cui 3.669 M€ per la Rete Convenzionale, le coperture finanziarie dell'investimento hanno subito una riduzione pari a 511,44 M€ e sono passate a 17,56 M€.

Il definanziamento ha riguardato le risorse destinate a copertura della fase realizzativa, in linea con i criteri di applicazione del definanziamento definiti dal CIPE con la Delibera n° 10/2009. Restano assicurate le risorse allocate in Tabella A necessarie al completamento della fase di progettazione.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, è stata recepita la nuova stima di costo dell'investimento pari a 572,34 M€ con coperture finanziarie pari a 11,42 M€.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. "Decreto fiscale", tali importi sono confermati.

#### **punto a)**

La variazione del costo, pari a 40 M€ è dovuta:

- agli approfondimenti progettuali effettuati al livello di progettazione definitiva,
- al recepimento delle prescrizioni emanate dal CIPE in sede di approvazione della progettazione preliminare
- al recepimento della nuova normativa sulla "Sicurezza delle gallerie ferroviarie" introdotta dal D.M. 28.10.05
- all'attualizzazione del costo dell'intervento dal 2003 ad oggi, solo in parte compensato dalla modifica della modalità di appalto da Contraente Generale, prevista nel progetto preliminare, a quella ad Appalto Integrato prevista nel progetto definitivo.

#### **punto b)**

La variazione delle coperture finanziarie, pari a 517,58 M€ è dovuta:

- al definanziamento sul capitolo del Bilancio MEF 7122

- al definanziamento delle risorse assegnate con l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma Investimenti 2007-2011 a seguito delle rimodulazioni effettuate al Decreto interministeriale MIT/MEF n. 22589 del 30.12.2004 - revocato dal successivo Decreto MIT/MEF n. 405 del 16.11.2012.

#### 4.12. Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotti 1, 2, e 4 (CUP J94F04000020001) e lotto 3 (CUP J41C09000000005)

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa sull'evoluzione dell'iter procedurale e dei valori economici (M€):

NPP	Descrizione progetto	Iter Procedurale							Valori Economici							
		I° Elaborato				II° Elaborato			Approv. CIPE limite di spesa	Limite di spesa approvato (a)	Risorse previste nell'ultima delibera CIPE (b)	Costo agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (c)	Risorse agg. 2016 CdP-I 2012-2016 (d)	Delta Costo (c-a)	Delta Risorse (d-b)	
		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE	Successive trasmissioni	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE								
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 1	giugno-03	PP	n. 82 del 18/11/2010		agosto-11	PD	n. 82 del 18/11/2010	1618,40	102,00	1574,50	1478,00	0,00	1449,49		
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) sublotto 1: fluidificazione del traffico										n. 6 del 18/02/2013	43,60	43,60		0,00	
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 2												851,60		8,29	n.a.
0292	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero): lotto 4												997,80		14,70	n.a.
0337	Quadruplicamento Fortezza-Verona. Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto.	aprile-09	PP								1555,00	6,90	n.a.			
Totale investimento									1618,40	102,00	5022,50	1551,49	0,00	1449,49		

#### Motivazioni variazioni

Il progetto ha registrato variazioni in termini di:

c) coperture finanziarie tra l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 e la delibera CIPE n. 6/2013

di seguito si illustrano gli eventi modificativi intervenuti:

In data 18.02.2013 con delibera n. 6 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del Sublotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" del Lotto 1, con un limite di spesa di 43,60 M€ e risorse pari a 43,60 M€.

Nella medesima sede il CIPE ha anche confermato il costo del 1° lotto "Fortezza - Ponte Gardena" del Quadruplicamento Fortezza - Verona pari a 1.618,4 M€ e la disponibilità di risorse finanziarie per un importo complessivo di 102 M€ a copertura delle attività di progettazione dei lotti 1, 2, 3, 4 e 5 del Quadruplicamento Fortezza - Verona e di una prima fase realizzativa, individuata nel sublotto.

Nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, approvato con decreto interministeriale n. 158 del 18 maggio 2015, sono stati recepiti una serie di atti normativi, fra cui le Leggi di stabilità 2013 e 2014 e la delibera CIPE n.40/2013, che hanno assegnato nuove risorse al Quadruplicamento Fortezza – Verona.

Nel dettaglio la delibera CIPE n.40/2013 ha assegnato ad RFI finanziamenti ai sensi dell'articolo 7-ter, comma 2, del D.L. n. 43/2013, convertito con Legge n. 71/2013 e specificamente 70 M€ per la linea ferroviaria Fortezza – Verona, Circonvallazione di Trento. Successivamente a tale provvedimento sono intervenuti accantonamenti delle risorse finanziarie ai sensi del Decreto Legge 35/2013, convertito con modificazioni dalla L. 6 giugno 2013 n. 64, e Decreto Legge 66/2014, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014 n. 89, ed all'art. 1, comma 428, della legge 147/2013 e successive modifiche, che hanno trovato allocazione nelle opere del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016 classificate in “stand by”.

Tali risorse finanziarie sono da considerare indisponibili e risultano quindi subordinate all'eventuale svincolo degli accantonamenti ovvero al reintegro a seguito di nuove assegnazioni.

Nel caso specifico della Circonvallazione di Trento, una quota pari a 55 M€ dello stanziamento di cui al citato D.L. 43/2013 è classificata nell'ambito delle opere in “stand by”.

Si rappresenta che la predetta delibera CIPE n.40/2013 che ha stanziato 70 M€ per l'intervento relativo alla Circonvallazione di Trento prevede che l'attribuzione definitiva delle risorse resta subordinata “alla indicazione di uno sviluppo per annualità della spesa coerente con le disponibilità residue del fondo; alla sottoposizione al CIPE, entro il 31 dicembre 2014, del progetto preliminare o definitive dell'intervento; qualora la proposta non sia presentata nei termini il CIPE procederà a destinare le relative risorse ad altre opere da realizzare per lotti costruttivi, coerentemente con le finalità di cui all'art. 2, commi 232 e ss. della legge n. 191/2009”.

A tale proposito si deve registrare che non è stato sottoposto al CIPE il progetto entro il termine del 31/12/2014 prima citato.

Inoltre è stata recepita la 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 che hanno interessato la fase progettuale della linea di accesso sud al valico del Brennero sono pari a 16,61 M€. Tali finanziamenti saranno recuperati nella successiva programmazione TEN 2014-2020.

Nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole con la delibera CIPE n. 112/2015, approvato con decreto n. 299 del 9 settembre 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, registrato dalla Corte dei Conti il 2 novembre 2016, sono state recepite variazioni del quadro complessivo delle risorse che hanno riguardato fonti statali e fonti comunitarie e sono state operate rimodulazioni delle risorse finanziarie non vincolate per legge al fine di poter assicurare copertura finanziaria alle attività prioritarie, arrivando ad un valore complessivo di coperture finanziarie pari a 98,5 M€.

Nel dettaglio:

- 1) **Definanziamento di 15 M€ a valere del Lotto 3, circonvallazione di Trento:** sono state integralmente definanziate le risorse oggetto della Delibera CIPE n.40/2013 assegnate a RFI ai sensi dell'articolo 7-ter, comma 2, del D.L. n.43/2013 (c.d. Decreto del Fare), convertito con legge n.71/2013, in quanto non sono state rispettate le condizioni riportate in Delibera, nello specifico “non è stato sottoposto al CIPE il progetto preliminare o definitivo dell'intervento entro il 31 dicembre 2014”.
- 2) **Definanziamento di 14 M€ a valere del Lotto 1 e Lotto 4:** sono stati ridotti i contributi comunitari a valere del programma TEN 2007-2013 assegnati con Decisione C(2013) 9374, in quanto nella fase esecutiva del Sub-Lotto 1 è emersa la necessità di non eseguire in anticipazione alcune opere e in fase progettuale sono stati condotti approfondimenti che hanno richiesto maggiori tempi per lo sviluppo della progettazione preliminare del Lotto 4.
- 3) **Rimodulazioni risorse statali a saldo zero:** sono state ottimizzate le risorse statali tra i vari lotti al fine di garantire la copertura delle attività in corso, in particolare sono state ridotte le risorse del Lotto 2: circonvallazione di Bolzano per garantire la copertura della progettazione definitiva del Lotto 1: Quadruplicamento Fortezza-Verona e le progettazioni preliminari del Lotto 4: ingresso nel nodo di Verona e Lotto 3: circonvallazione di Trento.

Nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, approvato ai sensi dell'art. 10 comma 1 della Legge di conversione n°225 del 1 dicembre 2016 del Decreto Legge n° 193 del 22/10/2016 c.d. “Decreto fiscale”, è stato confermato il costo dell'investimento per un valore pari a 5.022,50 M€ e sono state assegnate ulteriori risorse pari a 1.453,00 M€ per complessive coperture finanziarie pari a 1.551,50 M€ per la fase realizzativa del quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 1° lotto del programma di potenziamento della linea di accesso al valico del Brennero che è strettamente connessa alla realizzazione della nuova linea di valico (1.445 M€), per il completamento progettuale del Lotto 2: circonvallazione di Bolzano (5 M€) e del Lotto 3: circonvallazione di Trento (3 M€).