



CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO. A PALAZZO CHIGI IL COMITATO DI COORDINAMENTO DEI CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO (CIS) PRESIEDUTO DAL MINISTRO PER IL SUD BARBARA LEZZI

Scansiona il QRCode per visionare maggiori dettagli



Categories: [Agenzia coesione territoriale](#), [Attuazione](#), [Contratti Istituzionali di Sviluppo](#)

Tag: [Antonio Caponetto](#), [CIS](#), [Direttore generale Agenzia coesione territoriale](#), [Ministro per il Sud](#)

Data:20190312

Si è tenuto oggi a Palazzo Chigi il Comitato di Coordinamento dei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) presieduto dal Ministro per il Sud Barbara Lezzi sui Contratti istituzionali di Sviluppo per l'alta capacità sulle direttrici Messina - Catania - Palermo, Salerno - Reggio Calabria e Napoli - Bari - Lecce - Taranto.

Il Comitato di Coordinamento è composto dai Ministri, Presidenti di Regione e Amministratori Delegati delle aziende pubbliche coinvolte, firmatari e si riunisce per le decisioni di carattere strategico e per le riprogrammazioni importanti. Come stabilito dalla normativa, il Comitato si riunisce periodicamente per aggiornamenti riguardanti l'andamento e la prosecuzione delle attività al fine di verificare il rispetto degli impegni assunti.

I Contratti sono stati istituiti dall'art. 6 del Decreto Legislativo del 31 maggio 2011 n. 88, che disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, e sono stati sottoscritti tra il 2012 e i primi mesi del 2013.

All'incontro hanno partecipato i rappresentanti delle regioni del Mezzogiorno (Sicilia, Puglia, Campania, Basilicata e Calabria), del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, del Ministero dei Beni e Attività Culturali, di Ferrovie dello Stato, di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), del Dipartimento per le Politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dell'Agenzia per la coesione territoriale.

Sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle criticità ha relazionato il Direttore generale dell'Agenzia Antonio Caponetto, (Responsabile Unico dei Contratti). Sono stati stabiliti, inoltre, tempi certi per sbloccare le infrastrutture e sanzionare i ritardi.

In merito al Contratto Istituzionale di Sviluppo Napoli - Bari Lecce - Taranto, è emerso che l'intera tratta è ormai interamente progettata e quasi interamente finanziata. Secondo le previsioni di Rete Ferroviaria Italiana, entro il 2020 tutti i lotti saranno aggiudicati; è previsto il completamento della tratta Napoli-Cancello-Frasso Telesino entro il 2023. Per la tratta fino ad Orsara la previsione si estende al 2026.

Il CIS, sottoscritto il 2 agosto 2012 si inserisce nell'ambito degli interventi necessari per il miglioramento del traffico passeggeri e merci nelle aree metropolitane di Napoli e Bari e in quelle delle Regioni Campania e Puglia attraverso la realizzazione di un adeguato collegamento tra il Corridoio Tirrenico e il Corridoio Adriatico.

L'opera ferroviaria è, infatti, parte integrante del Corridoio scandinavo-meridionale della Rete Trans-Europea di Trasporto, il cui tracciato unisce i paesi del Nord e del Sud Europa. La realizzazione del doppio binario e la velocizzazione su tutte le tratte ha l'obiettivo di uniformare la direttrice ferroviaria agli standard europei.

RFI ha assicurato che gli interventi, articolati in lotti funzionali, permetteranno un immediato utilizzo man mano che i lotti vengono ultimati e portati in esercizio.

per l'esercizio ferroviario una volta ultimati.

A seguito del completamento delle opere, il vantaggio per i passeggeri sarà pari al risparmio di un'ora per la tratta da Roma a Bari e di due ore per la direttrice Napoli - Bari (rispetto alle 4 ore attualmente necessarie).

Per la linea Bari - Lecce l'ammodernamento tecnologico e la velocizzazione del trasporto pubblico saranno completati nel 2021, con un risparmio di tempo pari a circa 29 minuti rispetto agli attuali 90.

Il Comitato ha esaminato anche lo stato di avanzamento del CIS Messina - Catania - Palermo.

La finalità del Contratto sottoscritto il 28 febbraio 2013, è quella di favorire una mobilità più efficace ed efficiente di passeggeri e merci sulla tratta. L'opera infrastrutturale permetterà infatti, di collegare le aree interne della Regione con le tre città e relativi servizi, tra i quali gli aeroporti, i porti e i principali poli universitari, turistico-culturali e produttivi. L'unione della linea ionica con quella tirrenica della Sicilia garantirà, inoltre, un'adeguata mobilità di passeggeri e merci, con un notevole risparmio di tempo e vantaggi significativi per la sicurezza generale dei trasporti.

La realizzazione dell'intera opera porterà benefici per i passeggeri sui tempi di percorrenza, pari alla riduzione di 1 ora, e l'ammodernamento delle stazioni e i collegamenti con le aree interne.

La linea Messina-Catania-Palermo, è parte integrante del Corridoio Europeo n.5, il cui tracciato unisce i paesi del Nord

Europa con il Sud. La realizzazione del doppio binario ha l'obiettivo di trasformare la direttrice ferroviaria esistente in 'metropolitana' della Regione Siciliana e adeguarla agli standard europei .

Nell'ambito del CIS che si compone di 13 interventi, particolare rilievo riveste la linea "Catania-Palermo" che comporta un importante investimento di risorse e si compone di due macrofasi. RFI si è impegnata a chiudere entro ottobre 2019 la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto relativo alla "prima macrofase" che prevede la realizzazione di un binario veloce tra Fiumetorto e Catenanuova.

Nel corso del 2019, come confermato da RFI, saranno definiti i vari progetti, mentre nel 2020 si procederà con le aggiudicazioni. Anche in questo caso, le opere saranno messe in funzione una volta completati i lotti funzionali e comunque entro il 2025.

Il CIS Salerno -Reggio Calabria, sottoscritto il 18 dicembre 2012, prevede opere importanti che si inseriscono negli interventi necessari per il potenziamento del traffico passeggeri sulla direttrice Nord-Sud, a vantaggio della mobilità calabrese, campano-lucana, ma anche di quella siciliana.

Lo scopo principale dell'opera è quello di favorire una movimentazione più efficace di passeggeri e merci e di creare ripercussioni positive sulla mobilità dei pendolari e sul comparto turistico in transito da/verso i porti e gli aeroporti della Regione Calabria.

La Direttrice ferroviaria Sa-Rc è parte integrante del Corridoio scandinavo-meridionale della Rete Trans-Europea di Trasporto che unisce i paesi del Nord e del Sud Europa; la velocizzazione su tutte le tratte ha l'obiettivo di uniformare tale direttrice ferroviaria agli standard europei.

La rete ferroviaria potrà, migliorare l'interconnessione del più grande porto del Sud Italia, quello di Gioia Tauro, con: a Nord i porti di Taranto, Bari e Napoli e, a Sud, quelli di Catania e Palermo.

Il CIS, che prevede 5 interventi di velocizzazione e potenziamento infrastrutturale e tecnologico, è interamente coperto da fonti finanziarie.