



# *Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica*

*ex art. 10 del decreto legge n. 101/2013 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 125/2013 (in G.U. 30/10/2013, n.255)*

Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria Nazionale

**I Contratti Istituzionali di sviluppo sulle direttrici ferroviarie**

**Delibera CIPE n. 62/2011**

**Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della  
direttrice ferroviaria Messina – Catania - Palermo**

**Relazione Annuale del Responsabile Unico del Contratto sullo stato  
di attuazione del Contratto**

**(art. 8 punto 2 comma j del CIS)**

**Anno 2013**

*Dott. Vincenzo Donato*

*Via Sicilia, 162/C – 00185 Roma*

*tel. +39 06 96517540/575/773/726 -fax +39 06 96517769*

*mailto:vincenzo.donato@dnr.gov.it*



## INDICE

<b>1. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....</b>	<b>4</b>
<b>2. STRUMENTI DI GOVERNANCE.....</b>	<b>5</b>
<b>3. OBIETTIVI DELLA RELAZIONE.....</b>	<b>6</b>
<b>4. IL RUOLO DEL RESPONSABILE UNICO DEL CONTRATTO.....</b>	<b>7</b>
<b>5. I CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO A CONFRONTO.....</b>	<b>8</b>
<b>6. CONCLUSIONI.....</b>	<b>11</b>
<b>7. CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO PER LA REALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA "MESSINA-CATANIA-PALERMO".....</b>	<b>15</b>
FONTI FINANZIARIE.....	17
STATO DI AVANZAMENTO DEL CIS.....	18
<b>ALLEGATO 1.....</b>	<b>20</b>
<i>Stato di avanzamento degli interventi.....</i>	<i>20</i>
ID 133 - Nodo di Palermo - Raddoppio del passante Ferroviario e collegamento con l'Aeroporto di Punta Raisi....	20
ID 467 - Linea Messina - Catania - Raddoppio Tratta Giampileri - Fiumefreddo.....	22
ID 768 - Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina.....	25
ID 791 - Linea Catania Palermo - Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova.....	26
ID 793 Raddoppio Messina - Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale.....	28
ID 796 Nodo di Catania - Interramento Stazione Catania Centrale.....	29
ID 797 - Nodo di Catania - Tratto Bivio Zurria - Catania Acquicella.....	30
ID 851 - Nuovo collegamento Palermo - Catania - Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli.....	32
ID 858 - Linea Catania - Palermo - Tratta Catenanuova - Raddusa Agira.....	34
ID 859 - Potenziamento e Velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa.....	35
ID 988 - SCC Fiumetorto - Messina.....	36
ID 989 - SCC Messina - Siracusa.....	37
ID 990 - SCC Nodo di Palermo.....	38



*ID 991 - Nuovo Collegamento Palermo Catania - Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con  
il corridoio n°5. .... 39*



## 1. Inquadramento normativo

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (di seguito CIS) è uno strumento di programmazione negoziata, introdotto dalla Delibera del CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011 art. 5 "*Attuazione rafforzata: il Contratto Istituzionale di Sviluppo*" e successivamente regolamentato a livello legislativo dall'articolo 6 del Decreto Legislativo 31 maggio 2011 n. 88, nel quale è previsto che il Ministro delegato stipuli, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con gli altri eventuali Ministri interessati, nonché con le Regioni e le Amministrazioni competenti, un "contratto istituzionale di sviluppo", quale strumento di attuazione della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) – già Fondo per le Aree Sottoutilizzate, allo scopo precipuo di imprimere un'accelerazione ai processi di realizzazione di grandi infrastrutture di rilievo strategico nazionale così finanziate (anche in concorso con altre fonti finanziarie), senza nel contempo sacrificare le imprescindibili esigenze di controllo, verifica e trasparenza che devono sovrintendere alla spesa pubblica.

Nel perseguimento di tali scopi, il CIS contiene dunque: l'individuazione puntuale e specifica degli interventi in cui è articolato l'investimento complessivo e della relativa tempistica (ivi inclusa quella relativa alle singole fasi endo-procedimentali autorizzative), assumendo il rispetto dei cronoprogrammi quale elemento essenziale; i fabbisogni e risultati attesi; gli elementi di sostenibilità finanziaria, economica e gestionale dell'intera opera; l'indicazione dei reciproci impegni e responsabilità; un correlato sistema sanzionatorio (per i casi di inadempimenti e fatti "imputabili") e la possibilità di attivazione di poteri sostitutivi; adeguati criteri di monitoraggio, valutazione e verifica.

Ad oggi, sono stati stipulati 3 Contratti istituzionali di sviluppo per le direttrici ferroviarie, previsti dalla delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011:

1. Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (sottoscritto in data 2 agosto 2012);
2. Direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (sottoscritto in data 18 dicembre 2012);
3. Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo (sottoscritto in data 28 febbraio 2013).

Ogni CIS si compone di un'Intesa (con la quale le Parti sottoscrittrici si obbligano ad adempiere tutti gli obblighi previsti nel Contratto e a partecipare ai relativi organismi di governance) e del Contratto vero e proprio (articolato e allegati tecnici).

Nell'esperienza sin qui fatta, l'Intesa che ha preceduto ciascun CIS è stata sottoscritta dal Ministro delegato per la Coesione Territoriale (che sovrintende alle attività di coordinamento e vigilanza sul complessivo processo di attuazione del Contratto) e dai Ministri dell'Economia e Finanze, delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Ambiente e dei Beni Culturali; mentre i CIS in senso stretto (articolato e allegati tecnici) sono stati firmati



da: Ministro delegato per la Coesione, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Presidenti di Regione (di volta in volta interessati), da un lato, e concessionario nazionale (Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), dall'altro.

## 2. Strumenti di governance

In ciascun contratto istituzionale di sviluppo, è previsto un soggetto Responsabile Unico del Contratto (RUC), individuato all'interno di ciascun CIS, su espressa designazione del Ministro delegato per la Coesione Territoriale, nel Direttore *pro tempore* per la Politica Regionale Unitaria Nazionale del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, al quale sono conferiti compiti di coordinamento, vigilanza e verifica sul complessivo processo di attuazione del medesimo CIS, nonché poteri di impulso e accertamento di responsabilità, con conseguente potere di iniziativa per l'irrogazione di eventuali sanzioni ovvero l'attivazione di procedimenti propedeutici all'esercizio di poteri sostitutivi.

Ciascuna delle Amministrazioni centrali e regionali coinvolte e gli stessi concessionari nominano, altresì, un rappresentante di parte (RUP), con il compito di assicurare il coordinamento interno alle rispettive organizzazioni, al fine di garantire il rispetto dei cronoprogrammi di competenza, relazionandosi all'uopo con i responsabili di procedimento (cd referenti di progetto).

Il RUC ed i RUP, insieme con i responsabili regionali della programmazione unitaria ed il responsabile MIT del Contratto di Programma RFI, compongono il *Comitato di Attuazione e Sorveglianza*, che si riunisce ordinariamente due volte l'anno e, in via straordinaria, ogni qualvolta il RUC lo reputi necessario, al fine di: verificare l'andamento dei rispettivi CIS; intervenire per superare le criticità; proporre all'Autorità Politica delegata per la Coesione Territoriale, e, quindi, al Comitato di Coordinamento, eventuali iniziative di adeguamento finanziario, realizzativo e temporale.

*Il Comitato di Coordinamento* (composto dai sottoscrittori del CIS e dell'Intesa) si riunisce di norma ogni due anni, e, quando necessario, in via straordinaria.

Completano il quadro della "governance":

- l'UVER (Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici), che esegue verifiche semestrali sullo stato di attuazione degli interventi inseriti nei CIS e, nella qualità di autorità di audit, verifiche sulla regolarità della spesa. L'UVER redige annualmente un rapporto sull'attività svolta (Rapporto annuale di verifica) ad uso del RUC;



- l'UVAL (Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici), responsabile delle valutazioni di efficienza dell'investimento.

### 3. Obiettivi della relazione

L'articolo 8, comma 2, lett. J), dei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) prevede che il RUC predisponga e presenti all'Autorità Politica delegata, per la successiva presentazione al CIPE, previa approvazione dei rispettivi Comitati di Attuazione e Sorveglianza, una relazione annuale sullo stato di attuazione del CIS, evidenziando i risultati, gli eventuali ritardi e le inadempienze a carico delle Parti.

In esecuzione di tale adempimento, la presente relazione (la prima per tutti e 3 i CIS) è articolata in una presentazione generale sui CIS sottoscritti ed una presentazione specifica per singolo CIS, recante, quest'ultima, in allegato le schede di dettaglio sui singoli interventi di riferimento.

Le fonti utilizzate sono le seguenti:

- dati di monitoraggio, provenienti dalla banca dati del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, alla data del 31 dicembre 2013, con proiezione al 28 febbraio 2014;
- corrispondenza intercorsa tra il RUC, il soggetto attuatore RFI e i responsabili di parte delle singole Amministrazioni Pubbliche;
- risultanze delle riunioni tecniche e dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza e/o di Coordinamento;
- rapporto annuale di verifica dell'Unità di Verifica degli Investimenti pubblici del DPS.

Inoltre, per i CIS "Napoli-Bari-Lecce/Taranto" e "Messina-Catania-Palermo", tali fonti sono integrate con le informazioni raccolte sul territorio e attraverso le interlocuzioni con le varie istituzioni a livello locale e centrale dai Referenti per le Relazioni Socio-Istituzionali (RRI) di Invitalia S.p.A., società *in house* incaricata<sup>1</sup> dal RUC dell'assistenza tecnica su tutti i CIS sottoscritti.

La presente relazione è stata sottoposta per la relativa approvazione al Comitato di Attuazione e Sorveglianza il 17 aprile 2014, come previsto dall'art. 7, comma 4, lett.e).

<sup>1</sup>Convenzione DPS – Invitalia del 2 agosto 2012 reg. Corte dei conti l'11 gennaio 2013, a valere sulle risorse FSC dedicate ex delibera del CIPE n. 62/2011.



## 4. Il ruolo del Responsabile Unico del Contratto

Il coordinamento dei Contratti Istituzionali di Sviluppo, come stabilito all'art. 8, comma 1, spetta al Responsabile Unico del Contratto (RUC), individuato negli stessi CIS nella persona del Direttore pro tempore della Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica. Le relative competenze sono:

- coordinare il processo complessivo di attuazione del contratto;
- acquisire dai Referenti Unici delle Parti informazioni utili all'attuazione del CIS;
- assumere specifiche iniziative in caso di ritardi e inadempienze;
- sottoporre ai Comitati di Attuazione e Sorveglianza eventuali rimodulazioni delle soluzioni progettuali e/o dei finanziamenti;
- attivare strumenti e iniziative utili a garantire la pubblicità e l'accesso alle informazioni connesse al programma di interventi.

Nell'ambito della sua attività, il RUC opera a stretto contatto con il soggetto attuatore, nonché con le Istituzioni centrali e locali di volta in volta coinvolte, assicurando e promuovendo un costante confronto per il tramite delle proprie strutture .

Inoltre, il coordinamento del rapporto tra il territorio e i soggetti istituzionali è demandato ad una specifica professionalità, operativa sul CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto e Messina-Catania-Palermo, individuata, nell'ambito dell'attività di assistenza tecnica prestata da Invitalia S.p.A. al RUC, quale Referente delle Relazioni Socio-Istituzionali.

In merito agli aspetti comunicativi, le azioni connesse sono tracciate nei "Piani della Comunicazione", che sono stati già sottoposti all'approvazione dei singoli Comitati di Attuazione e Sorveglianza nella prima seduta utile. In particolare, è in procinto di essere attivato un "Portale OpereCis", in via di completamento ad opera dei tecnici di Invitalia. La piattaforma propone aggiornamenti costanti sullo stato di attuazione di ogni singolo intervento di ciascun CIS, permettendo al pubblico di operare un'azione di controllo indiretto sulla realizzazione delle opere infrastrutturali sia in termini di avanzamento progettuale, sia in termini di qualità della spesa. All'interno del medesimo portale saranno contenute, altresì, informazioni sulle tempistiche e sui costi degli interventi, unitamente ad aggiornamenti costanti delle news provenienti dal territorio. Tutto ciò è parte integrante ed essenziale di un sistema di controllo volto alla massima trasparenza ed alla partecipazione collettiva nei processi di realizzazione di tali opere, connotate da un elevato livello di strategicità. Ai fini del perseguimento dell'obiettivo, in sinergia con le altre istituzioni costitutive il CIS, si

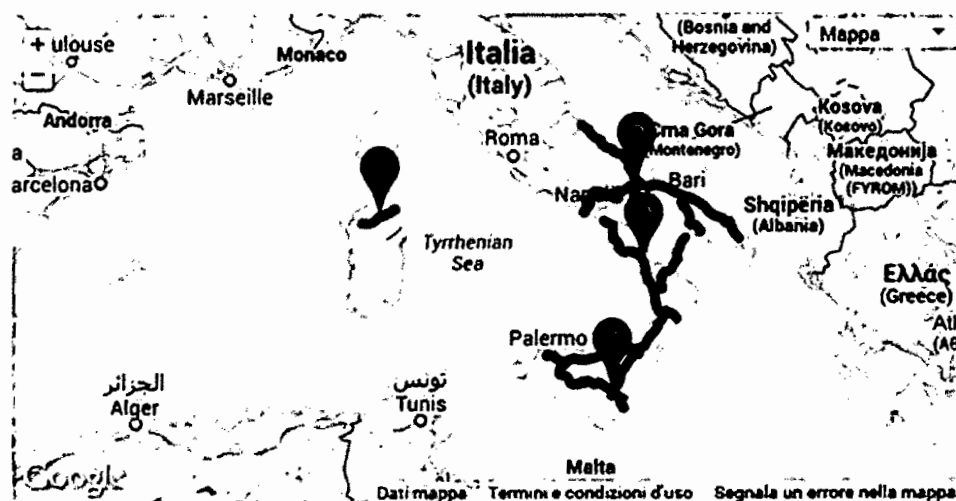


opererà un percorso finalizzato a consentire la condivisione e a rendere vicendevolmente fruibili le informazioni presenti sugli eventuali rispettivi portali web.

## 5. I Contratti Istituzionali di Sviluppo a confronto

Con i CIS si inaugura un sistema innovativo finalizzato alla programmazione e all'accelerazione della realizzazione di opere pubbliche complesse, infrastrutturali ferroviarie e stradali, che supera i confini regionali privilegiando l'interesse nazionale. Ciascun CIS prevede la realizzazione delle opere con la suddivisione delle stesse in lotti o interventi.

Gli interventi sono diretti a promuovere lo sviluppo economico e la coesione territoriale, rimuovendo squilibri economici e sociali ed assicurando la qualità della spesa pubblica.



Nel contratto vengono definiti i tempi di attuazione degli interventi, le responsabilità dei contraenti, i criteri di valutazione e monitoraggio e le sanzioni per eventuali inadempimenti. Attraverso questo strumento, qui analizzato con riferimento alle sole direttrici ferroviarie, Stato, Regioni, FS e RFI spa si impegnano, tra l'altro, a collaborare e coordinarsi, ad eseguire un monitoraggio periodico degli impegni assunti ed a rimuovere gli eventuali ostacoli che dovessero insorgere nel corso della realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertate, le misure sanzionatorie previste dal Contratto stesso.

Alla copertura finanziaria concorrono risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), del Piano di Azione e Coesione (PAC) ed ulteriori fonti finanziarie nell'ottica dell'unitarietà della programmazione.





Di seguito, si riporta una tabella comparativa tra i tre CIS ferroviari<sup>2</sup>, precisando che il costo dell'«Attività finanziata» rappresenta il costo totale del quadro economico dell'opera, mentre la percentuale di avanzamento della spesa è calcolata in base al costo realizzato rispetto al totale del finanziamento disponibile e non sul totale del costo a vita intera dell'opera (CVI).

	NA-BA-LE-TA	SA- RC	ME-CT-PA
Costo Vita intera Opera*	7.116.027.931,74	504.000.000	5.106.100.000
Costo «Attività finanziata»*	3.532.027.931,74	copertura totale	2.426.040.486,33
Avanzamento della spesa**	470.025.804,06 13,31%	76.061.181,74 15,10%	932.217.820,35 38,43%

\* Fonte: dati da Allegato 1 al contratto

\*\* Fonte: dati SGP al 31 dicembre 2013

Dei tre CIS ferroviari soltanto il CIS Salerno Reggio Calabria risulta avere una copertura finanziaria totale.

Il CIS NA-BA-LE/TA dispone della copertura totale per n. 21 interventi, mentre per 2 interventi è prevista la copertura finanziaria solo fino alla "Progettazione Definitiva".

Analogamente il CIS ME-CT-PA dispone del finanziamento totale per n. 11 interventi, mentre per 2 interventi è prevista la copertura finanziaria fino alla "Progettazione Definitiva" e per n. 1 intervento per il solo "Studio di fattibilità".

Il CIS NA-BA-LE/TA rappresenta l'investimento di maggior rilevanza, con un CVI pari a 7.116 Mln di euro. Seguono, in ordine di grandezza dell'investimento, il CIS ME-CT-PA, con un CVI pari a 5.106 Mln di euro e il CIS SA-RC, con un CVI pari a 504 Mln di euro<sup>3</sup>.

Per quanto riguarda l'avanzamento della spesa, al 31 dicembre 2013 il CIS Messina-Catania-Palermo presenta una percentuale maggiore rispetto agli altri due CIS, con un costo realizzato pari al 38,43%. Il CIS Salerno-Reggio Calabria presenta una percentuale di avanzamento pari al 15,09%, mentre il CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto registra una percentuale pari al 13,3%.

<sup>2</sup> Si segnala che le proiezioni di avanzamento finanziario sono calcolate esclusivamente su dati SGP.

<sup>3</sup> Il valore è arrotondato.



E' necessario considerare, tuttavia, che per tutti i CIS in esame la maggioranza degli interventi risultava già avviata antecedentemente alla data di stipula del contratto. Pertanto, scorporando dall'avanzamento della spesa al 31 dicembre 2013 quanto realizzato al momento della stipula dei CIS, si registra un modesto avanzamento effettivo nel periodo compreso fra la stipula dei CIS ed il 31 dicembre 2013:

- per il CIS NA-BA-LE/TA 86.984.804,06 euro, pari al 2,46% del costo attività finanziata;
- per il CIS ME-CT-PA 44.238.638,93 euro, pari all' 1,82% del costo attività finanziata;
- per il CIS SA-RC 10.597.833,99 euro, pari al 2,10% del costo attività finanziata;

dovuto, tra l'altro, alla circostanza che, per la gran parte dei lotti finanziati, si è tuttora in fase di avanzamento progettuale e non di esecuzione lavori.

Per quanto riguarda la tipologia di attività finanziata, di seguito si rappresenta la suddivisione per singolo CIS:

	NA-BA-LE-TA	SA - RC	ME-CT-PA	n. Interventi
Studio di fattibilità	0	0	1	1
Progettazione definitiva	2	0	2	4
Intera opera	21	5	11	37
TOTALE INTERVENTI	23	5	14	42

Il CIS con il maggior numero di interventi è quello del NA-BA-LE/TA, con un totale di 23 interventi, di cui 10 infrastrutturali e 13 tecnologici. Segue il CIS ME-CT-PA, con 14 interventi (di cui 9 infrastrutturali e 5 tecnologici) e il CIS SA-RC, con 5 interventi (di cui 2 infrastrutturali e 3 tecnologici).

Per quanto riguarda l'avanzamento generale dei tre Contratti, per il CIS NA-BA-LE/TA, 6 interventi su 23 sono in fase di esecuzione lavori. Per il CIS ME-CT-PA, 5 interventi su 14, erano in esecuzione lavori già al momento della stipula del contratto e sono tuttora in corso; per il CIS SA-RC, 1 intervento su 5 è in fase di esecuzione lavori.



Quanto al rispetto della tempistica prevista, si registra che circa la metà del totale degli interventi risultano sostanzialmente in linea con il cronoprogramma previsto da contratto, mentre i rimanenti presentano ritardi ovvero esigenze di rimodulazione.

Le criticità riscontrate sono in via generale riferibili in ordine prioritario a:

1. *iter autorizzativo/amministrativo oppure mancata condivisione della soluzione progettuale*, nel caso in cui manchino le acquisizioni di specifici pareri ovvero non si sia perfezionata la necessaria concertazione territoriale;
2. *finanziarie*, nel caso in cui risultino problematiche inerenti alla realizzazione dell'opera per questioni strettamente finanziarie;
3. *fasi contrattuali*, nel caso in cui si siano verificati ritardi in fase di gara e/o durante la realizzazione delle opere (ad esempio, gara deserta; risoluzione per inadempimento; rimodulazioni per variazioni nell'esecuzione derivanti da fattori imprevisi o imprevedibili).

## 6. Conclusioni

A partire dalla sua prima sottoscrizione, il contratto istituzionale di sviluppo si è, da subito, rivelato un utile strumento per tenere sotto controllo, da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte, nella qualità di componenti dei pertinenti organismi di governance, le fasi in cui risulta essere articolato ogni singolo intervento di cui si compone l'opera, individuando le specifiche responsabilità, sia di parte pubblica che in capo al concessionario, afferenti a ciascuna fase endoprocedimentale.

Tutto ciò ha consentito non soltanto di poter esercitare le opportune azioni di verifica per l'accertamento delle situazioni critiche, ma anche di intervenire per cercare di comporre gli interessi confliggenti ovvero contemperare le posizioni opposte, interessando anche strutture periferiche dello Stato; nonché di agire con poteri di impulso in funzione proattiva in prossimità delle scadenze previste nei cronoprogrammi.

Per ogni CIS, si sono dunque tenute periodicamente riunioni dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza, come di seguito riportate:

- CIS Napoli - Bari – Lecce – Taranto:
  - n° 2 riunioni in seduta ordinaria (15 gennaio 2013 e 15 luglio 2013);
  - n° 1 riunione in seduta straordinaria (17 dicembre 2013);
- CIS Messina - Catania – Palermo:



- n° 1 riunione in seduta ordinaria (16 luglio 2013);
- n° 2 riunioni in seduta straordinaria (20 marzo 2013 e 17 dicembre 2013);
- CIS Salerno - Reggio Calabria:
  - n° 2 riunioni in seduta ordinaria (30 gennaio 2013 e 15 luglio 2013);
  - n° 1 riunione in seduta straordinaria (17 dicembre 2013).

Per il CIS Na-Ba-Le/Ta, si è anche tenuto un Comitato di Coordinamento dei Ministri sottoscrittori, con la presenza anche del Concessionario, in data 12 dicembre 2012.

In parallelo, l'Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici del DPS, quale autorità di audit di ciascun CIS, ha curato le verifiche di competenza ed i relativi rapporti, ivi inclusa la presentazione al RUC della relazione annuale per il 2013 richiesta all'articolo 16 .

Per l'attuazione del Contratto, si è quindi registrata un'intensa attività di coordinamento volta ad affrontare di volta in volta le singole questioni emerse in fase progettuale o realizzativa.

Nello specifico, per il CIS Na-Ba-Le/Ta, è stata determinante, ad esempio, l'incisività dell'azione dell'Amministrazione centrale per risolvere i problemi di concertazione locale relativi alla localizzazione delle tratte che interessano i Comuni di Acerra e Maddaloni; a tale scopo è stato anche attivato uno specifico dibattito pubblico, che ha consentito alla Regione di accelerare il proprio percorso decisorio, a valle di numerose riunioni sul tema.

Dall'altro lato, invece, si ritiene possa completarsi a breve la questione relativa al perfezionamento di un accordo tra Soprintendenza Speciale per i beni archeologici di Napoli e Pompei ed il Concessionario (RFI), in merito al progetto di indagini preliminari sulla tratta Cancellò-Napoli (ID 788), nel rispetto delle prescrizioni contenute nella delibera del CIPE di approvazione del relativo progetto preliminare (n. 2/2013) che ha vincolato l'avvio della progettazione definitiva al completamento ed agli esiti di tali attività. Tale vincolo ha impedito l'avvio della fase di progettazione definitiva in linea con la tempistica prevista. La disamina della problematica delle indagini archeologiche preliminari e la definizione delle metodologie e dei criteri in corso di condivisione hanno comportato una dilatazione dei tempi ed anche, secondo quanto riferisce RFI, una lievitazione dei costi, che, ove contenuti nella pratica esecuzione delle attività, si stimano possano trovare copertura nel CVI autorizzato del progetto. La questione è stata affrontata ripetutamente attraverso la convocazione di appositi Tavoli Tecnici, prima presso il DPS e poi presso il MIBACT; l'interlocuzione formale tra RFI e Soprintendenza sul tema è in via di completamento.



Sul CIS Messina - Catania - Palermo, sempre a titolo esemplificativo, appaiono particolarmente emblematici i casi relativi agli interventi relativi al Nodo di Catania ed al raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova. In particolare, per il primo a seguito degli esiti della riunione tenutasi con il Comune di Catania, presente l'Amministrazione regionale, il Concessionario ed il RUC, successivamente acquisiti in apposita riunione del CAS, si è preso atto che la soluzione progettuale approvata dal CIPE, alla luce delle prescrizioni introdotte dal PRG del Comune di Catania, dovrà essere abbandonata prevedendo in sua vece il completo interrimento della linea ferroviaria nel territorio cittadino, dalla fermata di Catania Europa ad Acquicella. In tal senso si è in attesa della pronuncia della Amministrazione regionale e dell'avvio, da parte della Amministrazione centrale di un nuovo specifico iter autorizzativo, che recepisca le prescrizioni del nuovo tracciato.

Per l'intervento di raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova si è a tutt'oggi in attesa dell'approvazione da parte del CIPE della progettazione preliminare, già depositata dal Concessionario all'atto della sottoscrizione del CIS, per dare seguito alle successive fasi progettuali ed all'affidamento dei lavori e per la quale l'Amministrazione regionale ha già comunicato il parere positivo.

Per quanto riguarda il CIS Salerno-Reggio Calabria, di particolare attualità è la individuazione delle scelte da operare, a cura dell'Amministrazione regionale, per gli interventi "Collegamento Lamezia - Catanzaro - Dorsale Jonica" (ID 975) e "L'interrimento della stazione di Reggio Calabria" per i quali il Concessionario (RFI) ha consegnato nel rispetto della tempistica i relativi Studi di fattibilità.

D'altro lato ha trovato soluzione la criticità della copertura finanziaria dell'intervento "Potenziamento tratta Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello" (ID 714) per la determinante ed incisiva azione dell'Amministrazione centrale e del RUC.

E' di tutta evidenza, in conclusione, che, ancorché il contratto istituzionale di sviluppo rappresenti un'occasione di confronto costante tra tutte le parti coinvolte, richiamando tempestivamente e sistematicamente ciascuna di esse alle proprie responsabilità, esso non costituisce, come tale, uno strumento di deroga alle competenze ordinarie: resta in capo a ciascuna Amministrazione Centrale o Regionale, ovvero al Concessionario di riferimento, l'incombenza di portare avanti le pertinenti attività endoprocedimentali e/o realizzative; salvo l'ipotesi eccezionale dell'attivazione dei poteri sostitutivi.

Inoltre, da un'analisi generale delle problematiche finora registrate, generanti ritardi e/o riprogrammazioni, si rileva che in alcuni casi i cronoprogrammi stilati alla sottoscrizione dei CIS hanno contemplato una durata delle fasi non sempre aderente alla realtà. In particolare, nei processi autorizzatori l'indicazione delle date di "inizio fase" e "fine fase" è stata basata su una tempistica standard stimata, coerente con i termini



“ordinatori” previsti a livello normativo, ma, nella pratica, dimostratasi spesso lontana dai tempi effettivi di realizzazione. Ne consegue che i molteplici passaggi endoprocedimentali e le relative, necessarie, tempistiche spesso portano alla conclusione dell’adempimento in tempi più lunghi rispetto a quanto originariamente previsto. E’ questo il caso, ad esempio, delle fasi approvative delle Delibere del CIPE, che, nella realtà, raramente presentano delle tempistiche regolari e prevedibili di conclusione della procedura, a causa dei numerosi passaggi intermedi necessari.

Si registrano, altresì, talune incertezze nell’interpretazione di disposizioni normative, laddove, ad esempio, si impone che la copertura finanziaria dell’intera opera sia garantita già all’atto dell’approvazione della progettazione preliminare, piuttosto che posticiparla all’atto che precede l’indizione della gara: tale incoerenza è resa ancora più evidente nei casi in cui lo stesso CIPE abbia assegnato, su alcuni interventi, un finanziamento limitato alla copertura della sola progettazione definitiva, mentre, per l’assenza della totale copertura finanziaria dell’opera, non risulta possibile portare a conclusione la fase che precede, relativa all’approvazione della corrispondente progettazione preliminare; il che, di fatto, rende il finanziamento attribuito inutilizzabile.

L’esperienza sin qui compiuta porta quindi a suggerire l’esigenza di intervenire con misure di semplificazione normativa e di affinamento e rafforzamento dei poteri di governance dell’intero processo, al fine di favorire, quanto più possibile, la soluzione delle diverse questioni emerse.

Seguono in allegato le sezioni di dettaglio sui singoli CIS.



## 7. Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”, è stato sottoscritto il 28 febbraio 2013 dal ministro per la Coesione Territoriale, il Ministro delle infrastrutture e Trasporti, la Regione Sicilia, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria italiana Spa, previa intesa sottoscritta tra il Ministro per la Coesione territoriale, il Ministro dell’Economia e Finanze il Ministro delle infrastrutture e Trasporti, il Ministro dell’ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministro per i Beni e le Attività Culturali.

Il Contratto ha un valore complessivo di 5,106 miliardi di euro, dei quali 2,426 miliardi provvisti di copertura finanziaria. Il fabbisogno, pari a 2,680 miliardi, corrisponde al costo delle attività “non finanziate”, riconducibili a 2 interventi, per i quali la copertura finanziaria, all’atto della stipula del Contratto, si riferisce alla progettazione definitiva.

L’opera permetterà di interconnettere le aree interne della Regione con le principali città e relativi servizi quali, gli aeroporti, i porti e i principali poli universitari, turistico-culturali e produttivi. L’infrastruttura è volta a garantire non solo un’adeguata mobilità di passeggeri, ma anche delle merci, unendo la linea ionica e quella tirrenica, con un notevole risparmio di tempo e vantaggi sulla sicurezza generale di trasporto rispetto a quelli odierni.

Il CIS Messina-Catania-Palermo è parte integrante del corridoio Helsinki-La Valletta il cui tracciato unisce i paesi del Nord e del Sud Europa. La realizzazione del doppio binario ha l’obiettivo di uniformare tale direttrice ferroviaria agli standard europei perseguendo nel contempo, in alcuni tratti a servizio dei diversi Poli urbani, l’obiettivo di costituire una metropolitana della Regione Siciliana.

La realizzazione dell’opera apporterà riduzioni dei tempi di percorrenza, l’ammodernamento delle stazioni e la creazione e/o il miglioramento delle interconnessioni con le aree interne.

Il Contratto ha previsto percorsi di concertazione delle scelte progettuali, prevedendo per la tratta Raddusa - Enna - Fiumetorto la realizzazione di uno studio di fattibilità presentato da RFI nel mese di dicembre 2013 e ancora in corso di aggiornamento a seguito delle osservazioni – integrazioni della Regione Sicilia, del MIT e dell’UVER. Detto studio dovrà essere successivamente condiviso con le istituzioni ed il territorio e per il Nodo di Catania la condivisione della soluzione progettuale per l’interramento della stazione con gli Enti territoriali e le amministrazioni Locali.

Il CIS prevede la realizzazione di n.14 interventi: 8 di carattere infrastrutturale e 6 di natura tecnologica come elencati sinteticamente nella tabella che segue.



CIS Messina - Catania - Palermo			
ID	Titolo Progetto	Infrastrutturali	Tecnologici
133	Nodo di Palermo - Passante ferroviario	✓	
467	Itinerario Messina - Catania: Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo	✓	
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania-Messina		✓
791	Linea Catania Palermo : tratta Bicocca-Motta-Catenanuova	✓	
793	Nodo di Catania - Interramento stazione Catania Centrale	✓	
796	Nodo di Catania - Interramento stazione Catania Centrale	✓	
797	Nodo di Catania - Tratta Bivio Zurria-Catania Acquicella	✓	
851	Nuovo collegamento Palermo-Catania: Velocizzazione Roccapalumba-Marianopoli		✓
858	Linea Catania Palermo : tratta Catenanuova-Raddusa Agira	✓	
859	Potenziamento e Velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa		✓
988	SCC Fiumetorto-Messina		✓
989	SCC Messina-Siracusa		✓
990	SCC Nodo di Palermo		✓
991	Nuovo collegamento Palermo-Catania: Studio di fattibilità Raddusa-Enna-Fiumetorto e confronto con il corridoio n.5	✓	





## Fonti Finanziarie <sup>4</sup>

Con riferimento alle coperture finanziarie, le principali modifiche da registrare si riferiscono al fatto che il PON Reti e Mobilità ha aderito al Piano di Azione e Coesione attraverso una riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.

In particolare hanno aderito al PAC i seguenti interventi:

**1. SCC Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa - CVI: 132,1 meuro**

Sono state ridotte le risorse a valere sul PON Reti per 6 meuro . La copertura finanziaria è attualmente assicurata da risorse attribuite con la quarta programmazione PAC.

**2. Potenziamento e velocizzazione Palermo-Catania – CVI: 20,0 meuro**

Sono stati ridotte le risorse a valere sul PON Reti per 20,0 meuro. La copertura finanziaria è attualmente assicurata da risorse attribuite con la terza programmazione PAC.

La nuova copertura finanziaria è riportata nella tabella che segue:

Titolo estratto	Costo Totale	Fonti di finanziamento						Totale finanz.
		Legge Obiettivo	Fondo Sviluppo Coesione (FSC)	Riduzione cofinanz. Statale	Risorse liberate	Risorse Ammesse UE	Altre fonti finanziarie	
Nodo di Palermo	1.152,3				177,3	409,2	565,8	1.152,3
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania	20,0			20,0				20,0
Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa	28,0						28,0	28,0
Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	116,0	5,0					111,0	116,0
Nodo di Catania - Interramento	464,0	8,0						8,0
SCC Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa	132,1		17,0	6,0	12,4	47,0	49,7	132,1
Tratta Bicocca-Motta-Catenanuova	430,0			224,0			206,0	430,0
Tratta Catenanuova-Raddusa Agira	309,0			276,0			33,0	309,0
Raddusa-Enna-Fiumetorto	2,0	2,0						2,0
Velocizzazione PA-CT - tratta Roccapalumba-Marianopoli	62,4	6,0					56,4	62,4
Tratto Catania Ognina-Catania Centrale	120,2				27,6	35,0	57,5	120,2
Giampileri-Fiumefreddo	2.270,0						46,0	46,0
	<b>5.106,0</b>	<b>21,0</b>	<b>17,0</b>	<b>526,0</b>	<b>217,3</b>	<b>491,2</b>	<b>1.153,4</b>	<b>2.426,0</b>

<sup>4</sup>UVER-Rapporto annuale di verifica redatto ai sensi dell'art.16, comma 4, del CIS



## Stato di avanzamento del CIS

Al 31 dicembre 2013, il costo totale realizzato dal CIS risulta pari a **€ 932.217.820,35**.

La percentuale di avanzamento risulta pari al **38,43%**

Al momento della stipula del contratto (28 febbraio 2013), il CIS registrava la seguente situazione:

- Numero interventi per i quali era stata già avviata parte dell'iter di progettazione/realizzazione: **10<sup>1</sup>**;
- Costo complessivo già realizzato<sup>2</sup>: **€ 887.925.226,42**
- Percentuale di avanzamento iniziale<sup>3</sup>: **36,60%**

Pertanto, l'effettivo stato di avanzamento del Contratto nel 2013, al netto dei valori registrati alla stipula, risulta essere il seguente:

- Costo realizzato nell'intervallo 28/02/13 - 31/12/13: **€ 44.292.593,93**
- Percentuale di avanzamento nell'intervallo 28/02/13 - 31/12/13: **1,83%**

Nel corso dell'attuazione degli interventi si sono verificate situazioni di criticità che non sempre hanno consentito il rispetto del cronoprogramma originario previsto nel contratto, causando, a volte, una dilatazione dei tempi di realizzazione dell'opera, esposta attraverso riprogrammazioni proposte dal Concessionario, RFI, individuato quale titolare dell'alimentazione del sistema di monitoraggio SGP, condivise dai referenti unici di parte partecipanti al CAS, che attendono, comunque, l'avallo del Comitato di Coordinamento. Ogni criticità è stata affrontata nell'ambito dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza. In particolare, si sono tenute tre riunioni del Comitato nelle seguenti date:

- 20 marzo 2013
- 16 luglio 2013
- 17 dicembre 2013

Si offre, di seguito, un quadro riepilogativo sull'avanzamento degli interventi descritti per ID, in relazione alle fasi previste dal contratto al 31 dicembre 2013.

<sup>1</sup> ID: 133 - 467 - 791 - 793 - 796 - 797 - 988 - 989 - 990.

<sup>2</sup> In termini di spesa realizzata antecedentemente alla firma del contratto.

<sup>3</sup> E' la percentuale già realizzata al momento della sottoscrizione del contratto, che ricomprende i costi già realizzati, sul totale delle attività finanziate.



n. Interventi

Interventi in linea	768	793	851	858	859	988	9
	989	990	991				
Interventi non in linea (bloccati)	791	796	797				3
Interventi non in linea (con riprogrammazioni e ritardi)	133	467					2

Il CIS Messina - Catania - Palermo registra quindi:

- 9 interventi sostanzialmente in linea con il cronoprogramma previsto dal contratto;
- 3 interventi non in linea con il cronoprogramma da contratto poiché sono bloccati;
- 2 interventi non in linea con il cronoprogramma da contratto poiché registrano ritardi e riprogrammazioni.

Le criticità riscontrate sono riconducibili a cause di natura:

- autorizzativa (interventi 791,467);
- di condivisione della scelta progettuale (interventi 796, 797);
- tecnica (eventi in corso d'opera di origine imprevista ed imprevedibile, ad es. imprevisti geologici - intervento 133)
- contrattuale.



## **ALLEGATO 1**

La presente sezione offre un'analisi puntuale per ogni intervento del CIS "Messina-Catania-Palermo", registrando la situazione alla data del 31 dicembre 2013. Ogni singolo intervento contiene inoltre una descrizione dello "stato di attuazione" con proiezione al 28 febbraio 2014. Oltre al generale ruolo di coordinamento, sono anche descritte le azioni poste in essere dal RUC e dalla struttura Dipartimentale del DPS ai fini della risoluzione di particolari problematiche.

Si segnala che come evidenziato in dettaglio nelle seguenti descrizioni sullo stato di avanzamento, per alcuni interventi che risultano avere il cronoprogramma bloccato, le iniziative per il superamento delle criticità sono oggi nella responsabilità delle Amministrazioni pubbliche sottoscrittrici.

### **Stato di avanzamento degli interventi**

#### **ID 133 - Nodo di Palermo - Raddoppio del passante Ferroviario e collegamento con l'Aeroporto di Punta Raisi.**

Il Progetto "Nodo di Palermo" riguarda il collegamento a doppio binario elettrificato della città di Palermo con l'aeroporto civile internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi, da realizzarsi prevalentemente in affiancamento a tratte di singolo binario elettrificato già esistenti, con sede in parte in superficie ed in parte interrata, nonché l'ammodernamento e l'implementazione degli impianti tecnologici di linea e di stazione. Nell'ambito di tale intervento è prevista anche la realizzazione di 10 nuove fermate all'interno del perimetro metropolitano: Roccella, Brancaccio Residenziale, Guadagna, Giustizia, Lolli, Lazio, Belgio, EMS/La Malfa, Sferacavallo, Kennedy (Capaci). Il nuovo assetto della linea permetterà di collegare tra loro i numerosi centri urbani situati ad ovest di Palermo con il capoluogo regionale, ed anche i treni provenienti dai centri abitati posti ad Est potranno agevolmente transitare verso la direzione di Trapani e collegarsi con l'Aeroporto. Con l'intervento verranno realizzati 30 km di linea a doppio binario ed installato un Apparato Comando Centralizzato a Palermo. La capacità potenziale sulla tratta passerà da 90 a 270 treni al giorno e saranno eliminati tutti i passaggi a livello attualmente esistenti nell'area urbana di Palermo. Il completamento dell'intervento renderà possibile un servizio ferroviario integrato con il "Piano del Trasporto Pubblico" di massa nell'area urbana di Palermo.

#### **COSTI E FASI**

##### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 1.152.300.000,00

Costo finanziato: € 1.152.300.000,00



Costo realizzato alla stipula<sup>4</sup>: € 670.471.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 58,19%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 702.232.727,47

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2013: 60,94%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 31.761.727,47

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 2,76 %

Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 708.457.907,82

Proiezione percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 61,48%

Attività finanziata: Intera Opera

### Fasi

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Esecuzione Lavori*

Fase in corso: *"Esecuzione lavori"*

L'intervento non presenta criticità. Non risulta in linea in quanto presenta riprogrammazioni come evidenziati nelle tabelle seguenti le cui motivazioni sono da addebitare ad imprevisti geologici ed alla risoluzione di interferenze con gli Enti territoriali coinvolti:

Intervento		CUP	ID	Monitoraggio tempistiche:					Date da contratto		MONITORAGGIO SGP AL 31/12/2013				Riprogrammazione		SLITTAMENTO	
NODO DI PALERMO*VIA TERRITORIO COMUNALE*RADDOPPIO DEL PASSANTE FERROVIARIO E COLLEGAMENTO CON AEROPORTO DI PUNTA RAISI	Tratta A	J11H92000000008	133	Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Note	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine		
altre attività - Tratta A - Funzionalità	RFI	09/06/14	09/06/14	30/09/14	30/09/14								30/09/14	30/09/14	113	113		
altre attività - Tratta A - Collaudo	RFI	10/12/09	09/06/15		30/09/15	10/12/09								30/09/15		113		
altre attività - Tratta A - Chiusura Intervento	RFI	09/06/15	09/06/15	30/09/15	30/09/15								30/09/15	30/09/15	113	113		
altre attività - Tratta A - Esecuzione Lavori	Appaltatore	22/02/08	31/03/14			29/06/14	22/02/08							29/06/14		90		

Intervento		CUP	ID	Monitoraggio tempistiche:					Date da contratto		MONITORAGGIO SGP 31/12/2013				Riprogrammazione		Slittamento	
NODO DI PALERMO*VIA TERRITORIO COMUNALE*RADDOPPIO DEL PASSANTE FERROVIARIO E COLLEGAMENTO CON AEROPORTO DI PUNTA RAISI	TRATTA B	J11H92000000008	133	Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Note	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine		
altre attività - Tratta B - Esecuzione Lavori	Appaltatore	01/06/13	23/08/18			25/09/18	07/10/13							25/09/18		33		

<sup>4</sup> Piano Economico riportato nell' Allegato 3 al contratto



Intervento		CUP	ID	MONITORAGGIO SGP 31/12/2013						Riprogrammazione		Slittamento	
Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Note	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine	
NODO DI PALERMO*VIA TERRITORIO COMUNALE*RADDOPPIO DEL PASSANTE FERROVIARIO E COLLEGAMENTO CON AEROPORTO DI PUNTA RAISI	TRATTA C	J11H92000 000008	133										
Monitoraggio tempistiche:		Date da contratto											
altre attività - Tratta C - Chiusura Intervento	RFI	31/03/16	31/03/16	31/10/16	31/10/16				31/10/16	31/10/16	214	214	
altre attività - Tratta C - Esecuzione Lavori	Appaltatore	22/02/08	31/12/14		31/07/15	22/02/08				31/07/15		212	
altre attività - Tratta C - Funzionalità	RFI	31/03/15	31/03/15	31/10/15	31/10/15				31/10/15	31/10/15	214	214	
altre attività - Tratta C - Collaudo	RFI	10/12/09	31/03/16		31/10/16	10/12/09				31/10/16		214	

## STATO DELL'ARTE

L'intervento è suddiviso in tre lotti con livello di avanzamento differenti e proprie previsioni di cronoprogramma. Alla data del 31 dicembre 2013 si rileva la seguente situazione: nell'attuazione della fase in corso, l'opera ha subito alcuni slittamenti rispetto al cronoprogramma originale, dovuti a molteplici ragioni sia di natura amministrativa sia a causa di imprevisti geologici; nel dettaglio si evidenzia:

Il cronoprogramma del lotto A "Palermo C.le – Brancaccio\Notarbartolo" è stato riprogrammato (traslazione della data di ultimazione lavori al 29/06/2014 e di attivazione della tratta al 30/09/2014) a seguito di un "imprevisto geologico" verificatosi durante le fasi scavo della galleria naturale "Giustizia-Lolli" (come segnalato da RFI con nota del 03/07/2013)

Il lotto B "Notarbartolo – EMS\La Malfa" ha subito un ritardo endoprocedimentale in relazione alla consegna ed approvazione della progettazione esecutiva sviluppata dall'appaltatore, che era risultata inizialmente non approvabile né dal punto di vista tecnico né da quello finanziario (come segnalato da RFI con nota del 19/06/2013 e discusso nel corso del CAS del 16 luglio 2013). In conseguenza di tale criticità si è verificata una traslazione della data di fine della progettazione esecutiva e della successiva fase di approvazione e predisposizione degli atti necessari alla consegna lavori che, comunque, non ha modificato la programmazione temporale della fase di "esecuzione lavori" e di "funzionalità ed attivazione" della tratta, le cui scadenze risultano, quindi, confermate rispetto le previsioni originarie del CIS.

Il lotto C "EMS\La Malfa – Carini" è stato riprogrammato a seguito del protrarsi delle attività finalizzate alla risoluzione di alcune interferenze con sottoservizi a rete ed alla condivisione da parte del comune di Isola delle Femmine dell'opera di attraversamento pedonale sostitutivo del PL di via Trapani, in prossimità della stazione ferroviaria. La modifica al cronoprogramma prevede la traslazione della data di fine "esecuzione lavori" al 31/07/2015, con conseguente traslazione della data di "attivazione" della tratta al 31/10/2015 (maturati 7 mesi di ritardo, come segnalato da RFI con nota del 06/11/2013).

Al 28 febbraio 2014 non si rilevano criticità significative che possano incidere sulle date di funzionalità dichiarate.

## ID 467 - Linea Messina - Catania - Raddoppio Tratta Giampilieri - Fiumefreddo.

Il raddoppio in variante della tratta "Giampilieri-Fiumefreddo" è di circa 42 Km e si sviluppa a monte della linea storica per l'85% in galleria. Con l'intervento, si otterrà una variazione della velocità massima di



tracciato da 160 a 200 km/h, che consentirà una diminuzione dei tempi di percorrenza di circa 25 minuti. Inoltre, la realizzazione del raddoppio consentirà l'aumento della capacità potenziale della linea, da 80 a 200 treni al giorno. Il progetto prevede la realizzazione di 2 nuove stazioni, Fiumefreddo e "Sant'Alessio-Santa Teresa", e 4 nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza-Alì e Itala-Scaletta).

## COSTI E FASI

### COSTI

Costo opera vita intera: € 2.270.000.000,00<sup>5</sup>

Costo finanziato: €46.000.000,00

Costo realizzato alla stipula<sup>6</sup>: € 8.070.000,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 17,54%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 8.170.938,40

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 17,76%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 100.938,40

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 0,22%

Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 8.177.574,36

Proiezione percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 17,78%

Attività finanziata: Progettazione Definitiva

### FASI

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Adeguamento della Progettazione Preliminare.*

Fase in corso: *"Adeguamento della Progettazione Preliminare"*

L'intervento non risulta in linea con le previsioni del contratto in quanto presenta la riprogrammazione della fase afferente la chiusura, con comunicazione formale dell'Amministrazione regionale, delle attività del Tavolo Tecnico di confronto istituito dalla Regione Siciliana. Conseguentemente sono state riprogrammate, in coerenza temporale, le successive attività di adeguamento della progettazione preliminare e di progettazione definitiva. Di seguito si riporta un riepilogo delle fasi in ritardo e di quelle in riprogrammazione.

Intervento	CUP	ID	RILEVAZIONE RITARDI					
LINEA MESSINA CATANIA*TERRITORIO REGIONALE*RADDOPPIO TRATTA GIAMPILIERI-FIUMEFREDDO	J11H02000070008	467						
Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto							
Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Ritardo Data Inizio	Ritardo Data Fine	Durata fase prevista	Durata fase effettiva	Giorni di ritardo fase
altre attività - PP - Chiusura Tavolo Tecnico Regione prescrizione CIPE	Regione EE/LL	30/06/13	30/06/13	19/09/13	19/09/13	0	0	0
altre attività - Adeguamento Progetto Preliminare	RFI	30/06/13	26/03/14	17/06/14	19/09/13	81		

<sup>5</sup> Fonte: Allegato 1 al Contratto.

<sup>6</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



Intervento	CUP	ID	Monitoraggio tempistiche:				Riprogrammazione		Siltamento		
LINEA MESSINA CATANIA* TERRITORIO REGIONALE* RADDOPPIO TRATTA GIAMPILIERI - FIUMEFREDDO	J11H02000 070008	467	Date da contratto		Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine	
Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine		
Progettazione definitiva	RFI	06/01/15	19/04/16	30/03/15	11/07/16			30/03/15	11/07/16	83	83
altre attività - PD - Approvazione CIPE	CIPE	02/09/16	01/10/16	24/11/16	23/12/16			24/11/16	23/12/16	83	83
altre attività - PD - Valutazione Osservazioni da MIT e inoltrato al CIPE	MIT	19/07/16	01/09/16	10/10/16	23/11/16			10/10/16	23/11/16	83	83
altre attività - PP - Trasmissione agli Enti	RFI	26/04/14	10/05/14	18/07/14	01/08/14			18/07/14	01/08/14	83	83
altre attività - PP - Valutazioni altri soggetti	Altri Soggetti	11/05/14	09/07/14	02/08/14	30/09/14			02/08/14	30/09/14	83	83
altre attività - PP - Convocazione Cds	MIT	11/05/14	09/06/14	02/08/14	31/08/14			02/08/14	31/08/14	83	83
altre attività - PP - Formulazione proposta CIPE	MIT	10/07/14	07/09/14	01/10/14	29/11/14			01/10/14	29/11/14	83	83
altre attività - PP - Approvazione CIPE	CIPE	08/09/14	07/10/14	30/11/14	29/12/14			30/11/14	29/12/14	83	83
altre attività - PP - Pubblicazione Delibera GUCE	CIPE	08/10/14	05/01/15	30/12/14	29/03/15			30/12/14	29/03/15	83	83
altre attività - Approvazione PD	RFI	20/04/16	19/05/16	12/07/16	10/08/16			12/07/16	10/08/16	83	83
altre attività - Trasmissione PD al MIT	RFI	19/05/16	19/05/16	10/08/16	10/08/16			10/08/16	10/08/16	83	83
altre attività - PD - Ricevimento Osservazioni DPU (privati)	RFI	20/05/16	18/07/16	11/08/16	09/10/16			11/08/16	09/10/16	83	83
altre attività - Adeguamento Progetto Preliminare	RFI	30/06/13	26/03/14		17/06/14	19/09/13		17/06/14			83
altre attività - PP - Approvazione RFI	RFI	27/03/14	25/04/14	18/06/14	17/07/14			18/06/14	17/07/14	83	83
altre attività - Pubblicazione PP	RFI	26/04/14	05/05/14	18/07/14	27/07/14			18/07/14	27/07/14	83	83
altre attività - PP - Valutazione MATT	MATT	06/05/14	04/07/14	28/07/14	25/09/14			28/07/14	25/09/14	83	83
altre attività - PP - Valutazione MIBAC	MIBAC	06/05/14	04/07/14	28/07/14	25/09/14			28/07/14	25/09/14	83	83
altre attività - PP - Valutazioni Regioni/EE.LL	Regione EELL	11/05/14	09/07/14	02/08/14	30/09/14			02/08/14	30/09/14	83	83
altre attività - PP - Valutazione Soggetti Interferiti	Soggetti Interferiti	11/05/14	09/07/14	02/08/14	30/09/14			02/08/14	30/09/14	83	83
altre attività - PP - Cds	MIT	10/06/14	09/07/14	01/09/14	30/09/14			01/09/14	30/09/14	83	83
altre attività - PD - Osservazioni Enti/Amministrazioni MATT MIBAC	MATT MIBAC ENTI AMM.	20/05/16	18/07/16	11/08/16	09/10/16			11/08/16	09/10/16	83	83
altre attività - PD - Pubblicazione delibera CIPE su GUCE	CIPE	02/10/16	30/12/16	24/12/16	23/03/17			24/12/16	23/03/17	83	83

## STATO DELL'ARTE

In ragione dell'impatto sul territorio derivante dalle modifiche progettuali richieste poi recepite dalle prescrizioni del Tavolo Tecnico e della necessità di recepire nel Progetto Preliminare, approvato dal CIPE nel 2005, le norme di legge sopravvenute (es. sicurezza delle gallerie ferroviarie) è stata prevista nel CIS una fase di adeguamento del Progetto Preliminare, da sottoporre successivamente ad una nuova approvazione del CIPE. Nel corso di tale adeguamento, RFI ha tra l'altro avviato una verifica di fattibilità di ipotesi alternative di tracciato finalizzate al contenimento del costo dell'opera ed ad una possibile fasizzazione in lotti funzionali dell'intervento. In occasione della riunione del Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 17/12/2013, RFI ha relazionato sullo sviluppo del di tali verifiche. Per la tratta "Giampileri - Taormina", non sussistono ipotesi alternative al tracciato approvato dal CIPE, sia per ragioni di natura tecnica che per le caratteristiche orografiche del terreno. Per la tratta "Taormina - Fiumefreddo", è stato viceversa individuato un nuovo tracciato che in parte si sviluppa in galleria a canna unica doppio binario, con una economia stimata di circa 100 milioni di euro. Si è inoltre verificata la fattibilità di un primo lotto funzionale dell'opera, da Taormina a Fiumefreddo, realizzando un collegamento con la "linea storica" a valle della stazione di Letojanni. Le nuove ipotesi progettuali sono state sottoposte alla Regione Siciliana ed ai Comuni interessati (Calatabiano e Fiumefreddo). Alla data del 28 febbraio 2014, risulta in corso, come da programma, la fase di adeguamento del Progetto Preliminare in coerenza con le prescrizioni del Tavolo Tecnico della Regione Siciliana. RFI





informa che la concertazione territoriale avviata con le Amministrazioni territoriali coinvolte, tramite la Regione Siciliana, ha dato esiti positivi anche con soluzioni progettuali che determinerebbero un miglioramento, pur limitato, del contenimento dei costi. RFI prevede a breve un provvedimento formale di condivisione delle modifiche di tracciato, da parte dei Comuni interessati, da trasmettere alla Regione Siciliana come appendice del Tavolo Tecnico.

## **ID 768 - Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina.**

Il progetto permetterà, in uno scenario di breve periodo e con costi limitati, il raggiungimento di benefici percepibili dagli utenti in termini di riduzione nei tempi di percorrenza delle tratte. Gli interventi di "upgrading" proposti consistono sostanzialmente in modifiche all'armamento per la velocizzazione degli itinerari in alcune stazioni sedi di incrocio, adeguamento dei marciapiedi esistenti e realizzazione di sottopassaggi per i viaggiatori. Questo permetterà una riduzione dei tempi di percorrenza ed una migliore fruibilità degli impianti.

### **COSTI E FASI**

#### **COSTI**

Costo opera vita intera: €20.000.000,00

Costo finanziato: €20.000.000,00

Costo realizzato alla stipula<sup>7</sup>: € 0

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 206.606,63

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 1,03%

*Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 262.880,45*

*Proiezione percentuale avanzamento al 28 febbraio 2014: 1,31%*

Attività finanziata: Intera Opera

#### **FASI**

Fasi concluse: "Progettazione Preliminare" e "Progettazione Definitiva"

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Valutazione delle offerte economiche*

Fase in corso: "Valutazione delle offerte economiche".

L'intervento risulta sostanzialmente in linea con la fase prevista, stante un ritardo minimale (1 g) sulla data di riferimento.

<sup>7</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



Intervento	CUP	ID	Monitoraggio tempistiche:					Rilevazione ritardi								
LINEA PALERMO-MESSINA-CATANIA* TERRITORIO REGIONALE* POTENZIAMENTO E VELOCIZZAZIONE PALERMO-CATANIA	J17I12000380001	768	Date da contratto		SGR 27/07/14											
			Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data Inizio	Data Fine	Data Inizio	Data Fine	Ritardo Data Inizio	Ritardo Data Fine	Durata fase prevista	Durata fase effettiva	Giorni di ritardo fase		
			altre attività - Redazione e pubblicazione bando	RFI	16/08/13	15/10/13			16/08/13	05/11/13	Nota 1	0	21	60	81	21
			altre attività - Ricezione offerte tecnico economiche	RFI	15/10/13	15/12/13			05/11/13	16/12/13	Nota 2	21	1	61	41	-20
altre attività - Valutazione offerte economiche	RFI	15/12/13	15/01/14		15/01/14	16/12/13		Nota 3	1							

## STATO DELL'ARTE

Alla data del 31 dicembre 2013, non si rilevano particolari problematiche in merito all'iter realizzativo dell'intervento, che risulta aver proceduto alla pubblicazione del bando di gara e aver dato avvio alla fase connessa alla valutazione delle offerte pervenute.

Alla data del 28 febbraio 2014 tuttavia, l'intervento risulta nella fase di "Ridefinizione del Progetto Definitivo in relazione al Nuovo Piano della Committenza". Infatti, come rappresentato da RFI con nota del 06/03/2014, per entrambe le gare di affidamento esperite non sono prevenute offerte e, pertanto, sono state dichiarate deserte. In conseguenza di ciò RFI ha proceduto alla definizione di un nuovo Piano di Committenza, al fine di pervenire ad una suddivisione degli appalti che pur pregiudicando la programmazione temporale (sia per la frammentazione degli appalti che per le interferenze fra gli stessi e la realizzazione complessiva dell'intervento), resa più performante con il precedente Piano, possa risultare meno critica ai fini degli affidamenti (minore aggregazione per tipologia di intervento). Tale procedura comporta uno slittamento di 7 mesi rispetto alla pianificazione originaria.

## ID 791 - Linea Catania Palermo - Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova.

L'intervento consentirà di migliorare il servizio tra Enna e Catania, sia con un incremento delle frequenze dei servizi, sia con una riduzione dei tempi di percorrenza tra i due capoluoghi di provincia. Il progetto prevede il raddoppio della linea tra le stazioni di Bicocca e Catenanuova (incluse) per 38,3 km, di cui 21,2 km in affiancamento al binario esistente e 17,1 km in variante con una velocità massima di tracciato di 160 km/h nel tratto "Catenanuova - S. Martino Piana" e di 100 km/h tra S. Martino Piana e Bicocca. La tratta verrà gestita dal punto di vista della circolazione con il sistema di comando e controllo centralizzato. Oltre ad interventi di tipo infrastrutturale, funzionali all'adeguamento tecnologico e rotabile della tratta, verranno soppressi tutti i passaggi a livello attualmente sulla linea.

## COSTI E FASI



## COSTI

Costo opera vita intera: € 430.000.000,00

Costo finanziato: € 430.000.000,00

Costo realizzato alla stipula<sup>8</sup>: € 2.940.000

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0,68%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 2.957.984,97

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 0,69%

Costo realizzato al netto del valore alla stipula: € 17.984,97

Percentuale di avanzamento al netto del valore alla stipula: 0,004<sup>9</sup>%

Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 2.957.984,97<sup>10</sup>

Proiezione percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 0,69%

Attività finanziata: Intera Opera

## FASI

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Progettazione Definitiva*.

Fase in corso: *"Delibera della Giunta della Regione Siciliana di approvazione del Progetto Preliminare"*

L'intervento non risulta in linea con le previsioni del contratto essendo bloccato con riferimento alla fase *"Formulazione Proposta al Cipe"*.

Intervento		CUP	ID	Monitoraggio SGP al 31/12/13					Rilevazione ritardi				
LINEA CATANIA-ROCCAPALUMBA-PALERMO*TERRITORIO REGIONALE*NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA		J11H03000180001	791	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Note	Ritardo Data Inizio	Ritardo Data Fine	Durata fase fase	Durata fase effettiva	Giorni di ritardo fase
	Monitoraggio tempistiche:		Date da contratto										
Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine			20/06/12	05/07/13		0	127	253	380	127
altre attività - PP - Delibera di Giunta Regione Sicilia di approvazione PP	Regione Sicilia	20/06/12	28/02/13										

## STATO DELL'ARTE

L'intervento ha subito un'iniziale ritardo collegato agli endoprocessi relativi alla fase di approvazione del Progetto Preliminare. La Regione Siciliana ha inviato alla struttura tecnica di missione del MIT nel Luglio 2013 l'Intesa alla localizzazione dell'opera, a firma del Presidente, che costituiva il solo documento mancante da trasmettere al CIPE per l'approvazione del progetto preliminare ed il successivo avvio della progettazione definitiva. Alla data del 31 dicembre 2013, tuttavia, la formulazione della proposta progettuale relativa al preliminare, da inviarsi da parte del MIT al CIPE, non risulta ancora conclusa e, pertanto, la programmazione dell'intervento risulta essere congelata. La stessa Regione ha comunicato di avere

<sup>8</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto

<sup>9</sup> Il valore è approssimato perché il dato non è numericamente significativo.

<sup>10</sup> Al 28 febbraio 2014, non si registra avanzamento rispetto al valore dichiarato al 31 dicembre 2013.



formalmente sollecitato il MIT in merito alla conclusione della procedura. Il DPS ha segnalato formalmente la questione al MIT per mezzo di una comunicazione scritta. Alla data del 28 febbraio 2014, la situazione non risulta ancora risolta. Si registra uno scorrimento complessivo pari a 335 gg.

## **ID 793 Raddoppio Messina - Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale.**

L'intervento fa parte del più ampio progetto di raddoppio della linea "Messina - Siracusa". Il raddoppio "Catania Ognina - Catania Centrale" in corso di esecuzione, consiste nella realizzazione di un secondo binario, in affiancamento all'esistente per una lunghezza complessiva pari a 2,6 km, e nella creazione di 3 nuove fermate per il servizio metropolitano denominate "Ognina", "Europa" e "Picanello". La tratta si sviluppa in sotterraneo per 1,3 km. Gli obiettivi di tale intervento sono: incrementare la capacità della linea; creare i requisiti infrastrutturali per soddisfare il previsto sviluppo della domanda di trasporto merci da e verso le aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta, oltre che per lo sviluppo del servizio di tipo metropolitano nell'area urbana e suburbana della città di Catania; migliorare i livelli di regolarità della circolazione. Per effetto del raddoppio di questo tratto di linea, la capacità potenziale varierà da 80 a 120 treni al giorno.

### **COSTI E FASI**

#### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 120.164.000,00

Costo finanziato: € 120.164.000,00

Costo realizzato alla stipula<sup>11</sup>: € 100.106.550,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 83,31%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 104.780.788,91

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 87,20%

Costo realizzato al netto del valore alla stipula: € 4.674.238,91

Percentuale di avanzamento al netto del valore alla stipula: 3,89%

*Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 105.839.463,45*

*Proiezione percentuale avanzamento al 28 febbraio 2014: 88,08%*

Attività finanziata: Intera Opera

#### **FASI**

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Esecuzione Lavori*

Fase in corso: *"Esecuzione lavori"*

<sup>11</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



L'intervento è in linea con le previsioni contrattuali.

#### **STATO DELL'ARTE**

Alla data del 31 dicembre 2013, l'intervento non presenta particolari problematiche. Tuttavia RFI ha segnalato, inserendo specifiche note agli aggiornamenti del sistema SGP di monitoraggio delle attività, alcuni "rallentamenti" durante la fase realizzativa dell'opera che potrebbero essere causa di future riprogrammazioni. In particolare, tali difficoltà riguardano il minor avanzamento dei lavori, rispetto a quanto previsto nel programma lavori dell'appalto determinato da una parte dalla riduzione della produzione in ragione della prescrizione del Comune di Catania di sospendere le lavorazioni notturne in galleria; dall'altra, l'estrema difficoltà nello scavo della galleria in un'area fortemente urbanizzata in presenza di un accertato imprevisto geologico. Alla data del 28 febbraio 2014, i possibili ritardi già ipotizzati dalla situazione illustrata, con particolare riferimento alla necessaria modifica delle metodologie di scavo che si sono rese necessarie, hanno portato alla riprogrammazione delle tempistiche dell'intervento, registrando uno slittamento di 6 mesi rispetto a quanto previsto in origine.

#### **ID 796 Nodo di Catania - Interramento Stazione Catania Centrale.**

L'intervento "Nodo di Catania" si compone di una serie di progetti il cui obiettivo finale è il riassetto e la razionalizzazione delle infrastrutture afferenti al nodo ferroviario. In tale ambito è previsto l'intervento di interrimento della stazione di Catania Centrale. Si tratta di un intervento di riqualificazione ambientale ed urbanistica, che essenzialmente consiste nella realizzazione di una nuova stazione, posta in una galleria artificiale al di sotto del sedime dell'attuale impianto. Nell'ambito dell'intervento è inclusa, inoltre, la realizzazione della nuova stazione passante di Bicocca, nonché l'interramento parziale della linea fra Catania centrale e Bivio Zurria.

In tutto verranno realizzate:

- 2 nuove stazioni (Catania Centrale in sotterraneo e Bicocca)
- 1 nuova fermata a servizio dell'aeroporto di Catania Fontanarossa
- 1 nuovo impianto polifunzionale di Bicocca
- 1,5 Km di linea parte interrata e parte in trincea tra Catania Centrale e Bivio Zurria.

#### **COSTI E FASI**

##### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 464.000.000,00<sup>12</sup>

Costo finanziato: € 7.975.557,80

Costo realizzato alla stipula<sup>13</sup>: € 1.000.000,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 12,54%

<sup>12</sup> Fonte: Allegato 1 al Contratto. Si segnala che mentre nell'allegato I il "Costo Attività Finanziata" riporta un valore pari a 8.000.000,00 €, su SGP il "Costo Attività Finanziata" risulta pari a € 7.975.557,80

<sup>13</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 1.000.000,00

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 12,54%

Costo realizzato al netto del valore alla stipula: € 0

Percentuale di avanzamento al netto del valore alla stipula: 0%

*Proiezione costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 1.000.000,00*

*Proiezione percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 0%*

Attività finanziata: Progettazione Definitiva

#### **FASI**

Fase in prevista dal contratto al 31/12/2013: *Progettazione Definitiva*

Fase in corso: "*Consolidamento requisiti di progetto*"

L'intervento è bloccato con riferimento alla fase di "*Consolidamento requisiti di progetto*" e per tanto, per cause non imputabili ad RFI non rispetta l'avanzamento previsto dal contratto.

#### **STATO DELL'ARTE**

Alla data del 31 dicembre 2013, l'intervento, finanziato per la sola attività di progettazione definitiva, al valore 2003, risulta bloccato registrando una forte criticità. Il progetto è strettamente connesso all'intervento "ID. 797. Nodo di Catania - Tratto Bivio Zurria - Catania Acquicella", in quanto solo la scelta della soluzione progettuale del complessivo "Nodo di Catania" permetterà di sbloccare l'iter realizzativo di entrambi gli interventi.

Alla data del 28 febbraio 2014, l'intervento permane bloccato alla stessa fase progettuale.

#### **ID 797 - Nodo di Catania - Tratto Bivio Zurria - Catania Acquicella.**

Il progetto è compreso tra quelli previsti per la sistemazione del Nodo di Catania. Il raddoppio del binario tra il Bivio Zurria e "Catania-Acquicella" rappresenta un intervento prioritario al fine di perseguire l'obiettivo di un significativo incremento dell'offerta di trasporto su rotaia non solo nell'area urbana e suburbana ma anche a livello regionale sull'intero collegamento "Messina - Catania - Palermo". Esso è realizzato in affiancamento alla linea esistente per 1,3 km, di cui 0,9 km in galleria artificiale e naturale, e la rimanente parte in trincea. E' prevista anche la realizzazione della nuova fermata "Duomo/Castello Ursino" in sotterraneo, che espletterà un servizio urbano. Il progetto, seppure limitato nella sua estensione, presenta una certa complessità, in quanto le opere ricadono per buona parte (lato Zurria) in una zona a rilevante valenza storica, archeologica e culturale per la vicinanza del Castello Ursino, delle Terme dell'Indirizzo e di altre preesistenze di pregio. Con l'intervento, si avrà l'istituzione di un Servizio Metropolitano nell'area urbana di Catania, che consentirà di effettuare servizi con frequenza di 30 minuti nelle ore di punta. La capacità potenziale della linea varierà dagli 80 ai 120 treni al giorno.



## **COSTI E FASI**

### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 116.024.442,20

Costo finanziato: € 116.024.442,20

Costo realizzato alla stipula: € 366.000,00

Percentuale di avanzamento alla stipula<sup>14</sup>: 0,32%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 1.337.567,32

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 1,15%

Costo realizzato al netto del valore alla stipula: € 971.567,32

Percentuale di avanzamento al netto del valore alla stipula: 0,84%

*Proiezione Costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 1.348.886,14*

*Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 1,16%*

Attività finanziata: Intera Opera

### **FASI**

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *PD - Sospensione della Progettazione Definitiva in attesa della autorizzazione ai sondaggi;*

Fase in corso: *"Progettazione Definitiva - Sospensione della Progettazione Definitiva in attesa di autorizzazione ai sondaggi"*

L'intervento è bloccato alla menzionata fase, stante il perdurare dell'assenza di autorizzazione da parte del Comune all'effettuazione dei sondaggi, per l'opposizione alla soluzione di tracciato. L'intervento, pertanto, non può essere considerato in linea con le previsioni del contratto.

### **STATO DELL'ARTE**

L'intervento sconta una problematica in merito alla condivisione della scelta progettuale iniziate molto anteriormente al suo inserimento nel CIS ( precisamente in relazione al mancato nulla osta rilasciato dalla Soprintendenza Archeologica di Siracusa in data 04/01/1986). Dopo una lunga serie di confronti fra le autorità competenti per territorio e il soggetto proponente dell'intervento, RFI S.p.a., la Delibera Cipe 45/2004 approvava il progetto preliminare pur prescrivendo, in allegato, di procedere in fase di progettazione definitiva e in relazione alla tratta insistente nel centro storico, in accordo con quanto in elaborazione nel redigendo PRG del Comune di Catania<sup>15</sup>. Successivamente si sono svolte ulteriori interlocuzioni fra i soggetti coinvolti senza tuttavia addivenire ad una scelta condivisa fra le parti. Al fine di rendere disponibile alle parti maggiori elementi di supporto alle scelte da adottare il Comitato di attuazione e Sorveglianza del CIS, nella seduta del 20/03/2013, ha chiesto ad RFI di sviluppare uno "Studio tecnico – economico comparativo" che pone a confronto le due soluzioni progettuali proposte da RFI, che ottimizzano il tracciato del Progetto Preliminare approvato dal CIPE nel 2004 (denominate

<sup>14</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto

<sup>15</sup> Fonte: Riepilogo Cronologico della Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania - senza data - Allegato Prot n° 326773/13.



“A” ed “A1”) ed una terza alternativa /denominata soluzione “B”), coerente con le indicazioni del nuovo PRG, sviluppata sulla base delle indicazioni acquisite dai tecnici comunali. La tematica è stata oggetto di disamina nel corso della riunione tenutasi presso il Comune di Catania in data 12/09/13, con la partecipazione del RUC, della Regione Siciliana, dell’Amministrazione Comunale di Catania e della Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali. Nel corso della riunione è stato verbalizzato che le Istituzioni di governo territoriale hanno convenuto che la soluzione “B”, pur prevedendo un aumento dei costi e non consentendo la suddivisione in lotti funzionali, *“rappresenti la migliore soluzione progettuale”*. In quella sede RFI, preso atto della decisione assunta, ha sottolineato la necessità di investire della questione il MIT, in qualità di committente dell’opera, confermando la sospensione delle attività progettuali.

Nel corso della riunione del Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 17/12/13 convocata dal RUC, la questione è stata riproposta al Tavolo anche alla presenza dell’Amministrazione Comunale di Catania. In quella sede, il Comune ha espresso l’intenzione di fornire “indicazione precisa e dettagliata dell’opera CIS” in piena coerenza con il Piano Regolatore.

Al riguardo, RFI, evidenziando che a suo parere la definizione di “Conferenza dei Servizi” applicata alla riunione del 12/09/13 non risulta corretta in quanto la “CdS” avrebbe dovuto essere convocata dal MIT, ed in tal senso, tale riunione dovrebbe essere considerata come una riunione di “consolidamento” delle attività previste dal CIS. Ha posto all’attenzione che l’accettazione della soluzione progettuale prospettata dal Comune di Catania, in quanto comporta lo sviluppo di un nuovo progetto preliminare, diverso da quello approvato dal CIPE, richiede il riavvio dell’iter autorizzativo “ex novo”.

Alla data del 31 dicembre 2013, l’intervento risulta ancora bloccato e le attività sospese per le ragioni sopra esposte. Alla data del 28 febbraio 2014, permane lo stato di sospensione.

## **ID 851 - Nuovo collegamento Palermo - Catania - Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli**

Il progetto di velocizzazione nel tratto tra Roccapalumba e Marianopoli (per circa 25 km) prevede interventi per elevare l’attuale velocità da 85 - 90 km fino a 120 km/h, e un aumento di servizi ferroviari con il miglioramento degli standard di sicurezza e di regolarità di circolazione.

L’intervento è inserito nel CIS al fine di perseguire, unitamente al raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova e Catenanuova-Raddusa Agira una macrofase funzionale che nel medio termine consenta un recupero dei tempi di percorrenza ed un miglioramento dell’offerta commerciale.

### **COSTI E FASI**

#### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 62.445.955,64

Costo finanziato: € 62.445.955,64





Costo realizzato alla stipula<sup>16</sup>: € 0,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 106.379,15

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 0,26%

Proiezione Costo realizzato al 28 febbraio 2014: € 359.531,40

Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 0,58%

Attività finanziata: Intera Opera

#### FASI

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Progettazione Preliminare*

Fase in corso: *"Progettazione Preliminare"*

L'intervento mantiene non consolidata la fase di *"comunicazione del permanere dell'interesse da parte del MIT"*, cosa che non ha impedito l'avvio della progettazione preliminare. l'intervento nel suo complesso può essere considerato in linea con il cronoprogramma.

il Referente di parte del MIT, nella seduta del CAS tenutasi il 15 luglio 2013, come risulta dal verbale della riunione, ha chiesto al Tavolo di prendere atto del *"permanere dell'interesse"* da parte del MIT.

Si riporta di seguito il dettaglio della fase non consolidata.

Intervento		CUP	ID	Date da contratto		Riprogrammazione		Slittamento		Data inizio		Data fine	
LINEA CATANIA-ROCCAPALUMBA-PALERMO*TERRITORIO REGIONALE*NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA	Velocizzazione Roccapalumba Marianopoli	J11H03000180001	851										
Monitoraggio tempistiche:													
Adempimento	Responsabile	Data Inizio	Data Fine	Data inizio	Data fine	Data inizio	Data fine						
altre attività - Comunicazione del MIT del permanere dell'interesse	MIT	28/02/13	28/02/13	01/05/13	01/05/13	62	62	01/05/13	01/05/13				

#### STATO DELL'ARTE

Alla data del 31 dicembre 2013, l'intervento non presenta particolari criticità. Il soggetto attuatore specifica di non aver ancora ottenuto riscontro in merito alla richiesta di espletamento della comunicazione del permanere dell'interesse da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tuttavia, nelle more della ricezione di tale comunicazione, la progettazione preliminare è stata regolarmente avviata. Risulta comunque da SGP congelata la specifica fase *"Comunicazione del MIT del permanere dell'interesse"*. Tale questione era da considerarsi risolta già nel corso della riunione del Comitato di Attuazione Sorveglianza del 16 luglio 2013, quando il RUP del MIT aveva fatto mettere agli atti che l'espressione del permanere dell'interesse doveva considerarsi acquisita con la presenza del Ministero alle riunioni del CAS. Alla data del 28 febbraio 2014, pur permanendo nel sistema SGP lo stato di "congelato" della fase sopra dettagliata, la fase di progettazione preliminare è stata completata, nei termini pianificati nel CIS, mentre, la successiva fase di *"approvazione della*

<sup>16</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



*progettazione preliminare*” risulta essere in corso. In quanto vincolata alla scelta del corridoio infrastrutturale nell’ambito dello Studio di Fattibilità “Raddusa - Fiumetorto” ed alla sua sostenibilità finanziaria nei diversi lotti realizzativi Infatti, in ragione della scelta della soluzione progettuale e della programmazione temporale finanziaria dei diversi lotti funzionali, propri di ciascuna soluzione, potrà essere definita l’opportunità o meno di provvedere alla realizzazione dell’intervento.

## **ID 858 - Linea Catania - Palermo - Tratta Catenanuova - Raddusa Agira.**

Il tratto “Catenanuova - Raddusa - Agira” si svilupperà da Catenanuova con un tracciato a doppio binario di circa 16 Km, fino alla stazione ferroviaria di “Raddusa - Agira”. Questo tratto di raddoppio unitamente a quello della tratta “Bicocca - Catenanuova” e a quello di velocizzazione “Roccapalumba - Marianopoli”, costituirà il primo significativo potenziamento del collegamento “Palermo - Catania”. Con la nuova linea verranno soppressi i passaggi a livello presenti. I risultati attesi dal punto di vista qualitativo sono l’incremento della capacità potenziale, in conseguenza del raddoppio, e la riduzione dei tempi di percorrenza, in conseguenza dell’incremento di velocità.

### **COSTI E FASI**

#### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 309.000.000,00

Costo finanziato: € 309.000.000,00

Costo Realizzato alla stipula: €. 0,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 1.185.867,22

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 0,38%

*Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 1.309.931,71*

*Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 0,42%*

Attività finanziata: Intera Opera

#### **FASI**

Fase conclusa: “*Progettazione Preliminare*”

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Trasmissione PP agli Enti e Pubblicazione PP*

Fase in corso: “*Trasmissione PP agli Enti e Pubblicazione PP*”

L’intervento risulta in linea con le previsioni del contratto.

### **STATO DELL’ARTE**

Alla data del 31 dicembre 2013 l’intervento presenta in SGP la medesima anomalia dell’ intervento ID 851, ossia risulta fermo alla fase endoprocessuale “comunicazione del permanere dell’interesse da



parte del MIT". Anche per l' intervento 878, il Referente di parte del MIT, nella seduta del CAS tenutasi il 15 luglio 2013, come risulta dal verbale della riunione, ha chiesto al Tavolo di prendere atto del "permanere dell'interesse" da parte del MIT.

In analogia all'intervento ID 851 il Concessionario RFI ha completato nei termini pianificati in CIS la progettazione preliminare dell'opera ed ha provveduto alla trasmissione ai Ministeri ed agli Enti coinvolti; inoltre, sempre nei termini previsti nel cronoprogramma CIS, è stato pubblicato l'avviso di avvio della procedura per l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e per il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione (ai sensi dell'art.165 del D.Lgs. 163/2006).

RFI, con nota del 06/03/2014, ha evidenziato che la pianificazione temporale dell'intervento sarebbe stata aggiornata ad esito della chiusura della "Conferenza di Servizi" la cui convocazione era stata fissata al 20/03/2014 (in ritardo rispetto alla data del 09/02/2014 prevista nel CIS).

### **ID 859 - Potenziamento e Velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa.**

Gli interventi di "upgrading" del progetto consistono sostanzialmente nella velocizzazione degli itinerari in alcune stazioni sedi di incrocio. Ciò permetterà una riduzione dei tempi di sosta e contemporaneità dei movimenti dei treni sulle direttrici "Messina - Palermo" e "Messina - Siracusa". Sulla linea "Palermo-Messina", in particolare, verranno velocizzati 9 impianti. Sulla linea "Catania - Siracusa" verranno velocizzati 3 impianti.

#### **COSTI E FASI**

##### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 28.000.000,00

Costo finanziato: € 28.000.000,00

Costo realizzato alla stipula<sup>17</sup>: € 0,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 98.107,20

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 0,35%

Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 127.779,92

Proiezione Percentuale avanzamento al 28 febbraio 2014: 0,46%

Attività finanziata: Intera Opera

##### **FASI**

Fase conclusa: "Progettazione Preliminare"

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Progettazione Definitiva*.

<sup>17</sup> Piano Economico riportato nell' Allegato 3 al contratto



Fase in corso: "Progettazione Definitiva"

L'intervento è in linea con le previsioni contrattuali

#### STATO DELL'ARTE

Alla data del 31 dicembre 2013, l'intervento non registra particolari criticità. Alla data del 28 febbraio 2014, si registra un ritardo sulla "conclusione della progettazione definitiva". Il soggetto attuatore comunica che la stessa sarà comunque ultimata entro la prima settimana di marzo 2014 e che il ritardo accumulato sarà riassorbito nelle successive fasi progettuali. In ragione di quanto esposto, il soggetto attuatore non riprogramma l'intervento, confermando le previsioni contrattuali, pur riservandosi futuri aggiornamenti.

#### ID 988 - SCC Fiumetorto - Messina.

Il progetto prevede la realizzazione del sistema di comando e controllo (SCC) della circolazione sulla linea "Fiumetorto - Messina". In tale ambito restano da ultimare le tratte "Fiumetorto - Ogliastrillo" e "Ogliastrillo - Castelbuono". Con l'intervento si estenderà l'automazione alle attività di comando e controllo della circolazione ferroviaria, inserendo metodi informatici e moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

#### COSTI E FASI

##### COSTI

Costo opera vita intera: € 37.184.453,12

Costo finanziato: € 37.184.453,12

Costo realizzato alla stipula<sup>18</sup>: € 36.694.176,31

Percentuale di avanzamento alla stipula: 98,68%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 36.694.283,61

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 98,68%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 107,30

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 0%<sup>19</sup>

Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 36.694.283,16

Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: € 98,68%

Attività finanziata: Intera Opera

##### FASI

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Esecuzione Lavori e Funzionalità*

Fase in corso: "Esecuzione lavori" e "Funzionalità"

<sup>18</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto

<sup>19</sup> Valore arrotondato per difetto poiché non numericamente significativo.



L'intervento è in linea con le previsioni del contratto

#### **STATO DELL'ARTE**

Alla data del 31 dicembre 2013 l'intervento non presenta nessuna particolare criticità. Alla data del 28 febbraio 2014 viene confermato il corretto andamento dell'iter procedurale in coerenza con le tempistiche previste dal contratto del CIS.

#### **ID 989 - SCC Messina - Siracusa.**

Il progetto prevede la realizzazione del sistema di comando e controllo (SCC) della circolazione della direttrice, per le tratte di seguito elencate: "Messina - Giampileri" - "Giampileri - Taormina" - "Taormina - Bicocca" - "Bicocca - Siracusa". "Catania - Ognina" verrà trasformata in fermata. Con l'intervento si estenderà l'automazione alle attività di comando e controllo della circolazione ferroviaria, inserendo metodi informatici e moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

#### **COSTI E FASI**

##### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 56.446.162,56

Costo finanziato: € 56.446.162,56

Costo Realizzato alla stipula<sup>20</sup>: € 40.203.405,11

Percentuale di avanzamento alla stipula: 71,22%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 43.284.784,34

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 76,68%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 3.081.379,23

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 5,46%

*Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 43.664.930,87*

*Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: € 77,36%*

Attività finanziata: Intera Opera

##### **FASI**

*Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: Esecuzione Lavori e Funzionalità*

Fase in corso: "Esecuzione lavori" e "Funzionalità"

L'intervento è in linea con le previsioni contrattuali

<sup>20</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



## STATO DELL'ARTE

Alla data del 31 dicembre 2013 l'intervento non presenta nessuna particolare criticità. Alla data del 28 febbraio 2014 viene confermato il corretto andamento dell'iter procedurale in coerenza con le tempistiche previste dal contratto del CIS.

## ID 990 - SCC Nodo di Palermo.

Il progetto prevede la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) della circolazione per le seguenti tratte: "Fiumetorto - Palermo - Brancaccio (già attivata)"; "Palermo Brancaccio - Palermo Notarbartolo"; "Palermo Notarbartolo - Giachery"; "Punta Raisi - Isola delle Femmine-Palermo Notarbartolo". Con l'investimento si estenderà l'automazione alle attività di comando e controllo della circolazione ferroviaria, inserendo metodi informatici e moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

## COSTI E FASI

### COSTI

Costo opera vita intera: € 38.499.933,01

Costo finanziato: € 38.499.933,01

Costo realizzato alla stipula<sup>21</sup>: € 28.074.095,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 72,92%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 29.621.068,91

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 76,94%

Costo Realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 1.546.973,91

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 4,02%

*Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 29.629.273,15*

*Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: € 76,96%*

Attività finanziata: Intera Opera

### FASI

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Esecuzione Lavori e Funzionalità*

Fase in corso: *"Esecuzione lavori" e "Funzionalità"*

L'intervento è in linea con le previsioni contrattuali

## STATO DELL'ARTE

Alla data del 31 dicembre 2013 l'intervento non presentava nessuna particolare criticità. Alla data del 28 febbraio 2014 viene confermato il corretto andamento dell'iter procedurale in coerenza con le tempistiche previste dal contratto del CIS.

<sup>21</sup> Piano Economico riportato nell'Allegato 3 al contratto



## **ID 991 - Nuovo Collegamento Palermo Catania - Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n°5.**

Lo Studio di Fattibilità è finalizzato all'analisi e individuazione della miglior soluzione progettuale e conseguente localizzazione del perimetro dell'intervento che, una volta realizzato, completerà il collegamento a doppio binario tra Catania e Palermo consentendo di cogliere importanti benefici in termini di incremento della capacità dell'offerta e riduzione dei tempi di percorrenza. Tali risultati, integrati con quelli derivanti dalla realizzazione dei raddoppi "Bicocca - Catenanuova" e "Catenanuova - Raddusa Agira", consentiranno di migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali (comparabili con il trasporto su gomma), ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza rispetto agli standard attuali. E' previsto, inoltre, l'aumento dell'offerta dei servizi ferroviari e il miglioramento degli standard di affidabilità e regolarità della circolazione.

### **COSTI E FASI**

#### **COSTI**

Costo opera vita intera: € 1.400.000,00 <sup>22</sup>

Costo finanziato: € 2.000.000,00

Costo realizzato alla stipula : € 0,00

Percentuale di avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2013: € 486.716,22

Percentuale di avanzamento al 31 dicembre 2013: 34,77 %

*Proiezione Costo Realizzato al 28 febbraio 2014: € 1.360.294,26*

*Proiezione Percentuale di avanzamento al 28 febbraio 2014: 97,17 %*

Attività finanziata: Studio di Fattibilità

#### **FASI**

Fase conclusa: "*Studio di Fattibilità*"

Fase prevista dal contratto al 31/12/2013: *Studio di fattibilità*

Fase in corso: "*Tavolo Tecnico di Concertazione con gli enti Istituzionali e Territoriali coinvolti*"

L'intervento è in linea con le previsioni contrattuali

<sup>22</sup> Il CVI riportato si riferisce al valore dello Studio di Fattibilità, incluso lo Studio Trasportistico, nella versione consegnata a dicembre 2013; sono in corso attività progettuali ancora da consuntivare, in relazione alla concertazione dello Studio con gli Enti coinvolti



## **STATO DELL'ARTE**

Alla data del 31 dicembre 2013, RFI ha trasmesso (in data 16/12/2013) la documentazione relativa allo Studio di Fattibilità (Sdf).

Con riferimento a detto studio, Regione Sicilia, MIT e UVER alla fine del mese di gennaio 2014, hanno formulato ad RFI, in un unico documento, apposite osservazioni con richieste di specifiche integrazioni. Dette richieste sono state confermate, successivamente alla trasmissione di ulteriore documentazione da parte di RFI, in data 18/02/2014, con la redazione di un memo sintetico in vista dell'incontro tecnico del 21/03/2014 a Roma presso la sede di RFI.

In esito a detta riunione, UVER, MIT e Regione Siciliana hanno chiesto un aggiornamento dello Sdf conforme alle osservazioni – integrazioni richieste. A seguito di quanto discusso in sede di Comitato di attuazione e sorveglianza del 17/04/2014 e del successivo incontro tecnico tenutosi presso la Regione Sicilia in data 8/05/2014, RFI si è impegnata a produrre, in tempi brevi, la revisione B di alcuni documenti dello Studio, in base alle richieste formulate dalla Regione Sicilia, MIT e UVER, per le valutazioni del Comitato di Pilotaggio.