



Agenzia per la Coesione Territoriale

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
(articolo 8, comma 2, lett. j)

Anno 2015



INDICE

1.	Inquadramento normativo	1
2.	Strumenti di governance	2
3.	Obiettivi della relazione annuale	3
4.	Il ruolo del Responsabile Unico del Contratto	4
5.	Il Commissario nominato ai sensi del D.L. n. 133/2014 (L. n.164/2014)	5
6.	I Contratti Istituzionali di Sviluppo a confronto	6
7.	Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria "Messina – Catania - Palermo"	9
	7.1 Fonti Finanziarie	12
	7.2 Stato di avanzamento del CIS	16
8.	Considerazioni conclusive	23
	Allegato 1 – Stato di avanzamento dei singoli interventi	24
	ID 133 - Nodo di Palermo - Raddoppio del passante Ferroviario e collegamento con l'Aeroporto di Punta Raisi	25
	ID 467 - Linea Messina - Catania - Raddoppio Tratta Giampileri – Fiumefreddo (di cui al D.L. n. 133/2014)	27
	ID 768 - Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina	28
	ID 791 - Linea Catania - Palermo - Tratta Bicocca - Motta – Catenanuova (di cui al D. L. 133/2014)	29
	ID 793 - Raddoppio Messina - Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	31
	ID 796 - Nodo di Catania - Interramento Stazione Catania Centrale (di cui al D.L. n. 133/2014)	32
	ID 797 - Nodo di Catania - Tratto Bivio Zurria - Catania Acquicella (di cui al D.L. n. 133/2014)	34
	ID 851 - Nuovo collegamento Palermo - Catania - Velocizzazione Roccapalumba – Marianopoli	35
	ID 858 - Linea Catania - Palermo - Tratta Catenanuova - Raddusa Agira (di cui al D.L. n. 133/2014)	36
	ID 859 - Potenziamento e Velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	37
	ID 988 - SCC Fiumetorto - Messina	39
	ID 989 - SCC Messina – Siracusa	40
	ID 990 - SCC Nodo di Palermo	41
	ID 991 - Nuovo Collegamento Palermo Catania - Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n°5 (di cui al D. L. 133/2014)	42
	Allegato 2 – Cronoprogrammi degli interventi al 31/12/2015	44



1. Inquadramento normativo

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (di seguito CIS) è uno strumento di programmazione negoziata, introdotto dalla Delibera CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011, art. 5 “Attuazione rafforzata: il Contratto Istituzionale di Sviluppo” e, successivamente, regolamentato a livello legislativo dal Decreto Legislativo n. 88 del 31 maggio 2011, art. 6, 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 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 la relativa tempistica (ivi inclusa quella delle 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 dell'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, ciascuna 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 dei Trasporti, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dei Beni e delle Attività Culturali; mentre i CIS in senso stretto (articolato e allegati tecnici) sono stati firmati da: Ministro delegato per la Coesione Territoriale, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Presidenti di Regione di volta in volta interessati, da un lato, e i concessionari nazionali Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dall'altro.



2. Strumenti di governance

Il D.Lgs. 31 maggio 2011, n.88 demanda, ai sensi dell'art.6, comma 5 del medesimo, il coordinamento e la vigilanza sull'attuazione dei contratti al Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, compiti che, alla luce delle disposizioni normative più recenti sono ora di competenza dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (istituita dal D.L. 31 agosto 2013, n.101, convertito dalla legge 30 ottobre 2013, n.125) nell'ambito della quale si riconduce anche il ruolo del Responsabile Unico del Contratto (RUC).

Al RUC 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 Referente Unico 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.

Il RUC ed i RUP, insieme con i responsabili regionali della programmazione unitaria ed il Responsabile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contratto di Programma RFI, compongono il Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS), che si riunisce ordinariamente due volte l'anno e, in via straordinaria, ogni qualvolta il RUC lo ritenga 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 degli interventi.

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

Completano il quadro della "governance" del CIS:

- l'UVER (Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici), ora NUVEC (Nucleo di Verifica e Controllo) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, 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; il NUVEC redige annualmente un rapporto sull'attività svolta (Rapporto annuale di verifica) ad uso del RUC;
- l'UVAL (Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici), ora NUVAP (Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici) del Dipartimento per le politiche di coesione, responsabile delle valutazioni di efficienza dell'investimento.



3. Obiettivi della relazione annuale

L'articolo 8, comma 2, lett. j), del Contratto prevede che il RUC predisponga per l'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 relativa all'anno 2015 (la terza per il CIS in oggetto) è articolata nelle seguenti sezioni:

- introduzione sulla governance del CIS e sui recenti cambiamenti normativi;
- presentazione generale del CIS e dello stato dell'arte al 31/12/2015 con riferimento alle fonti finanziarie, all'avanzamento della spesa e alle eventuali rimodulazioni del piano economico, con un confronto rispetto a quanto realizzato alla stipula del contratto e nell'anno precedente (2014);
- stato di avanzamento dei singoli interventi.

Le fonti utilizzate sono le seguenti:

- dati di monitoraggio, provenienti dalla banca dati¹ dell' Agenzia per la Coesione Territoriale, (già dell'ex Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione) alla data del 31 dicembre 2015;
- corrispondenza intercorsa tra il RUC, il soggetto attuatore RFI e i RUP delle singole Amministrazioni pubbliche;
- risultanze delle riunioni tecniche e dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza;
- rapporti di verifica del Nucleo di Verifica e Controllo (NUVEC) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale.

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* incaricata² dal RUC delle attività di assistenza tecnica su tutti i CIS finora sottoscritti.

La presente relazione sarà sottoposta per la relativa approvazione al Comitato di Attuazione e Sorveglianza, come previsto dall'art. 7 comma 4 lett. e).

¹ Sistema Gestione Progetti (SGP).

²Convenzione DPS – Invitalia del 3 agosto 2012, registrata alla Corte dei Conti l'11 gennaio 2013, a valere sulle risorse FSC dedicate ex Delibera CIPE n. 62/2011.



4. Il ruolo del Responsabile Unico del Contratto

Il coordinamento dei Contratti Istituzionali di Sviluppo, come stabilito all'articolo 8, comma 1, spetta al Responsabile Unico del Contratto (RUC), individuato nella persona del Direttore pro tempore della Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, ora Agenzia per la Coesione Territoriale³. Le 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.

Il coordinamento del rapporto tra il territorio e i soggetti istituzionali è demandato ad una specifica professionalità, operativa sui 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 (RRI).

In merito alle azioni di comunicazione, definite nei Piani della Comunicazione e già approvate dai Comitati di Attuazione e Sorveglianza, è stato attivato, a partire dal mese di maggio 2014, il "Portale OpereCis", realizzato e gestito da Invitalia S.p.A. nell'ambito dell'attività di assistenza tecnica sopra citate.

Il Portale presenta aggiornamenti costanti sullo stato di attuazione dei CIS e di ogni singolo intervento, con l'obiettivo di consentire ai cittadini di informarsi e di approfondire le tematiche relative alla realizzazione delle opere ferroviarie e stradali in termini di avanzamento progettuale e di qualità della spesa sostenuta. All'interno del Portale sono contenute infatti informazioni sulle tempistiche e sui costi degli interventi, unitamente ad aggiornamenti costanti delle news provenienti dal territorio, dalla rassegna stampa dei principali quotidiani nazionali e locali. Tutto ciò è parte integrante di un sistema volto alla massima trasparenza e alla partecipazione collettiva nei processi di realizzazione di tali opere, connotate da un elevato livello di strategicità. In sinergia con le altre istituzioni partecipanti al CIS, si opererà un percorso finalizzato a consentire la condivisione e a rendere vicendevolmente fruibili le informazioni relative alla realizzazione di tali opere presenti sui rispettivi portali web.

³ Nel CAS del 21/07/2015, il Direttore Agenzia Coesione Territoriale, la Dott.ssa Agrò, relativamente al Punto 1 dell'ordine del giorno "Ridefinizione della titolarità della funzione di Responsabile Unico del Contratto (RUC)", comunica al Comitato la ratifica del cambio della titolarità della funzione del Responsabile Unico del Contratto (RUC), che rientra nella competenza dell'Agenzia per la Coesione Territoriale - istituita ai sensi dell'art. 10 comma 1 del Decreto Legge 31/08/2013 n. 101, convertito dalla Legge 30/10/2013 n. 25, ricevendo le consegne dal RUC uscente, Cons. Vincenzo Donato ex Direttore della DGPRUN.



5. Il Commissario nominato ai sensi del D.L. n. 133/2014 (L. n.164/2014)

In base al Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014 (art. 1, c. 1), cosiddetto "Sblocca Italia", poi convertito in legge n.164 dell'11 novembre 2014 (art. 1, c. 1), l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., è stato nominato Commissario per la realizzazione di alcune delle opere relative alle tratte ferroviarie Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina, per la durata di 2 anni, incarico eventualmente rinnovabile con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Successivamente con la Legge n. 21 del 26 febbraio 2016 (art. 7, c. 9-bis) di conversione con modificazioni del Decreto Legge n. 210 del 30 dicembre 2015, è stato prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all'art. 1, c. 1, primo periodo del citato D.L.133/2014 convertito in L. 164/2014, nonché sono state sostituite le parole "Ferrovie dello Stato S.p.A." con le parole "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." con conseguente subentro nelle carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il Commissario, operando nei limiti delle risorse disponibili e nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e della normativa europea, deve provvedere al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla realizzazione delle opere e assicurare le condizioni per l'avvio dei lavori entro il 31/10/2015. Il citato D.L., convertito in L-164/2014 disciplina anche i poteri, i compiti e le responsabilità del Commissario in merito all'iter procedurale per l'approvazione dei progetti e l'avvio dei lavori, con la possibilità di adottare anche provvedimenti di urgenza, e alle attività amministrative e di rendicontazione annuale delle spese.

Al Commissario compete l'approvazione dei progetti previa acquisizione delle pronunce delle amministrazioni competenti per materia i cui pareri devono essere acquisiti entro i termini stabiliti dalla norma stessa. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) è la struttura tecnica di cui si avvale il Commissario; infatti RFI è la naturale Stazione appaltante e Committente degli interventi oggetto delle competenze del Commissario.



6. I Contratti Istituzionali di Sviluppo a confronto

Al fine di avere un quadro complessivo sull'andamento dei tre CIS relativi alla realizzazione delle direttrici ferroviarie da un punto di vista economico - finanziario e procedurale – amministrativo, si presentano di seguito alcune tabelle comparative relative alla dimensione finanziaria ed economica e all'avanzamento della spesa e si riportano le principali informazioni relative allo stato di avvio dei lavori dei tre CIS.

Tabella comparativa Costi, Finanziamenti e Avanzamento spesa

	NA-BA-LE-TA	ME-CT-PA	SA-RC
Costo Vita Intera Opera*	7.116.027.932	5.106.064.929	504.000.000
Costo Attività Finanziata*	3.532.027.932	2.426.040.486	504.000.000
Avanzamento della Spesa**	700.637.743	1.058.164.384	207.547.284
% Avanzamento della Spesa**	19,84%	43,62%	41,18%

*Fonte: Allegato 1 al Contratto

**Fonte: dati SGP al monitoraggio del 31/12/2015

Per quanto riguarda la copertura finanziaria, il CIS Salerno - Reggio Calabria risulta avere una copertura finanziaria totale; il CIS Napoli – Bari – Lecce – Taranto dispone della copertura totale per 21 interventi mentre 2 interventi sono finanziati fino alla Progettazione Definitiva; il CIS Messina - Catania - Palermo dispone del finanziamento totale per 11 interventi, per 2 interventi è prevista la copertura finanziaria fino alla Progettazione Definitiva e per 1 intervento è finanziato solo lo Studio di fattibilità.

Il CIS Napoli – Bari – Lecce – Taranto rappresenta l'investimento di maggior rilevanza, con un Costo Vita Intera Opera (CVI) pari a 7.116 mln di euro, seguono il CIS Messina - Catania - Palermo, con un CVI pari a 5.106 mln di euro e il CIS Salerno - Reggio Calabria, con un CVI pari a 504 mln di euro.

L'avanzamento della spesa⁴, al 31 dicembre 2015, presenta una percentuale maggiore per il CIS Messina - Catania - Palermo rispetto agli altri due CIS pari al 43,62%. Il CIS Salerno-Reggio Calabria presenta una percentuale di avanzamento pari al 41,18%, mentre il CIS Napoli-Bari-Lecce-Taranto registra una percentuale pari al 19,84%.

⁴ La percentuale di avanzamento della spesa è data dal rapporto tra il Costo realizzato e il Costo attività finanziata.



Tabella comparativa Interventi per tipologia

	NA-BA-LE-TA	ME-CT-PA	SA-RC
N. Interventi Infrastrutturali	10	8	1
N. Interventi Tecnologici	13	6	4
Totale Interventi	23	14	5

Il CIS con il maggior numero di interventi è il Napoli – Bari – Lecce – Taranto, con un totale di 23 interventi, di cui 10 infrastrutturali e 13 tecnologici, segue il CIS Messina - Catania - Palermo, con 14 interventi (di cui 8 infrastrutturali e 6 tecnologici) ed il CIS Salerno - Reggio Calabria, con 5 interventi (di cui 1 infrastrutturale e 4 tecnologici).

Tabella comparativa Interventi in Esecuzione Lavori

	NA-BA-LE-TA	ME-CT-PA	SA-RC
N. Interventi in Esecuzione Lavori	10	5	2

L'avanzamento dei tre CIS, al 31 dicembre 2015, evidenzia che gli interventi per i quali è stata avviata ed è in corso la fase di Esecuzione Lavori sono 10 per il CIS Napoli – Bari – Lecce – Taranto, 5 per il CIS Messina - Catania - Palermo e 2 interventi per il CIS Salerno - Reggio Calabria⁵.

⁵ Interventi in Esecuzione Lavori: CIS NA-BA-LE-TA ID 34/1, ID 729, ID 761, ID 774, ID 780, ID 785, ID 842, ID 852, ID 855, ID 856; CIS ME-CT-PA ID 133, ID 793, ID 988, ID 989, ID 990; CIS SA-RC ID 714, ID 623 (l'ID 623 risulta in fase di esecuzione lavori ma alcuni sottoprogetti sono ancora in fase di progettazione esecutiva).



Tabella comparativa Stato Interventi

	NA-BA-LE-TA	ME-CT-PA	SA-RC	N. Interventi
Interventi in Linea	2	1	-	3
Interventi di cui al D. L. 133/2014	6*	6	-	12*
Interventi non in Linea (con riprogrammazioni)	8	1	3	12
Interventi non in Linea (da riprogrammare)	7	6	2	15
Totale Interventi	23	14	5	42

* Tra i 6 interventi di cui al D. L. 133/2014 del CIS NA-BA-LE-TA è incluso l'intervento ID 798 - Bari Sud (Bari centrale - Bari Torre a Mare), in quanto inizialmente compreso tra gli interventi commissariati. Con la delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo, pubblicata in data 10/08/2015, l'intervento è stato inquadrato nell'ambito delle procedure di Legge Obiettivo e non più oggetto delle procedure di cui all'art.1 del D.L. n. 133/2014.

Per quanto riguarda la tempistica prevista, si registra che soltanto 3 interventi (su 42 interventi totali) risultano in linea con il cronoprogramma previsto da contratto, mentre i rimanenti presentano ritardi ovvero esigenze di riprogrammazione delle attività, o rientrano tra quelli nelle competenze del Commissario di cui al D.L. n. 133/2014.

Le principali criticità riscontrate finora nel processo attuativo dei CIS, che hanno causato slittamenti nei tempi di realizzazione e completamento delle opere, sono riconducibili a:

1. allungamento dei tempi relativi agli iter autorizzativi per l'acquisizione di specifici pareri da parte delle diverse amministrazioni competenti;
2. complessità della concertazione territoriale e socio/istituzionale per la condivisione delle soluzioni progettuali;

fasi contrattuali relative ai soggetti appaltatori (risoluzioni per inadempimento, rimodulazioni per variazioni nell'esecuzione derivanti da fattori imprevisi o imprevedibili).



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 dei Trasporti, la Regione Siciliana, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana Spa, previa intesa sottoscritta tra il Ministro per la Coesione Territoriale, il Ministro dell’Economia e delle Finanze il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il 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 Scandinavia - Mediterraneo 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. In particolare la realizzazione delle opere consentirà di effettuare il collegamento Catania - Palermo in circa 1h e 44’ e quello Catania – Messina in 46’.

Il CIS è costituito da 14 interventi: 8 di carattere infrastrutturale e 6 di natura tecnologica.



CIS Messina – Catania - Palermo



Classificazione Interventi per tipologia

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	Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - 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		✓



ID	Titolo Progetto	Infrastrutturali	Tecnologici
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	✓	



7.1 Fonti Finanziarie

La copertura finanziaria del CIS è riportata nella tabella seguente:

Fonti di Finanziamento da Contratto

ID	Intervento	Legge Obiettivo	FSC	Riduzione cofinanziamento statale	Altre fonti statali	Risorse UE complessive	Risorse liberate	Totale finanziamenti
133	Nodo di Palermo - Passante Ferroviario	-	-	-	565,8	409,2	177,3	1.152,3
467	Itinerario Messina-Catania: Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo	-	-	-	46,0	-	-	46,0
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina	-	-	-	-	20,0	-	20,0
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	-	-	224,0	206,0	-	-	430,0
793	Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	-	-	-	57,5	35,0	27,6	120,2
796	Nodo di Catania - Interramento stazione Catania Centrale	8,0	-	-	-	-	-	8,0
797	Nodo di Catania - Tratta Bivio Zurria - Catania Acquicella	5,0	-	-	111,0	-	-	116,0



ID	Intervento	Legge Obiettivo	FSC	Riduzione cofinanziamento statale	Altre fonti statali	Risorse UE complessive	Risorse liberate	Totale finanziamenti
851	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli	6,0	-	-	56,4	-	-	62,4
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	-	-	276,0	33,0	-	-	309,0
859	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	-	-	-	28,0	-	-	28,0
988	SCC Fiumetorto-Messina	-	-	-	22,2	15,0	-	37,2
989	SCC Messina-Siracusa	-	17,0	-	14,7	22,0	2,7	56,4
990	SCC Nodo di Palermo	-	-	-	12,8	16,0	9,7	38,5
991	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n.5	2,0	-	-	-	-	-	2,0
Totale		21,0	17,0	500,0	1.153,5	517,2	217,3	2.426,0

Dati in milioni di euro



Fonti di Finanziamento⁶ da dati di monitoraggio del 31/12/2015 in SGP

ID	Intervento	FSC	Stato fondo di rotazione PAC (Riduzione cofinanziamento statale)	Stato altri provvedimenti (Altre fonti statali)	UE (Risorse UE complessive)	Risorse liberate	Totale finanziamenti	Totale costi	Economie
133	Nodo di Palermo - Passante Ferroviario	-	-	564,6	410,4	177,3	1.152,3	1.152,3	-
467	Itinerario Messina-Catania: Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo	-	-	46,0	-	-	46,0	46,0	-
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina	-	-	-	20,0	-	20,0	20,0	-
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	-	224,0	206,0	-	-	430,0	430,0	-
793	Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	-	-	57,5	35,0	27,6	120,2	120,2	-
796	Nodo di Catania - Interramento stazione Catania Centrale	-	-	8,0	-	-	8,0	8,0	-
797	Nodo di Catania - Tratta Bivio Zurria - Catania Acquicella	-	-	116,0	-	-	116,0	116,0	-
851	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli	-	-	62,4	-	-	62,4	62,4	-
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	-	276,0	33,0	-	-	309,0	309,0	-

⁶ L'articolazione delle fonti di finanziamento dovrà essere rivista per tenere conto degli aggiornamenti del Contratto di Programma fra RFI e MIT intervenuti dalla stipula del Contratto e della rimodulazione di altre fonti a seguito di successivi provvedimenti (rimodulazione PAC, Schede Grandi Progetti).



ID	Intervento	FSC	Stato fondo di rotazione PAC (Riduzione cofinanziamento statale)	Stato altri provvedimenti (Altre fonti statali)	UE (Risorse UE complessive)	Risorse liberate	Totale finanziamenti	Totale costi	Economie
859	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	-	-	28,0	-	-	28,0	28,0	-
988	SCC Fiumetorto-Messina	-	-	22,2	15,0	-	37,2	37,2	-
989	SCC Messina-Siracusa	17,0	-	14,7	22,0	2,7	56,4	56,4	-
990	SCC Nodo di Palermo	-	-	12,8	16,0	9,7	38,5	38,5	-
991	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n.5	-	-	2,0	-	-	2,0	2,0	-
Totale		17,0	500,0	1.173,3	518,4	217,3	2.426,0	2.426,0	-

Dati in milioni di euro



7.2 Stato di avanzamento del CIS

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: **9¹**;
- Costo complessivo già realizzato²: € **887.925.226,42**
- Percentuale di avanzamento iniziale³: **36,60%**

Al 31 dicembre 2015, il costo totale realizzato⁴ dal CIS risulta pari a € **1.058.164.384**.

L'avanzamento della spesa⁵ è del **43,62%**.

Il Costo realizzato **nel 2015** è pari a € **107.971.913**, mentre il Costo realizzato nel 2014 è stato pari a € **43.963.739**.

Il Costo totale previsto dal contratto per l'anno 2015 è pari a € 129.754.286, la differenza tra quest'ultimo e il Costo realizzato nell'anno 2015 (pari a € 21.782.373) è stata riprogrammata sugli anni successivi di durata del contratto.

Rispetto al piano dei costi previsto dal contratto, sono stati effettuati gli aggiornamenti che riportano la situazione effettiva relativa all'anno 2015 in base ai costi realizzati negli anni 2013, 2014 e 2015 e allo stato di avanzamento degli interventi.

Piano dei Costi al 31/12/2015

Anni	Costo totale da contratto	Costo totale*	Costo realizzato*
2012 e precedenti	887.925.227	867.614.429	867.614.429
2013	83.835.046	38.614.303	38.614.303
2014	140.532.530	43.963.739	43.963.739
2015	129.754.286	107.971.913	107.971.913
2016	124.600.000	163.766.562	
2017	143.200.000	219.424.872	
2018	262.029.000	271.084.883	
2019	224.800.000	281.531.793	
2020	228.000.000	227.992.562	
2021	174.445.956	175.574.443	
2022	26.918.442	28.500.986	
Totale	2.426.040.486	2.426.040.486	1.058.164.384

¹ ID: 133 - 467 - 791 - 793 - 796 - 797 - 988 - 989 - 990.

² In termini di spesa realizzata antecedentemente alla firma del contratto. Fonte "Schede Intervento" Allegato 3 al contratto.

³ E' la percentuale della spesa già realizzata al momento della sottoscrizione del contratto, data dal rapporto tra i costi realizzati alla stipula sul totale delle attività finanziate (costo delle attività finanziate).

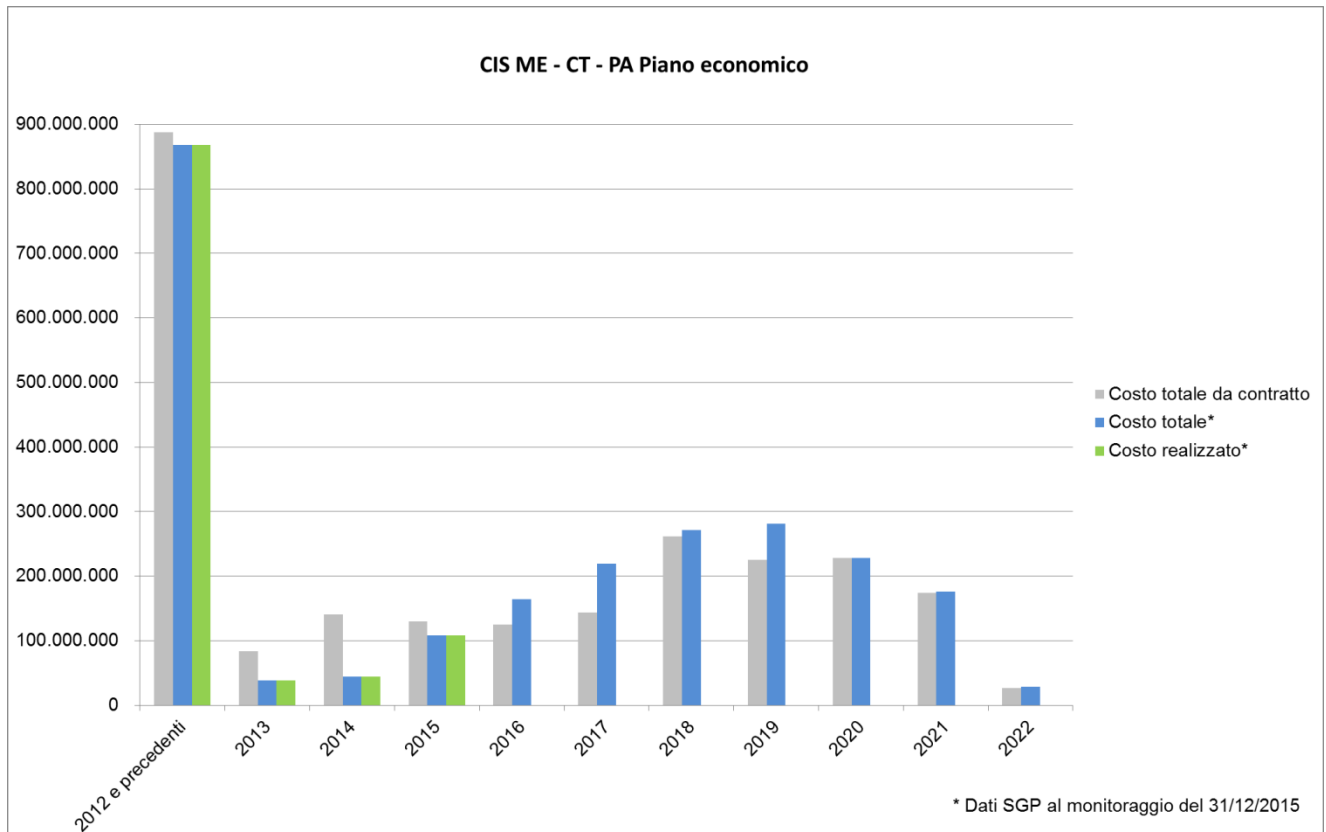
⁴ Fonte: dati SGP al monitoraggio del 31/12/2015.

⁵ La percentuale di avanzamento della spesa è data dal rapporto tra il Costo realizzato e il Costo attività finanziata.



* Dati SGP al monitoraggio del 31/12/2015

Andamento del Piano dei Costi al 31/12/2015



Relativamente alla fase procedurale degli interventi del CIS al 31/12/2015, si rileva la seguente situazione:

Fase procedurale attuale⁶ al 31/12/2015

Fase procedurale attuale	Numero Interventi
Studio di Fattibilità	3
Progettazione Preliminare	2
Progettazione Definitiva	4
Esecuzione Lavori	5
Totale Interventi	14

⁶ Fonte SGP: per ogni progetto la Fase procedurale attuale si riferisce alla fase procedurale in corso se esistente (nel caso siano presenti più fasi "in corso" viene considerata la prima fase dell'iter procedurale), all'ultima fase conclusa se non ci sono fasi in corso, alla prima fase procedurale che si prevede di attivare se non ci sono né fasi in corso né fasi concluse.



Confronto tra fase procedurale da Contratto e fase procedurale attuale⁷ al 31/12/2015

ID	Intervento	Fase procedurale da Contratto al 31/12/2015	Fase procedurale attuale al 31/12/2015	Note
133	Nodo di Palermo - Passante Ferroviario	Esecuzione Lavori (Tratta B) e Collaudo (Tratta C)	Esecuzione Lavori / Collaudo	
467	Itinerario Messina-Catania: Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina	Chiusura Intervento	Progettazione Definitiva	Su SGP la fase in corso dell'iter procedurale al 31/12/2015, specificata nella Sezione Altre Attività, è Ricezione offerte tecnico economiche per nuovo Piano della Committenza
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		
793	Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	Chiusura Intervento	Esecuzione Lavori / Collaudo	
796	Nodo di Catania - Interramento stazione Catania Centrale	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		
797	Nodo di Catania - Tratta Bivio Zurria - Catania Acquicella	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		
851	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli	Progettazione Definitiva	Progettazione Preliminare	Su SGP la fase in corso dell'iter procedurale al 31/12/2015, specificata nella Sezione Altre Attività, è Tavolo Tecnico di Concertazione con gli enti Istituzionali e Territoriali coinvolti
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		
859	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	Esecuzione Lavori	Progettazione Definitiva	Su SGP la fase in corso dell'iter procedurale al 31/12/2015, specificata nella Sezione Altre Attività, è Redazione e pubblicazione bando
988	SCC Fiumetorto-Messina	Collaudo	Esecuzione Lavori / Funzionalità	
989	SCC Messina-Siracusa	Collaudo / Chiusura Intervento	Esecuzione Lavori / Collaudo	
990	SCC Nodo di Palermo	Collaudo / Chiusura Intervento	Esecuzione Lavori / Funzionalità	
991	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n.5	n.d. - Intervento di cui al D.L. n. 133/2014		

⁷ Fonte SGP: per ogni progetto la Fase procedurale attuale si riferisce alla fase procedurale in corso se esistente (nel caso siano presenti più fasi "in corso" viene considerata la prima fase dell'iter procedurale), all'ultima fase conclusa se non ci sono fasi in corso, alla prima fase procedurale che si prevede di attivare se non ci sono né fasi in corso né fasi concluse.



Dai cronoprogrammi al 31 dicembre 2015, emerge il seguente quadro sullo stato di avanzamento degli interventi:

- 1 intervento in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto;
- 6 interventi di cui al D. L. 133/2014;
- 1 intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (con riprogrammazioni);
- 6 interventi non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare).

Stato di avanzamento degli interventi al 31/12/2015

	ID Interventi						n. Interventi
Interventi in Linea	989						1
Interventi di cui al D. L. 133/2014	467	791	796	797	858	991	6
Interventi non in Linea (con riprogrammazioni)	793						1
Interventi non in Linea (da riprogrammare)	133	768	851	859	988	990	6

Le principali criticità riscontrate nel CIS, che hanno causato slittamenti nei tempi di realizzazione e completamento delle opere, sono riconducibili a:

- endoprocesso amministrativo (interno alle Amministrazioni centrali e regionali competenti), in particolare, allungamento dei tempi relativi alle fasi di valutazione e pubblicazione delle progettazioni preliminari e definitive;
- concertazione istituzionale e confronto con gli enti territoriali coinvolti e con i soggetti interferiti per l'acquisizione dei relativi pareri e la condivisione delle soluzioni progettuali;
- fasi contrattuali: risoluzione contrattuale per gravi inadempienze del soggetto appaltatore, variazioni nell'esecuzione delle opere derivanti da fattori imprevisi o imprevedibili (quali gara deserta, problematiche di tipo idrogeologico).

In particolare, con riferimento agli interventi non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto si segnala che:



- 1 intervento (ID 133 Nodo di Palermo - Passante Ferroviario) presenta ritardi causati da imprevisti geologici emersi in fase di scavo;
- 2 interventi (ID 768 Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina, ID 859 Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa) presentano ritardi in quanto le gare esperite sono andate deserte.
- Relativamente agli interventi non rientranti nelle competenze del Commissario, preso atto delle criticità in essere e delle azioni in corso per il loro superamento, risulta in ogni caso necessario effettuare una nuova pianificazione delle attività che presentano slittamenti rispetto alle previsioni del contratto al fine di aggiornare i cronoprogrammi in base allo stato di avanzamento effettivo degli interventi e proporre eventuali misure di accelerazione⁸.

Tabella riepilogativa delle criticità per intervento

ID	Intervento	Criticità
133	Nodo di Palermo - Passante Ferroviario	Ridotta capacità produttiva impiegata dall'Appaltatore - Iter autorizzativo per la demolizione di 5 immobili ricadenti nel Lotto A e richiesta nulla osta della Soprintendenza.
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania - Messina	Gare andate deserte - Sarà necessario il ricorso ai Contratti Quadro della Direzione Territoriale di Palermo e la rimodulazione del Piano di Committenza.
793	Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	Ritardi a seguito della sospensione dei lavori per lesioni subite da un immobile e dal contenzioso con il proprietario. Siglati degli accordi con proprietario ed appaltatore per il riavvio dei lavori.
851	Nuovo collegamento Palermo - Catania: Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli	Stralcio dell'intervento a seguito dei risultati dello SdF della tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto (intervento ID 991), su cui convergeranno le risorse previste per l'intervento ID 851.
859	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	Gare andate deserte ed attività congelate.
988	SCC Fiumetorto-Messina	Mancata disponibilità della sede per concludere le attività di esecuzione lavori, accessibile solo a seguito della conclusione di un intervento infrastrutturale di competenza di RFI ma non rientrante nei CIS (tratta Fiumetorto-Ogliastro).
990	SCC Nodo di Palermo	Mancata disponibilità della sede a causa delle criticità riguardanti l'intervento ID 133 - Lotto A, scavo galleria Lolli e problematiche di tipo idrogeologico.

Gli interventi oggetto delle procedure di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla L. n. 164/2014, sono stati pianificati con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015 che presenta il nuovo cronoprogramma delle attività distinguendo tra le opere anticipate, la cui data di avvio lavori è prevista nei termini dettati dalla legge (entro il 31/10/2015) e le opere complessive che prevedono il completamento di tutte le attività entro i termini previsti dal contratto e, in alcuni casi (ID 791 Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova, ID 858 Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira), anche in anticipo rispetto alla data di completamento pianificata nel contratto. Per gli interventi con copertura finanziaria parziale (ID 467 Itinerario Messina-Catania: Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, ID 796 Nodo di

⁸ Ai sensi dell'art.6, comma 2 del contratto, il Comitato di Coordinamento si riunisce di norma ogni due anni al fine di verificare il rispetto degli impegni previsti dal contratto.



Catania - Interramento stazione Catania Centrale, ID 991 Nuovo collegamento Palermo - Catania: Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n.5), per i quali da contratto era prevista solo la pianificazione fino alla fase di progettazione o allo studio di fattibilità, viene presentato il cronoprogramma dell'intera opera, condizionato alla disponibilità finanziaria da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fino all'attivazione all'esercizio commerciale.

Il completamento degli interventi inclusi nel CIS è previsto da contratto nel 2022 ed include, per alcuni interventi, la pianificazione della sola fase progettuale.

La pianificazione di cui alla citata ordinanza n°5 del Commissario pone il completamento delle opere sull'itinerario nel 2028 (data di attivazione all'esercizio commerciale dell'ultimo lotto costruttivo-funzionale dell'intervento ID 467 Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, per il quale la pianificazione prevista nel contratto riguarda solo la fase di progettazione e non quella di realizzazione).

I nuovi cronoprogrammi sono stati definiti in considerazione delle disposizioni organizzative e provvedimenti in forza delle quali opera il Commissario che abbreviano i tempi degli iter autorizzativi relativi alla Conferenza di Servizi e definiscono i nuovi ruoli, le competenze e le procedure della struttura organizzativa di supporto al Commissario⁹.

Nel corso del 2015 il Commissario ha emesso 16 ordinanze¹⁰ (dalla n.3 alla n.18); di carattere generale sono l'Ordinanza n.4 che approva le Linee Guida "Compiti e supporto di RFI nell'ambito dell'attività del Commissario ai sensi della Legge n.164/2014 art.1" e la già citata Ordinanza n. 5 che approva i nuovi Cronoprogrammi degli interventi rientranti nelle competenze dello stesso; le altre ordinanze riguardano i provvedimenti relativi ai singoli interventi commissariati.

Relativamente alla tratta ferroviaria Messina - Catania - Palermo le ordinanze emesse nel corso del 2015 si riferiscono agli interventi ID 791 Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova (approvazione Progetto Preliminare e Progetto Definitivo delle opere anticipate) e ID 858 Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira (approvazione Progetto Preliminare e Progetto Definitivo delle opere anticipate).

⁹ L'Ordinanza del Commissario n. 1 del 12/12/2014 dispone i tempi, le competenze e le modalità di convocazione e di gestione della Conferenza di Servizi ad opera della struttura Commissariale (la Conferenza si deve concludere al massimo entro 60 giorni dalla sua convocazione e l'approvazione del Commissario, che conclude l'iter autorizzativo, sostituisce ogni altro parere o visto delle amministrazioni o enti competenti). La Comunicazione Organizzativa di RFI n.370/AD del 16/01/2015 istituisce la Task Force di RFI "Progetti Sblocca Italia: Assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Messina - Catania", che assicura e realizza le attività già svolte dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e opera secondo le Linee guida, approvate con l'Ordinanza del Commissario n°4 del 25/02/2015, relative, tra le altre, ai ruoli, alle attività di istruttoria, all'organizzazione della Conferenza di Servizi da parte della Task Force stessa.

¹⁰ Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane, siti dedicati agli itinerari Alta Velocità/Alta Capacità Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina, www.napolibari.it/naba/Ordinanze e www.palermocataniamesina.it/pmc/Ordinanze.



Si riepilogano di seguito le Ordinanze emesse dal Commissario nel 2015 e, in sintesi, i relativi oggetti per gli interventi di competenza della tratta Messina - Catania – Palermo.

Ordinanze del Commissario nel 2015 - CIS Messina - Catania - Palermo

ID	Titolo Intervento	Oggetto Ordinanza	Ordinanza	Data Ordinanza
-	-	Il Commissario approva le Linee Guida "Compiti e supporto di RFI nell'ambito dell'attività del Commissario ai sensi della Legge n.164/2014 art.1" allegate all'ordinanza stessa.	n.4	25/02/2015
-	-	Il Commissario approva i nuovi Cronoprogrammi degli interventi.	n.5	11/03/2015
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	Il Commissario, preso atto dell'istruttoria effettuata dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio 2014, acquisita nel mese di febbraio 2015 e aggiornata con quella svolta da RFI, approva con prescrizioni il Progetto Preliminare dell'opera.	n.9	14/04/2015
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	Il Commissario approva il Progetto Definitivo ed indice la Conferenza di Servizi in data 08/05/2015 per la valutazione e l'approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Soppressione PL al km 3+639" nel comune di Centuripe.	n.10	22/04/2015
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	Il Commissario, preso atto dell'istruttoria svolta da RFI sotto l'aspetto tecnico-procedurale e finanziario, approva il Progetto Preliminare dell'intervento.	n.13	05/08/2015
791	Linea Catania Palermo: Tratta Bicocca - Motta - Catenanuova	Il Commissario approva il Progetto Definitivo ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi, tenutasi in data 08/05/2015, per la valutazione e l'approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Soppressione PL al km 3+639" nel comune di Centuripe.	n.14	05/08/2015
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	Il Commissario approva il Progetto Definitivo ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi, tenutasi in data 09/09/2015 per la valutazione e l'approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Nuova viabilità al km 13+000" nel Comune di Catenanuova.	n.15	05/08/2015
858	Linea Catania Palermo: Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	Il Commissario, a conclusione della Conferenza di Servizi del 09/09/2015, preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta da RFI, approva (con prescrizioni) il Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Nuova viabilità al km 13+000" nel Comune di Catenanuova.	n.17	23/10/2015



8. Considerazioni conclusive

A distanza di più di tre anni dalla sottoscrizione dei CIS per la realizzazione delle direttrici ferroviarie, e, ad esito dalle attività di monitoraggio e del confronto periodico intercorso con i Referenti Unici di Parte nell'ambito dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza, corre l'obbligo di effettuare alcune considerazioni:

Rispetto alle previsioni alla stipula si deve constatare, con l'ovvia esclusione dall'analisi delle opere commissariate, escluse dalla sfera d'azione degli organi di governance del CIS, una situazione di disallineamento rispetto ai cronoprogrammi e di ritardo generalizzato sia nella tempistica di realizzazione delle opere, sia nell'avanzamento della spesa.

Alcuni degli interventi inizialmente previsti risultano superati e da riprogrammare e/o integrare.

Sono emerse in sede di CAS proposte per la realizzazione di varianti "importanti" che modificherebbero il perimetro dei rispettivi CIS.

A ciò si aggiunge il mutamento delle condizioni di contesto determinato dalle innovazioni intervenute nel corso del 2016 alla normativa in tema di appalti pubblici.

Quanto sopra rende necessario, a parere della scrivente condiviso dai componenti dei Comitati di Attuazione e Sorveglianza, procedere, nell'immediato, alla revisione complessiva dei cronoprogrammi ed alla "riperimetrazione" dei CIS. Saranno pertanto intraprese dalla scrivente, in qualità di RUC le iniziative volte al previsto coinvolgimento del Comitato di Coordinamento dei CIS.

IL RESPONSABILE UNICO DEL CONTRATTO

Dott.ssa Maria Ludovica Agrò



Allegato 1 – Stato di avanzamento dei singoli interventi



La sezione presenta un'analisi puntuale sullo stato dell'arte di ogni intervento del CIS alla data del 31 dicembre 2015. Sono descritte anche le decisioni e gli approfondimenti emersi nei Comitati di Attuazione e Sorveglianza (CAS) che si sono tenuti nel corso del 2015, le eventuali azioni poste in essere dal RUC, oltre al generale ruolo di coordinamento, ai fini della risoluzione di particolari problematiche.

I Comitati di Attuazione e Sorveglianza sullo stato di attuazione del CIS sono stati convocati nelle seguenti date:

- 5 febbraio 2015, in seduta ordinaria per la verifica dello stato di attuazione degli interventi, l'esame delle criticità e le proposte di RFI di modifica dei cronoprogrammi;
- 21 luglio 2015, in seduta ordinaria per la ridefinizione della titolarità della funzione di Responsabile Unico del Contratto (RUC), l'approvazione della Relazione Annuale 2014 del RUC (art. 7, comma 4 del contratto) e la verifica dello stato di attuazione 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, Sferracavallo, 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 e anche i treni provenienti dai centri abitati posti a 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 e verrà 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

Costo vita intera opera: € 1.152.300.000,00

Costo attività finanziata: € 1.152.300.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 670.471.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 58,19%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 812.469.948,41

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 70,51%



Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 141.998.948,41

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 12,32%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Progettazione Esecutiva Tratta B

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Esecuzione Lavori Tratta B e Collaudo Tratta C

Fase in corso al 31/12/2015: Esecuzione Lavori e Collaudo

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare)

Stato dell'arte

LOTTO A

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha informato che sono in corso di valutazione le proposte di risoluzione della criticità relativa all'individuazione delle modalità di scavo da adottare e per la salvaguardia degli edifici sovrastanti la Galleria Lolli e che sta mettendo in atto misure per l'attivazione della Tratta A con l'orario invernale 2015.

RFI, nella nota esplicativa all'aggiornamento SGP del 31/12/2015 del 22/01/2016 relativa al Lotto A, informava dichiarato che le date di fine Esecuzione Lavori e della successiva attivazione della tratta sono da ritenersi congelate in attesa dell'autorizzazione a procedere in merito alla demolizione dei 5 immobili danneggiati sovrastanti la Galleria Lolli. Nello specifico Italferr, in data 07/05/2015, ha trasmesso lo scenario per la ripresa delle attività di scavo della galleria che prevede anche la demolizione dei 5 immobili, e in data 23/07/2015 ha richiesto alla Soprintendenza la verifica sulla sussistenza di vincoli di interesse culturale dei fabbricati da demolire. Successivamente, in data 27/07/2015, RFI ha trasmesso al Comune di Palermo la richiesta di avvio delle attività istruttorie per il rilascio dell'autorizzazione alla demolizione.

Il Comune di Palermo, in data 09/09/2015, in applicazione dell'art. 55 ultimo comma L.71/78, ha evidenziato che le concessioni relative ad immobili ricadenti nelle ZTO "A" sono rilasciate previo nulla osta della Soprintendenza.

LOTTO C

RFI, in SGP, ha dichiarato che la sopravvenuta necessità di rispettare, per i lavori da realizzarsi in adiacenza al binario in esercizio, il "Regolamento per la circolazione ferroviaria" pubblicato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - (ANSF), recepito da RFI, in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ed entrata in vigore dal 15/01/2015, ha determinato una sostanziale modifica nell'organizzazione dei cantieri del Contraente Generale. RFI, al fine di anticipare il più possibile l'ultimazione dei lavori di raddoppio delle Tratte B e C, si è resa disponibile a valutare gli esiti di una riprogrammazione dei lavori nell'ipotesi di adozione di una interruzione prolungata dell'esercizio ferroviario, rispetto alla prevista interruzione di sei mesi tra le stazioni di Notarbartolo e San Lorenzo Colli (Tratta B).



Conseguentemente, tra RFI/Italferr/Contraente Generale, è stata condivisa l'ipotesi di pervenire ad una sospensione dell'esercizio ferroviario più estesa, rispetto a quella prevista originariamente per la sola Tratta B, dal 29/06/2015 e per la durata di 1 anno da attuarsi tra Notarbartolo e Carini.

In esito alle verifiche condotte si è pervenuti ad una sostanziale semplificazione delle opere di completamento del raddoppio pervenendo alle seguenti due date:

- Tratto Isola delle Femmine - Capaci, fine lavori al 30/11/2015;
- Tratto EMS/La Malfa - Isola delle Femmine, fine lavori al 17/01/2016.

Per tali motivazioni la data prevista per l'attivazione all'esercizio dell'intervento (Funzionalità), fissata in precedenza al 31/10/2015, è stata traslata di circa 7 mesi con una nuova pianificazione al 12/06/2016, mentre la data di fine "Esecuzione Lavori" è stata ripianificata dal 31/07/2015 al 31/12/2016, posticipandola rispetto l'attivazione all'esercizio per tener conto anche di lavori di completamento.

ID 467 - Linea Messina - Catania - Raddoppio Tratta Giampileri – Fiumefreddo (di cui al D.L. n. 133/2014)

Il raddoppio in variante della tratta Giampileri-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 km/h a 200 km/h che consentirà una diminuzione dei tempi di percorrenza di circa 25 minuti. La realizzazione del raddoppio consentirà, inoltre, 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 di 4 nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza-Alì e Itala-Scaletta).

Costi

Costo vita intera opera: € 2.270.000.000,00

Costo attività finanziata: € 46.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 8.070.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 17,54%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 11.013.692,59

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 23,94%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 2.943.692,59

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 6,40%

Attività finanziata: Progettazione Definitiva

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha dichiarato che l'intervento ricade nell'ambito delle competenze del Commissario, di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla



L. n. 164/2014. Il Commissario, ai sensi di quanto previsto nel citato D.L., ha richiesto il trasferimento di tutti gli atti istruttori dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nuovo cronoprogramma, approvato con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015, definisce la pianificazione per l'intera opera e articola l'intervento in due lotti funzionali. L'approvazione del Progetto Preliminare da parte del Commissario è prevista per il 28/09/2015, previo esito positivo della disponibilità finanziaria della prima fase realizzativa.

Il riscontro del MIT relativo all' "Autorizzazione avvio iter approvazione PP", sollecitato con note del 12 marzo e del 17 aprile 2015, è pervenuto al Commissario con nota del 13/11/2015. Con la stessa nota viene confermato che lo schema di CdP aggiornamento 2015 trasmesso dal MIT al CIPE prevede di stanziare ulteriori 826 mln di euro e che anche la proposta per la formazione della legge di stabilità 2016 trasmessa dal Dicastero conferma tale richiesta. Pertanto, a valle dell'approvazione della legge di stabilità 2016 e dell'aggiornamento del CdP si potrà fare seguito con le attività approvative previste.

Il cronoprogramma allegato all'Ordinanza n. 5 del Commissario prevede per il Lotto 1, l'approvazione del Progetto Definitivo è prevista al termine della Conferenza di Servizi la cui conclusione è pianificata per il 28/05/2017, mentre l'avvio dei lavori è previsto l'11/08/2018; il completamento del Lotto 1 è previsto il 10/07/2026 con l'attivazione all'esercizio commerciale.

Relativamente al Lotto 2, l'approvazione del Progetto Definitivo è prevista al termine della Conferenza di Servizi la cui conclusione è pianificata per il 28/05/2018, previo esito positivo della disponibilità finanziaria della seconda fase realizzativa.

L'avvio dei lavori è previsto l'11/08/2019; il completamento è previsto il 21/11/2028 con l'attivazione all'esercizio commerciale della tratta.

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

Costo vita intera opera: € 20.000.000,00

Costo attività finanziata: € 20.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 0

Percentuale avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 374.677,63

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 1,87%



Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 374.677,63

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 1,87%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Redazione e pubblicazione bando per nuovo piano committenza

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Chiusura Intervento

Fase in corso al 31/12/2015: Ricezione offerte tecnico economiche per nuovo piano della committenza

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare)

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha informato che, a seguito dell'esito delle tre nuove gare d'appalto bandite nei mesi di marzo, aprile e maggio 2014 con esiti non positivi, l'intervento è sospeso e che è stata riformulata la documentazione di gara con elementi tariffari più appetibili per il mercato. Le date previste delle attività rimangono congelate e, a seguito del concretizzarsi degli affidamenti, si procederà con la nuova pianificazione.

RFI, in SGP, dichiara che la gara DAC0.2015.0001 "Progettazione Esecutiva e Realizzazione nelle Stazioni di Villalba, Montemaggiore e Villarosa" e la gara DAC0.2015.0017 "Progettazione Esecutiva e Realizzazione nelle Stazioni di Ali T., S. Teresa, Letojanni e Alcantara" sono risultate, anche questa volta, senza esito: la prima ha registrato un'offerta in aumento del 21%, la seconda è risultata deserta. Per superare le ripetute gare senza esito si procederà agli affidamenti delle Opere Civili facendo ricorso ai Contratti Quadro della Direzione Territoriale Palermo, e sarà, pertanto, rimodulato il Piano di Committenza a valle del quale potrà essere ridefinita la tempistica delle attività attualmente "congelate".

ID 791 - Linea Catania - Palermo - Tratta Bicocca - Motta – Catenanuova (di cui al D. L. 133/2014)

L'intervento consentirà di migliorare il servizio tra Enna e Catania, sia con un incremento della frequenza 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 Pianae 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

Costo vita intera opera: € 430.000.000,00

Costo attività finanziata: € 430.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 2.940.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 0,68%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 5.737.992,96

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 1,33%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 2.797.992,96

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 0,65%

Attività finanziata: Intera Opera

Stato dell'arte

Durante il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha dichiarato che l'intervento ricade nell'ambito delle competenze del Commissario, di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla L. n. 164/2014. Il Commissario, ai sensi di quanto previsto nel citato D.L., ha richiesto il trasferimento di tutti gli atti istruttori dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nuovo cronoprogramma, approvato con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015, prevede la distinzione tra opere anticipate, il cui avvio lavori è previsto il 01/10/2015, e opere complessive. L'avvio dei lavori delle opere complessive è previsto il 10/12/2016, in anticipo rispetto alla data prevista dal contratto (20/06/2017), e la data prevista di attivazione all'esercizio commerciale della tratta è il 12/07/2020, con un anticipo di oltre un anno rispetto alla data di conclusione dell'intervento prevista dal contratto (16/08/2021).

Con l'Ordinanza n° 9 del 14/04/2015, il Commissario preso atto dell'istruttoria effettuata dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio 2014, acquisita nel mese di febbraio 2015 e aggiornata con quella svolta da RFI, ha approvato, con prescrizioni, il Progetto Preliminare dell'opera. Il costo del Progetto Preliminare approvato è pari a circa 415 Meuro in quanto, rispetto all'importo previsto dal contratto pari a 430 Meuro, recepisce le riduzioni dovute allo stralcio della variante per Siracusa in uscita da Bicocca.

Con l'Ordinanza n° 10 del 22/04/2015, il Commissario ha approvato il Progetto Definitivo ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi per la valutazione e l'approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Soppressione Passaggio al Livello al km 3+639" nel Comune di Centuripe.

Con l'Ordinanza n° 14 del 05/08/2015, il Commissario, a conclusione della Conferenza di Servizi, preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta da RFI, ha approvato il Progetto Definitivo dell'Opera Anticipata "Soppressione Passaggio al Livello al km 3+639" nel Comune di Centuripe.



Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 31/12/2105 del 22/01/2016, RFI ha fatto presente che, come per l'intervento ID 858 Raddoppio Catenanuova-Raddusa, la progettazione definitiva, avviata il 1 marzo 2015 e la cui conclusione era pianificata per il 25 dicembre 2015, prevedeva l'esecuzione dei lavori di realizzazione in regime di interruzione totale dell'esercizio ferroviario, per un periodo di circa 3 anni, coerentemente con il Contratto. Nell'aprile del 2015 il cedimento del pilone di un viadotto dell'autostrada Palermo-Catania ha comportato la chiusura e deviazione della tratta autostradale, con la conseguente richiesta da parte della Regione Siciliana al Gruppo FS di potenziare il servizio ferroviario sulla tratta Palermo-Catania; RFI ha dovuto pertanto rivedere le modalità di esecuzione dell'intervento articolandone la realizzazione per fasi funzionali ed evitando l'interruzione totale dell'esercizio ferroviario per 3 anni.

Alla luce di tali accadimenti, la data di fine Progettazione Definitiva è stata ripianificata al 27/04/2016. Inoltre, sono state ripianificate tutte le date di inizio e fine delle attività schedate a seguire, senza tuttavia modificare le date fine Esecuzione Lavori e Funzionalità degli interventi, specificato con nota che ora tali attività sono riferite alla prima fase funzionale (attivazione del primo binario del raddoppio) e che il completamento del raddoppio avverrà nei successivi due anni.

ID 793 - Raddoppio Messina - Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale

L'intervento per il raddoppio della tratta Catania Ognina – Catania Centrale fa parte del più ampio progetto di raddoppio della linea Messina – Siracusa e 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

Costo vita intera opera: € 120.164.000,00

Costo attività finanziata: € 120.164.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 100.106.550,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 83,31%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 108.343.278,68

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 90,16%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 8.236.728,68

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 6,85%



Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Progettazione Esecutiva

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Chiusura Intervento

Fase in corso al 31/12/2015: Esecuzione Lavori e Collaudo

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (con riprogrammazioni)

Stato dell'arte

Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 30/06/2105 del 20/07/2015, RFI ha comunicato che si sono concluse le azioni finalizzate al riavvio dei lavori di scavo per l'allargamento della galleria in corrispondenza della nuova fermata Picanello. I lavori erano stati sospesi a seguito delle lesioni subite da un immobile ubicato in asse alla galleria ferroviaria da allargare (nota del 10/11/2014 prot. RFI-DIN-PNC\A0011\P\2014\12). In merito al contenzioso con il proprietario del fabbricato interessato dai cedimenti, nel mese di giugno 2015 RFI informa di aver siglato degli accordi con il proprietario e con l'Appaltatore per il riavvio dei lavori. Nel verbale di accordo con l'Appaltatore viene ridefinita la tempistica per la conclusione dei lavori assegnando una proroga che prevede il completamento dei lavori entro aprile 2016 e l'attivazione entro giugno 2016.

ID 796 - Nodo di Catania - Interramento Stazione Catania Centrale (di cui al D.L. n. 133/2014)

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 la realizzazione della nuova stazione passante di Bicocca, nonché l'interramento parziale della linea tra 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

Costo vita intera opera: € 464.000.000,00

Costo attività finanziata: € 7.975.557,80

Costo realizzato alla stipula: € 1.000.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 12,54%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 1.000.000,00

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 12,54%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 0

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

Attività finanziata: Progettazione Definitiva

Stato dell'arte

Gli interventi ID 796 Nodo di Catania – Interramento Stazione Catania Centrale e ID 797 Nodo di Catania – Tratta Biovio Zurria – Catania Acquicella sono strettamente correlati e vengono considerati come un unico intervento infrastrutturale.

Durante il Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha rilevato che, in mancanza di formali indicazioni da parte delle Autorità competenti, è tenuta al rispetto della destinazione delle risorse in coerenza a quanto indicato in Contratto di Programma e con le procedure autorizzative concluse.

Nello stesso Comitato, RFI ha dichiarato, inoltre, che l'intervento ricade nell'ambito delle competenze del Commissario, di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla L. n. 164/2014, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è impegnato a condurre approfondimenti in merito all'utilizzo di risorse congelate per la realizzazione del progetto "Integrazione delle modalità di trasporto aereo e ferroviario per l'aeroporto di Catania – Fontanarossa".

Il nuovo cronoprogramma, approvato con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015, ha definito la pianificazione per l'intera opera Nodo di Catania (ID 796 e ID 797), prevedendo lo sviluppo di specifico studio di fattibilità e la successiva approvazione del Progetto Preliminare da parte del Commissario entro il 19/03/2017, previo esito positivo della disponibilità finanziaria della fase realizzativa.

Il Commissario con note del 12 marzo e del 17 aprile 2015 ha richiesto l'autorizzazione all'avvio dello studio di fattibilità sul tracciato indicato dal Comune di Catania e dalla Regione Sicilia

In data 13 novembre 2015 il MIT ha confermato che l'aggiornamento 2015 del CdP 2012-16, ha recepito l'importo stimato di 626 ME, relativo alla soluzione proposta dal Comune di Catania. Tale approvazione, secondo il Ministero, individua la scelta progettuale da perseguire.

Per quanto sopra in data 23 dicembre 2015 si è dato avvio allo studio di fattibilità, il cui completamento è stato previsto al 30 giugno 2016, che verrà successivamente trasmesso al Ministero per l'espressione della conferma di cui all'art. 4 comma 1 del contratto RFI-MIT.



I tempi attuali risultano in ritardo rispetto alla Ordinanza 5 che prevedeva l'avvio dello studio di fattibilità al 30 aprile 2015. In conseguenza di ciò il relativo cronoprogramma inserito nella Ordinanza 5 dovrà essere rivisto.

ID 797 - Nodo di Catania - Tratto Bivio Zurria - Catania Acquicella (di cui al D.L. n. 133/2014)

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. L'intervento 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. È 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 preesistenti aree 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

Costo vita intera opera: € 116.024.442,20

Costo attività finanziata: € 116.024.442,20

Costo realizzato alla stipula: € 366.000,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 0,32%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 1.407.714,75

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 1,21%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 1.041.714,75

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 0,90%

Attività finanziata: Intera Opera

Stato dell'arte

Gli interventi ID 796 Nodo di Catania – Interramento Stazione Catania Centrale e ID 797 Nodo di Catania – Tratta Bivio Zurria – Catania Acquicella sono strettamente correlati e vengono considerati come un unico intervento infrastrutturale (per i dettagli sullo stato dell'arte cfr. ID 796).



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 km/h - 90 km/h fino a 120 km/h e aumentare i 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

Costo vita intera opera: € 62.445.955,64

Costo attività finanziata: € 62.445.955,64

Costo realizzato alla stipula: € 0,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 411.133,05

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 0,66%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 411.133,05

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 0,66%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Approvazione Progettazione Preliminare

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Progettazione Definitiva – Ricevimento Osservazioni DPU (privati) - Osservazioni Enti/Amministrazione/MATT/MIBAC

Fase in corso al 31/12/2015: Tavolo Tecnico di Concertazione con gli enti Istituzionali e Territoriali coinvolti

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da stralciare)



Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha proposto di stralciare l'intervento, non più necessario, in virtù dei risultati dello Studio di Fattibilità della tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto (ID 991) che hanno portato alla scelta del corridoio storico quale migliore ipotesi di tracciato da sviluppare nelle fasi progettuali successive, e di far convergere le risorse (circa 62 milioni di euro) per la realizzazione di quest'ultimo intervento.

Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 31/08/2105 del 18/09/2015, RFI ha comunicato che, a seguito dell'approvazione dello Studio di Fattibilità della tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto (ID 991) e delle decisioni assunte durante i CAS del 2015, la scheda di monitoraggio resta congelata in attesa delle determinazioni del Comitato di Coordinamento.

ID 858 - Linea Catania - Palermo - Tratta Catenanuova - Raddusa Agira (di cui al D.L. n. 133/2014)

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 attualmente esistenti. 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

Costo vita intera opera: € 309.000.000,00

Costo attività finanziata: € 309.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 0

Percentuale avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 3.370.313,66

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 1,09%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 3.370.313,66

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 1,09%

Attività finanziata: Intera Opera

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha dichiarato che l'intervento ricade nell'ambito delle competenze del Commissario, di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla



L. n. 164/2014. Il Commissario, ai sensi di quanto previsto nel citato D.L., ha richiesto il trasferimento di tutti gli atti istruttori dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il nuovo cronoprogramma, approvato con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015, prevede la distinzione tra opere anticipate, il cui avvio lavori è previsto il 01/10/2015, e opere complessive.

L'avvio dei lavori delle opere complessive è previsto il 10/12/2016, in anticipo rispetto alla data prevista dal contratto (24/12/2017), e la data prevista di attivazione all'esercizio commerciale della tratta è il 12/07/2020, con un anticipo di oltre un anno rispetto alla data di conclusione dell'intervento prevista dal contratto (21/08/2021).

Con l'Ordinanza n° 13 del 05/08/2015, il Commissario, preso atto dell'istruttoria svolta da RFI sotto l'aspetto tecnico-procedurale e finanziario, ha approvato il Progetto Preliminare dell'intervento.

Con l'Ordinanza n° 15 del 05/08/2015, il Commissario ha approvato il Progetto Definitivo, ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi, delle opere anticipate "Nuova viabilità al km 13+000" nel Comune di Catenanuova.

Con l'Ordinanza n° 17 del 23/10/2015, il Commissario, a conclusione della Conferenza di Servizi e preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta da RFI, ha approvato (con prescrizioni) il Progetto Definitivo delle opere anticipate "Nuova viabilità al km 13+000" nel Comune di Catenanuova.

Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 31/12/2105 del 22/01/2016, RFI ha fatto presente che, come per l'intervento ID 791 Raddoppio Bicocca-Motta-Catenanuova, la progettazione definitiva, avviata il 1 marzo 2015 e la cui conclusione era pianificata per il 25 dicembre 2015, prevedeva l'esecuzione dei lavori di realizzazione in regime di interruzione totale dell'esercizio ferroviario, per un periodo di circa 3 anni, coerentemente con il Contratto.

Nell'aprile del 2015 il cedimento del pilone di un viadotto dell'autostrada Palermo-Catania ha comportato la chiusura e deviazione della tratta autostradale, con la conseguente richiesta da parte della Regione Siciliana al Gruppo FS di potenziare il servizio ferroviario sulla tratta Palermo-Catania; RFI ha dovuto pertanto rivedere le modalità di esecuzione dell'intervento, articolandone la realizzazione per fasi funzionali ed evitando l'interruzione totale dell'esercizio ferroviario per 3 anni.

Alla luce di tali accadimenti, la data di fine Progettazione Definitiva è stata ripianificata al 27/05/2016. Inoltre, sono state ripianificate tutte le date di inizio e fine delle attività schedate a seguire, senza tuttavia modificare le date fine Esecuzione Lavori e Funzionalità degli interventi, specificando con nota che ora tali attività si riferiscono alla prima fase funzionale (attivazione del primo binario del raddoppio) e che il completamento del raddoppio avverrà nei successivi due anni.

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 verranno velocizzati 9 impianti, mentre sulla linea Catania - Siracusa ne verranno velocizzati 3.

Costi

Costo vita intera opera: € 28.000.000,00

Costo attività finanziata: € 28.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € € 0,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 295.796,28

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 1,06%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 295.796,28

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 1,06%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Progettazione Definitiva

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Esecuzione Lavori

Fase in corso al 31/12/2015: Redazione e pubblicazione bando

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare)

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha fatto presente che i due interventi di velocizzazione degli itinerari Palermo - Catania (ID 768) e Messina - Catania (ID 859) sono sospesi in quanto le gare esperite sono andate deserte. È stata quindi riformulata la documentazione di gara con nuovi elementi tariffari più appetibili per il mercato.

RFI, in SGP, dichiara che la gara DAC0.2015.0017 "Progettazione Esecutiva e Realizzazione nelle Stazioni di Ali T., S. Teresa, Letojanni e Alcantara" è andata nuovamente deserta.

Le date previste delle attività rimangono congelate e, a seguito del concretizzarsi degli affidamenti, si procederà con la nuova pianificazione. RFI dichiara che lo slittamento temporale ad oggi maturato è recuperabile a valere sulle successive attività e pertanto resta confermata la data di fine della fase esecutiva e di attivazione dei nuovi impianti.



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 attraverso l'impiego di metodi informatici e di moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

Costi

Costo vita intera opera: € 37.184.435,12

Costo attività finanziata: € 37.184.435,12

Costo realizzato alla stipula: € 36.694.176,31

Percentuale avanzamento alla stipula: 98,68%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 36.684.089,16

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 98,65%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € -10.087,35

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: -0,03%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Non ci sono fasi concluse

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Collaudo

Fase in corso al 31/12/2015: Esecuzione Lavori; Funzionalità

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare)

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha comunicato che l'intervento è in corso di realizzazione ed è già stato attivato per alcune funzionalità; le attività proseguono secondo il cronoprogramma previsto dal contratto.

Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 31/10/2105 del 20/11/2015, RFI comunica che la conclusione dell'attività di esecuzione lavori e la conseguente attivazione dell'intervento, pianificate originariamente al 30/06/2015, dipendono dalla disponibilità della sede e pertanto dalla conclusione dell'intervento infrastrutturale di raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, intervento di competenza di RFI ma non compreso tra quelli previsti nel CIS ME-CT-PA.



Le date di fine delle fasi Esecuzione Lavori e Funzionalità sono state schedate al 31/03/2017, a seguito della ripianificazione dell'attivazione della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, il cui andamento dei lavori ha subito alcuni rallentamenti per criticità tecnico-gestionali, recentemente risolte.

RFI, in SGP al monitoraggio del 31/12/2015, informa di aver inserito nel piano costi, gli anni 2016 e 2017 per i lavori di completamento delle attività in relazione alla funzionalità prevista.

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, attraverso l'impiego di metodi informatici e di moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

Costi

Costo vita intera opera: € 56.446.162,56

Costo attività finanziata: € 56.446.162,56

Costo realizzato alla stipula: € 40.203.405,11

Percentuale avanzamento alla stipula: 71,22%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 46.229.123,24

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 81,90%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 6.025.718,13

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 10,68%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Funzionalità

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Collaudo; Chiusura Intervento

Fase in corso al 31/12/2015: Esecuzione Lavori; Collaudo

Intervento in Linea con il cronoprogramma

Stato dell'arte

Nella Nota esplicativa all'aggiornamento del sistema di monitoraggio SGP al 30/06/2105 del 20/07/2015, RFI ha informato che in data 30/06/2015 è stata consolidata la data fine prevista per la fase "Funzionalità" con l'attivazione del sistema di controllo SCMT per l'estensione della linea (177km), raggiungendo il target



prefissato contrattualmente. La data di fine Esecuzione Lavori non è stata consolidata al 30/06/2015 in quanto rimangono da realizzare alcune lavorazioni afferenti agli impianti ACEI di Agnone, Lentini e Lentini Diramazione; la conclusione di tali lavorazioni non incide sull'avvenuta attivazione del sistema SCMT e verranno terminati in breve tempo.

Nel sistema di monitoraggio SGP la fase di Collaudo è iniziata in data 26/11/2015 con 35 gg. di anticipo rispetto la data da Contratto.

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 attraverso l'impiego di metodi informatici e di moderni sistemi di diagnostica della manutenzione della linea.

Costi

Costo vita intera opera: € 38.499.933,01

Costo attività finanziata: € 38.499.933,01

Costo realizzato alla stipula: € 28.074.095,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 72,92%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 29.419.027,41

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 76,41%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 1.344.932,41

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 3,49%

Attività finanziata: Intera Opera

Fasi

Fase conclusa: Non ci sono fasi concluse

Fase in corso prevista dal contratto al 31/12/2015: Collaudo; Chiusura Intervento

Fase in corso al 31/12/2015: Esecuzione Lavori; Funzionalità

Intervento non in Linea con il cronoprogramma previsto da contratto (da riprogrammare)

Stato dell'arte

Le date di fine esecuzione lavori e funzionalità dell'intervento dovranno essere riprogrammate in quanto la conclusione dell'attività dipende dalla disponibilità della sede e, pertanto, dalla conclusione del lotto A (tratta



PA C.le-Notarbartolo) dell'intervento infrastrutturale n. 133 Nodo di Palermo - Passante Ferroviario, il cui cronoprogramma risulta ancora congelato, in attesa della risoluzione della nota criticità geologica..

ID 991 - Nuovo Collegamento Palermo Catania - Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n°5 (di cui al D. L. 133/2014)

Lo Studio di Fattibilità è finalizzato all'analisi e individuazione della migliore 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) e un significativo recupero dei tempi di percorrenza rispetto agli standard attuali. L'intervento assicurerà l'aumento dell'offerta dei servizi ferroviari e il miglioramento degli standard di affidabilità e regolarità della circolazione.

Costi

Costo vita intera opera: € 2.000.000,00

Costo attività finanziata: € 2.000.000,00

Costo realizzato alla stipula: € 0,00

Percentuale avanzamento alla stipula: 0%

Costo realizzato al 31 dicembre 2015: € 1.407.596,48

Percentuale avanzamento al 31 dicembre 2015: 70,38%

Costo realizzato al netto del valore registrato alla stipula: € 1.407.596,48

Percentuale di avanzamento al netto del valore registrato alla stipula: 70,38%

Attività finanziata: Studio di Fattibilità

Stato dell'arte

Nel Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, RFI ha comunicato che, in data 03/12/2014, il Comitato di Pilotaggio ha approvato lo studio di fattibilità, con la scelta del "corridoio linea storica", e ha condiviso la proposta di rinviare alla progettazione preliminare lo sviluppo dell'"analisi della soluzione scelta" che verrà realizzata nella parte IV della struttura dello studio. Tale procedura consente un'abbreviazione della tempistica per l'avvio della progettazione preliminare.

In data 20/03/2015, il suddetto studio di fattibilità è stato approvato anche dal Comitato di Attuazione e Sorveglianza.

RFI, nella nota preliminare al Comitato di Attuazione e Sorveglianza del 05/02/2015, ha dichiarato che l'intervento ricade nell'ambito delle competenze del Commissario, di cui all'art. 1 del D.L. n. 133/2014 convertito in legge dalla L. n. 164/2014.



Il nuovo cronoprogramma, approvato con l'Ordinanza del Commissario n° 5 del 11/03/2015, prevede l'approvazione del Progetto Preliminare il 14/03/2017, previo esito positivo della disponibilità finanziaria della fase realizzativa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e l'approvazione del Progetto Definitivo il 12/03/2019.

Ad aprile 2015 sono state avviate le attività di progettazione preliminare del progetto di raddoppio secondo il corridoio della Linea Storia individuato con lo studio di fattibilità approvato.



Allegato 2 – Cronoprogrammi degli interventi al 31/12/2015



Legenda
Nuove fasi
Nuove date contrattuali
Date superate al monitoraggio del 31/12/2015
Date in scadenza al monitoraggio del 28/02/2016
Date effettive in linea con date da contratto
Anticipi - Ritardi e Variazioni Durata Fase

Fonte: dati SGP al monitoraggio del 31/12/2015

Intervento	CUP	ID
Nodo di Palermo*via territorio comunale*raddoppio del passante ferroviario e collegamento con Aeroporto di Punta Raisi	J11H92000000008	133

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Progettazione Esecutiva	ND	ND					22/02/2008	22/02/2008		
Esecuzione Lavori	ND	ND				29/06/2014	22/02/2008			
Collaudo	ND	ND				30/09/2015	10/12/2009			
Funzionalità	ND	ND			30/09/2014	30/09/2014				
Chiusura Intervento	ND	ND			30/09/2015	30/09/2015				
Tratta A - Esecuzione Lavori	22/02/2008	31/03/2014		90		29/06/2014	22/02/2008		0	
Tratta A - Collaudo	10/12/2009	09/06/2015		113		30/09/2015	10/12/2009		0	
Tratta A - Funzionalità	09/06/2014	09/06/2014	113	113	30/09/2014	30/09/2014				
Tratta A - Chiusura Intervento	09/06/2015	09/06/2015	113	113	30/09/2015	30/09/2015				
Tratta B: progettazione definitiva (variante approvata in CdS)	16/05/2011	16/05/2011					16/05/2011	16/05/2011	0	0
Tratta B - Progettazione Esecutiva	30/06/2011	01/04/2013					30/06/2011	18/04/2013	0	17
Tratta B - Esecuzione Lavori	01/06/2013	23/08/2018		33		25/09/2018	07/10/2013		128	
Tratta B - Collaudo	10/12/2009	01/12/2019				01/12/2019	10/12/2009		0	
Tratta B - Funzionalità	30/11/2018	30/11/2018			30/11/2018	30/11/2018				
Tratta B - Chiusura Intervento	01/12/2019	01/12/2019			01/12/2019	01/12/2019				
Tratta C - Esecuzione Lavori	22/02/2008	31/12/2014		731		31/12/2016	22/02/2008		0	
Tratta C - Collaudo	10/12/2009	31/03/2016		438		12/06/2017	10/12/2009		0	
Tratta C - Funzionalità	31/03/2015	31/03/2015	439	439	12/06/2016	12/06/2016				
Tratta C - Chiusura Intervento	31/03/2016	31/03/2016	438	438	12/06/2017	12/06/2017				



Intervento	CUP	ID
Linea Palermo-Messina-Catania *territorio regionale* potenziamento e velocizzazione Palermo-Catania	J17112000380001	768

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Adempimento										
Studio di fattibilità	n.d.	n.d.								
Progettazione preliminare	20/01/2012	29/05/2013					20/01/2012	29/05/2013	0	0
Progettazione definitiva	02/05/2012	27/07/2013					02/05/2012	25/07/2013	0	-2
Redazione e pubblicazione bando	16/08/2013	15/10/2013					16/08/2013	05/11/2013	0	21
Ricezione offerte tecnico economiche	15/10/2013	15/12/2013					05/11/2013	16/12/2013	21	1
Valutazione offerte economiche	15/12/2013	15/01/2014					16/12/2013	16/12/2013	1	-30
Ridefinizione PD per nuovo piano di committenza	n.d.	n.d.					20/12/2013	20/03/2014		
Redazione e pubblicazione bando per nuovo piano committenza	n.d.	n.d.					19/03/2014	05/05/2014		
Ricezione offerte tecnico economiche per nuovo piano della committenza	n.d.	n.d.				05/07/2014	05/05/2014			
Valutazione offerte economiche nuovo piano della committenza	n.d.	n.d.			05/07/2014	05/08/2014				
Verifica congruità offerte	15/01/2014	05/03/2014	153	202	05/08/2014	23/09/2014				
Stand - Still	05/03/2014	09/04/2014	167	202	23/09/2014	28/10/2014				
Aggiudicazione	05/03/2014	15/04/2014	161	202	23/09/2014	03/11/2014				
Stipula contratto	16/04/2014	15/05/2014	172	201	03/11/2014	02/12/2014				
Progettazione esecutiva	15/05/2014	15/08/2014	109	198	02/12/2014	01/03/2015				
Esecuzione Lavori	16/08/2014	16/08/2015	-167	213	02/03/2015	16/03/2016				
Collaudo	01/04/2015	01/09/2015	76	227	16/11/2015	15/04/2016				
Funzionalità	16/08/2015	16/08/2015	213	213	16/03/2016	16/03/2016				
Chiusura intervento	01/09/2015	01/09/2015	227	227	15/04/2016	15/04/2016				

Intervento	CUP	ID
Raddoppio Messina-Siracusa - Tratto Catania Ognina - Catania Centrale	J11H92000020008	793

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Adempimento										
Studio di fattibilità										
Progettazione preliminare										
Progettazione definitiva										
Aggiudicazione	24/12/2008	29/07/2009					24/12/2008	29/07/2009	0	0
Stipula contratto	29/07/2009	29/07/2009					29/07/2009	29/07/2009	0	0
Progettazione esecutiva	30/07/2009	18/05/2010					30/07/2009	18/05/2010	0	0
Esecuzione Lavori	19/05/2010	29/03/2014		721		19/03/2016	19/05/2010		0	
Funzionalità	30/03/2014	28/05/2014	826	767	03/07/2016	03/07/2016				
Collaudo	29/05/2014	02/02/2015		575		30/08/2016	22/03/2010		-1529	
Chiusura intervento	02/02/2015	02/02/2015	544	544	30/07/2016	30/07/2016				



Intervento	CUP	ID
Linea Catania-Roccapalumba-Palermo*territorio regionale*nuovo collegamento Palermo-Catania	J11H03000180001	851

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Studio di fattibilità										
Comunicazione del MIT del permanere dell'interesse	28/02/2013	28/02/2013					16/07/2013	16/07/2013	138	138
Progettazione preliminare	01/03/2013	09/01/2014					01/03/2013	09/01/2014	0	0
Tavolo Tecnico di Concertazione con gli enti Istituzionali e Territoriali coinvolti	01/01/2014	31/03/2014				31/03/2014	01/01/2014		0	
Approvazione PP	10/01/2014	31/03/2014					10/01/2014	27/03/2014	0	-4
Pubblicazione PP	01/04/2014	10/04/2014			01/04/2014	10/04/2014				
PP - trasmissione PP agli Enti	01/04/2014	15/04/2014			01/04/2014	15/04/2014				
PP - Valutazione MIBAC	11/04/2014	09/06/2014			11/04/2014	09/06/2014				
PP - Valutazione MATT	11/04/2014	09/06/2014			11/04/2014	09/06/2014				
PP - Convocazione CdS	16/04/2014	15/05/2014			16/04/2014	15/05/2014				
PP - Valutazioni Regioni/EE.LL	16/04/2014	14/06/2014			16/04/2014	14/06/2014				
PP - Valutazione Soggetti Interferiti	16/04/2014	14/06/2014			16/04/2014	14/06/2014				
PP - Valutazioni altri soggetti	16/04/2014	14/06/2014			16/04/2014	14/06/2014				
PP - CdS	16/05/2014	14/06/2014			16/05/2014	14/06/2014				
PP - Formulazione proposta CIPE	15/06/2014	13/08/2014			15/06/2014	13/08/2014				
PP - Approvazione CIPE	14/08/2014	12/09/2014			14/08/2014	12/09/2014				
PP - Pubblicazione Delibera GUCE	13/09/2014	11/12/2014			13/09/2014	11/12/2014				
Progettazione definitiva	12/12/2014	06/11/2015			12/12/2014	06/11/2015				
Approvazione PD	07/11/2015	06/12/2015			07/11/2015	06/12/2015				
PD - Trasmissione PD al MIT	06/12/2015	06/12/2015			06/12/2015	06/12/2015				
PD - Ricevimento osservazioni DPU (privati)	07/12/2015	04/02/2016			07/12/2015	04/02/2016				
PD - Osservazioni Enti/Amministrazione/MATT/MIBAC	07/12/2015	04/02/2016			07/12/2015	04/02/2016				
PD - Valutazioni Osservazioni da MIT e inoltre al CIPE	05/02/2016	20/03/2016			05/02/2016	20/03/2016				
PD - Approvazione CIPE	21/03/2016	19/04/2016			21/03/2016	19/04/2016				
PD - Pubblicazione delibera CIPE su GUCE	20/04/2016	18/07/2016			20/04/2016	18/07/2016				
Predisposizione atti di gara, redazione e pubblicazione bando	19/07/2016	17/09/2016			19/07/2016	17/09/2016				
Ricezione offerte tecnico economiche	18/09/2016	09/11/2016			18/09/2016	09/11/2016				
Valutazione offerte tecniche	10/11/2016	14/12/2016			10/11/2016	14/12/2016				
Valutazione offerte economiche	15/12/2016	01/01/2017			15/12/2016	01/01/2017				
Verifica congruità offerte	02/01/2017	08/03/2017			02/01/2017	08/03/2017				
Aggiudicazione	09/03/2017	22/05/2017			09/03/2017	22/05/2017				
Stand - Still	23/05/2017	26/06/2017			23/05/2017	26/06/2017				
Stipula contratto	23/05/2017	02/06/2017			23/05/2017	02/06/2017				
Progettazione esecutiva	03/06/2017	28/01/2018			03/06/2017	28/01/2018				
Esecuzione Lavori	16/01/2018	19/01/2021			16/01/2018	19/01/2021				
Esecuzione lavori con interruzione puntuale dell'esercizio ferroviario	23/03/2018	26/03/2021			23/03/2018	26/03/2021				
Funzionalità	16/10/2020	14/12/2020			16/10/2020	14/12/2020				
Collaudo	15/12/2020	21/08/2021			15/12/2020	21/08/2021				
Chiusura intervento	21/08/2021	21/08/2021			21/08/2021	21/08/2021				



Intervento	CUP	ID
Potenziamento e Velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	J27112000190001	859

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Adempimento										
Studio di fattibilità										
Progettazione preliminare	01/03/2013	01/06/2013					01/03/2013	01/06/2013	0	0
Progettazione definitiva	01/06/2013	19/02/2014					01/06/2013	10/03/2014	0	19
Redazione e pubblicazione bando	01/03/2014	20/05/2014		19		08/06/2014	20/03/2014		19	
Ricezione offerte tecnico economiche	21/05/2014	22/07/2014	19		09/06/2014	22/07/2014				
Valutazione offerte tecniche	23/07/2014	22/08/2014			23/07/2014	22/08/2014				
Valutazione offerte economiche	23/08/2014	22/09/2014			23/08/2014	22/09/2014				
Verifica congruità offerte	23/09/2014	29/11/2014			23/09/2014	29/11/2014				
Stand - Still	30/11/2014	04/01/2015			30/11/2014	04/01/2015				
Aggiudicazione	30/11/2014	06/02/2015			30/11/2014	06/02/2015				
Stipula contratto	05/01/2015	04/02/2015			05/01/2015	04/02/2015				
Progettazione esecutiva	05/02/2015	16/05/2015			05/02/2015	16/05/2015				
Esecuzione Lavori	17/05/2015	22/06/2017			17/05/2015	22/06/2017				
Funzionalità	22/06/2017	22/06/2017			22/06/2017	22/06/2017				
Collaudo	23/06/2017	20/12/2017			23/06/2017	20/12/2017				
Chiusura intervento	20/12/2017	20/12/2017			20/12/2017	20/12/2017				

Intervento	CUP	ID
Linea Palermo - Messina *territorio regionale* sistema comando/controllo Fiumetorto - Messina	J67107000030001	988

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Adempimento										
Studio di fattibilità										
Progettazione preliminare										
Progettazione definitiva										
Progettazione esecutiva										
Esecuzione Lavori	30/11/2004	30/06/2015					31/03/2017	30/11/2004	0	
Funzionalità	18/11/2007	30/06/2015					31/03/2017	18/11/2007	0	
Collaudo	31/12/2015	30/06/2016			31/12/2015	30/06/2016				
Chiusura intervento	30/06/2016	30/06/2016			30/06/2016	30/06/2016				

Intervento	CUP	ID
Linea Messina - Siracusa *territorio regionale* sistema comando/controllo Messina Siracusa	J47107000020001	989

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Adempimento										
Studio di fattibilità										
Progettazione preliminare										
Progettazione definitiva										
Progettazione esecutiva										
Esecuzione Lavori	30/11/2004	30/06/2015		366		30/06/2016	30/11/2004		0	
Funzionalità	14/06/2009	30/06/2015					14/06/2009	30/06/2015	0	0
Collaudo	31/12/2015	30/06/2016			31/12/2015	30/06/2016	26/11/2015		-35	
Chiusura intervento	30/06/2016	30/06/2016			30/06/2016	30/06/2016				



Intervento	CUP	ID
Nodo di Palermo *via territorio comunale* sistema comando/controllo	J77107000030001	990

Monitoraggio tempistiche:	Date da contratto		Slittamento		Monitoraggio al 31/12/2015				Rilevazione Ritardi	
	Data Inizio	Data Fine	gg	gg	Data inizio prevista	Data fine prevista	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Ritardo data inizio	Ritardo Data Fine
Studio di fattibilità										
Progettazione preliminare										
Progettazione definitiva										
Progettazione esecutiva										
Esecuzione Lavori	30/11/2004	30/06/2015				30/06/2015	30/11/2004		0	
Funzionalità	27/07/2008	30/06/2015				30/06/2015	27/07/2008		0	
Collaudo	31/12/2015	30/06/2016			31/12/2015	30/06/2016				
Chiusura intervento	30/06/2016	30/06/2016			30/06/2016	30/06/2016				