



Il Ministro

per la Coesione Territoriale



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto

2 agosto 2012



Regione Campania



Regione Basilicata



Regione Puglia

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **TRENITALIA**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contratto istituzionale di sviluppo
per la realizzazione della Direttrice ferroviaria
“Napoli-Bari-Lecce-Taranto”

TRA

IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

LA REGIONE CAMPANIA

LA REGIONE PUGLIA

LA REGIONE BASILICATA

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche, recante *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”*;

VISTO l'art. 1, commi 1 e 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144, che prevede, tra l'altro, l'istituzione, presso il CIPE, di un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP), basato su una banca dati comune a tutte le amministrazioni;

VISTO l'articolo 1, comma 1 bis, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante *“Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione”*, che dispone che, a partire dal 1 gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico è dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante *“Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”*;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante *“Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture in attuazione alle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”*, e successive modifiche, ed il relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 5 ottobre 2010, n. 207;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di attuazione delle Direttive n. 2004/49/CE e n. 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTA la legge 5 maggio 2009, n. 42 recante "*Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione*" ed in particolare l'art. 22, comma 2, che prevede l'individuazione degli interventi considerati utili ai fini del superamento del deficit infrastrutturale all'interno del programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 1-bis, della legge 21 dicembre 2001, n. 443;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196 recante "*Legge di contabilità e finanza pubblica*", e successive modifiche;

VISTO l'articolo 7, commi 26 e 27, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che attribuisce, tra l'altro, al Presidente del Consiglio dei Ministri la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (ora Fondo per lo sviluppo e la coesione), prevedendo che lo stesso Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro delegato si avvalgano, nella gestione del citato Fondo, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico;

VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante "*Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia*";

VISTO il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 recante "*Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136*";

VISTO il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante "*Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'articolo 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42*", il quale, all'articolo 6, prevede che il Ministro delegato stipula, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati, con le Regioni e le Amministrazioni competenti un "*contratto istituzionale di sviluppo*", che destina le risorse del Fondo assegnate dal CIPE e individua responsabilità delle parti, tempi e modalità di attuazione degli interventi;

VISTA la legge 7 aprile 2011, n. 39 recante "*Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri*", ed, in particolare, l'art. 2 in materia di "*Coordinamento della programmazione finanziaria con il semestre europeo*";



VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 183, recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012)"*;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 184, che approva il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e il bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014;

VISTO il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, che detta *"Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"*, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ed, in particolare, l'art. 3 concernente i programmi regionali cofinanziati dai fondi strutturali e il rifinanziamento del relativo fondo di garanzia e l'articolo 41 contenente misure per la velocizzazione di opere di interesse strategico;

VISTO il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante *"attuazione dell'art. 30 comma 9 lettere e), f) e g) della legge 31 dicembre 2009 n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo di finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo Opere e del Fondo Progetti"*;

VISTO il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante *"Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività"* convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 ed, in particolare, gli articoli 42 e 55 rivolti a favorire ed accelerare la realizzazione di infrastrutture;

VISTO il decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante *"Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"*, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35";

VISTI il Regolamento (CE) n. 1080/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, il Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio dell' 11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, sul Fondo Sociale Europeo e sul Fondo di Coesione e il Regolamento(CE) n. 1828/2006 della Commissione che stabilisce modalità di applicazione del Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio e le loro successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la Decisione C(2007) n. 6318 del 7 dicembre 2007 della Commissione Europea, che approva il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013;

VISTA la delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 166 (pubblicata in G.U. n. 123/2008), relativa all'attuazione del QSN 2007-2013, che, tra l'altro, prevede il monitoraggio unitario per la politica regionale unitaria nazionale e comunitaria;

VISTA la delibera CIPE 11 gennaio 2011, n. 1 (pubblicata in G.U. n. 80/2011), concernente l'individuazione degli obiettivi, criteri e modalità di programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate, selezione e attuazione degli investimenti per i periodi 2000-2006 e 2007-2013, che prevede, in sede di prima applicazione, modalità e condizioni per la stipula dei citati contratti istituzionali di sviluppo;

VISTA la delibera CIPE 3 agosto 2011, n. 62 (pubblicata in G.U. n. 304/2011), concernente l'individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud che, in particolare, assegna Meuro 1653,6 a valere sulle risorse FSC 2007/2013 alle opere e di interesse strategico nazionale, nonché Meuro 200 alla linea Potenza-Foggia – Ammodernamento, sempre a valere sulle risorse FSC 2007/2013;

VISTO il Piano di azione Coesione per il miglioramento dei servizi pubblici collettivi al Sud, trasmesso alla Commissione Europea il 15 dicembre 2011, aggiornato in data 3 febbraio 2012, ed in particolare l'Allegato 1, concernente le priorità nel settore ferroviario, e l'Allegato 2, concernente gli accordi del 10-14 dicembre 2011 stipulati tra il Governo e le singole Regioni interessate, nei quali, tra l'altro, sono stati assunti reciproci impegni di cofinanziamento degli interventi prioritari nel settore in questione;

VISTO il Contratto di Programma RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2010-2011, esaminato nella seduta del CIPE del 20.01.2012, in cui sono stati recepiti gli interventi inseriti nel su indicato Piano di Azione Coesione - Priorità nel settore ferroviario;

VISTO il programma di interventi RFI connesso alla Direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto, inclusa la linea ferroviaria Potenza-Foggia, per i quali, a fronte del costo complessivo di Meuro 7.116,0, è coperto un ammontare pari a Meuro 3.532,0, così suddiviso tra le seguenti fonti:

- Meuro 990,00 a valere sulle risorse FSC 2007/2013;
- Meuro 31,0 a valere sulla legge obiettivo ex delibera Cipe n. 95/2006;
- Meuro 505,00 a valere sulla riduzione del cofinanziamento statale di cui al PAC;
- Meuro 290,8 a valere sulle risorse "liberate", rinvenienti dalla rendicontazione alla CE dei c.d. progetti volano relativi al PON Trasporti 2000/2006;
- Meuro 298,9 a valere sul PON Reti e Mobilità 2007 - 2013;
- Meuro 1416,4 a valere su altre fonti statali (cfr aggiornamento contratto di programma)

RITENUTO necessario procedere alla definizione delle procedure e delle modalità operative per la concreta attivazione, nel settore ferroviario, del Contratto Istituzionale di Sviluppo di cui al cit.



art.6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, assicurando nel contempo la necessaria informazione ai cittadini sulla tempistica e lo stato di realizzazione delle opere, nonché sull'utilizzo delle risorse pubbliche ad esse destinate;

CONSIDERATO che la società "Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A." si impegna a collegare la valutazione delle performance degli organi di vertice delle società del gruppo coinvolte, al conseguimento dei risultati legati alla esecuzione del presente contratto;

CONSIDERATO che la società "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." si impegna a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti coinvolti, al conseguimento dei risultati legati alla esecuzione del presente contratto;

VISTA l'INTESA sottoscritta ai sensi del citato articolo 6, comma 1, del decreto legislativo del 31 maggio 2011, n. 88, dal Ministro dell'Economia e Finanze, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministro per i Beni e le Attività Culturali e Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare sullo schema di contratto e relativi allegati;

PREMESSO tutto quanto sopra

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1 - (Premesse e allegati)

1. Le Premesse e gli allegati n. 1, 2, 3, e 4 costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto.

Art. 2 - (Definizioni)

1. Ai fini del presente Contratto si intende:

- a) per "*Contratto*", il presente Contratto istituzionale di sviluppo, avente ad oggetto la "Direttrice Ferroviaria" (di seguito "*Direttrice*"), di cui al successivo articolo 3;
- b) per "*Intesa*", l'accordo sottoscritto dal Ministro dell'Economia e Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro per i Beni e le Attività Culturali e dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, richiamato in premessa;
- c) per "*Parti*", le Amministrazioni pubbliche e le Società sottoscrittrici del presente contratto, nonché le Amministrazioni Centrali che hanno espresso l'Intesa ai sensi dell'art. 6, comma 1

del decreto legislativo del 31 maggio 2011, n. 88, di cui in premessa, laddove non sono firmatarie del presente contratto;

- d) per *“Programma di interventi”*, l’insieme degli interventi *“finanziati”* necessari alla realizzazione ed entrata in esercizio della Direttrice;
- e) per *“Intervento”*, ciascun insieme di lavori, forniture e servizi individuati nell’ambito della Direttrice, finanziato con le risorse di cui in premessa;
- f) per *“Banca Dati Unitaria”* ovvero *“BDU”*, la banca dati unitaria contenente i dati informatici di monitoraggio dell’attuazione degli interventi, alimentata dai sistemi di trasmissione delle informazioni messi a disposizione dalle amministrazioni centrali di coordinamento (*Sistema Gestione Progetti”* SGP e sistema di raccogliitore e trasmissione progetti SRTP);
- g) per *“Relazione tecnica”*, il documento descrittivo di ciascun intervento finanziato, in cui sono indicati i risultati attesi, gli impegni assunti da ciascuna delle parti con l’indicazione di eventuali ulteriori soggetti coinvolti o interessati, il cronoprogramma, l’indicazione di eventuali percorsi critici e delle risorse necessarie e disponibili;
- h) per *“Scheda di intervento”*, la scheda, sia in versione cartacea che in versione informatica compilabile tramite SGP e trasferita alla BDU che identifica per ciascun intervento il soggetto aggiudicatore, il referente di progetto/responsabile del procedimento, i dati anagrafici dell’intervento, i dati relativi all’attuazione fisica, finanziaria e procedurale, nonché gli indicatori di risultato;
- i) per *“Cronoprogramma”*, il documento di dettaglio, identificativo di tutte le fasi, relative tempistiche, impegni e responsabilità dei contraenti (cfr. Delibera CIPE n. 1/2011) per la realizzazione di ciascun intervento finanziato fino alla sua completa entrata in esercizio;
- j) per *“Comitato di Coordinamento”*, il Comitato composto dai Soggetti Sottoscrittori del Contratto e dagli altri Ministri delle Amministrazioni Centrali che hanno espresso l’INTESA, incaricato dei compiti previsti dal presente contratto;
- k) per *“Comitato di Attuazione e Sorveglianza”* il Comitato composto dai Referenti unici delle parti, dai responsabili regionali della programmazione unitaria (qualora non coincidano con il Referente Unico di Parte), dal Responsabile del Contratto di Programma RFI, di cui in premessa, dal Referente Unico del Contratto, incaricato dei compiti previsti dal presente contratto;
- l) per *“Responsabile Unico del Contratto”* (di seguito *“RUC”*), il soggetto incaricato del coordinamento e della vigilanza sull’attuazione del Contratto;
- m) per *“Referente Unico delle Parti”*, il rappresentante di ciascuna delle parti, incaricato di vigilare sull’attuazione di tutti gli impegni assunti nel presente atto dalla Parte rappresentata e degli altri compiti previsti nel Contratto;

- n) per “*Responsabile del procedimento*”, il soggetto individuato ai sensi dell’art.5 della legge 241/1990, ovvero dell’art. 10, commi 1-8 del Codice dei Contratti, incaricato dei compiti previsti dal presente contratto;
- o) per “*Referente di progetto RFI*”, il soggetto individuato da RFI su ogni intervento finanziato, incaricato dei compiti previsti dal presente contratto, coincidenti con quelli attribuiti ai responsabili di procedimento.

Art. 3 - (Oggetto e finalità)

1. Il presente Contratto ha ad oggetto la progettazione e la realizzazione, fino all’entrata in esercizio, degli interventi della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce- Taranto, ivi inclusa la linea ferroviaria Potenza – Foggia, come individuati e disciplinati negli allegati 1, 2 , 3, e 4 di cui al successivo articolo 4, in conformità all’articolo 6, commi 2 e 3 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88.

Art. 4 - (Programma degli interventi - Contenuto degli allegati)

1. Il Programma degli interventi per la realizzazione e l’entrata in esercizio della “Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto”, provvisti di copertura finanziaria, è riportato nell’allegato 1.
2. In particolare, l’allegato 1 riporta il titolo di ciascun intervento, il costo a vita intera, l’oggetto del finanziamento ed il relativo costo, il quadro delle risorse e l’indicazione della relativa fonte.
3. L’allegato 2 contiene le singole Relazioni Tecniche degli interventi.
4. L’allegato 3 riporta le “schede di intervento” relative a ciascun intervento e la relativa tempistica.
5. L’allegato 4 contiene la previsione relativa al fabbisogno finanziario annuale di ciascun intervento.

Art. 5 - (Obblighi delle Parti)

1. Le Parti si impegnano, nello svolgimento dell’attività di competenza, a rispettare e a far rispettare, anche attraverso Direttive generali per l’attività amministrativa e la gestione, tutti gli obblighi previsti nel Contratto. A tal fine, le parti si danno reciprocamente atto che il rispetto della tempistica di cui all’allegato 3 costituisce elemento prioritario ed essenziale per l’attuazione del Programma di interventi oggetto del presente atto.



2. In particolare le Parti si obbligano, in conformità alle funzioni e ai compiti assegnati dalla normativa vigente, all'effettuazione delle seguenti attività, nel rispetto dei tempi definiti per ciascun intervento, anche in fase di realizzazione:

- a) il Ministro per la Coesione Territoriale, avvalendosi delle competenti strutture, garantisce l'esecuzione delle attività di coordinamento e vigilanza sul complessivo processo di attuazione del Contratto e di tutti gli altri atti di competenza nelle materie oggetto del Contratto, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2, 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali;
- b) Il Ministero dell'Economia e Finanze, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica previsti dalla legislazione vigente, si adopera al fine di garantire il flusso delle risorse finanziarie stanziato finalizzato alla concreta esecuzione delle operazioni contrattuali e garantendo ogni altra operazione di competenza prevista nelle materie oggetto del contratto;
- c) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti garantisce, fermo restando quanto previsto al successivo art. 13 c. 1, l'esecuzione delle previste attività e istruttorie tecniche necessarie al rilascio degli atti approvativi, autorizzativi, dei pareri e di tutti gli altri atti di competenza secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2, 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali; garantisce, altresì, il flusso delle risorse finanziarie di competenza;
- d) il Ministero per i Beni e le Attività Culturali garantisce, fermo restando il rispetto del quadro normativo delineato dal DPCM 12.12.2005 e dalle circolari attuative in materia di tutela dei beni culturali emanate dall'Amministrazione, l'esecuzione delle previste attività e istruttorie tecniche necessarie al rilascio degli atti approvativi, autorizzativi, dei pareri e di tutti gli altri atti di competenza secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2, 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali;
- e) il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare garantisce l'esecuzione delle previste attività e istruttorie tecniche necessarie al rilascio degli atti approvativi, autorizzativi, dei pareri e di tutti gli altri atti di competenza, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2, 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali;
- f) la Regione Campania garantisce il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri e di tutti gli altri atti di competenza, ai sensi della normativa vigente, nelle materie oggetto del presente Contratto, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali. La medesima Regione assicura, altresì, il coordinamento e la collaborazione con gli Enti locali e ogni altro Ente su base regionale, nonché l'informazione, al fine di assicurare la condivisione degli obiettivi e, ove



necessario, favorire il rilascio di atti di competenza di tali Enti ai sensi della normativa vigente entro i termini previsti; garantisce altresì, fermo restando quanto previsto all'articolo 13 comma 1, il flusso delle risorse finanziarie di competenza, ed il trasferimento ai soggetti attuatori compatibilmente con i vincoli derivanti del rispetto del patto di stabilità; dei predetti vincoli e delle esigenze di trasferimento collegate al fabbisogno finanziario degli interventi, la Regione deve tener conto nella fase di elaborazione dei propri documenti di bilancio;

- g) la Regione Puglia garantisce il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri e di tutti gli altri atti di competenza, ai sensi della normativa vigente, nelle materie oggetto del presente Contratto, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2 3 e 4, nonché all'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali. La medesima Regione assicura, altresì, il coordinamento e la collaborazione con gli Enti locali e ogni altro Ente su base regionale, nonché l'informazione, al fine di assicurare la condivisione degli obiettivi e, ove necessario, favorire il rilascio di atti di competenza di tali Enti ai sensi della normativa vigente entro i termini previsti; garantisce altresì il flusso delle risorse finanziarie di competenza ed il trasferimento ai soggetti attuatori compatibilmente con i vincoli derivanti del rispetto del patto di stabilità; dei predetti vincoli e delle esigenze di trasferimento collegate al fabbisogno finanziario degli interventi, la Regione deve tener conto nella fase di elaborazione dei propri documenti di bilancio;
- h) la Regione Basilicata garantisce il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri e di tutti gli altri atti di competenza, ai sensi della normativa vigente, nelle materie oggetto del presente Contratto, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati 1, 2 3 e 4, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali. La medesima Regione assicura, altresì, il coordinamento e la collaborazione con gli Enti locali e ogni altro Ente su base regionale, nonché l'informazione, al fine di assicurare la condivisione degli obiettivi e, ove necessario, favorire il rilascio di atti di competenza di tali Enti ai sensi della normativa vigente entro i termini previsti; garantisce, altresì, il flusso delle risorse finanziarie di competenza ed il trasferimento ai soggetti attuatori compatibilmente con i vincoli derivanti del rispetto del patto di stabilità; dei predetti vincoli e delle esigenze di trasferimento collegate al fabbisogno finanziario degli interventi, la Regione deve tener conto nella fase di elaborazione dei propri documenti di bilancio;
- i) la Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. garantisce il collegamento della valutazione delle performance degli organi di vertice delle Società del Gruppo direttamente coinvolte,

al conseguimento dei risultati legati alla esecuzione del presente contratto; inoltre, a conclusione degli interventi, garantisce la verifica dei risultati in termini di servizio reso;

- j) la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. garantisce l'esecuzione della progettazione e realizzazione del Programma di interventi fino all'entrata in esercizio della Direttrice, con le modalità e le tempistiche indicate negli Allegati 1, 2, 3 e 4, nonché l'aggiornamento dei dati di monitoraggio trasferendoli alla BDU, utilizzando i relativi sistemi di trasmissione, e tutti gli altri atti di propria competenza previsti dal Contratto. RFI si impegna a predisporre e a sottoporre all'esame del Comitato di attuazione e sorveglianza entro il 15 ottobre 2012 un documento tecnico economico, relativo alle tratte Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino, comparativo delle soluzioni originariamente proposte nella progettazione preliminare con quelle indicate dalla Regione Campania nella Delibera di Giunta 103/2012 al fine di procedere alla progettazione definitiva delle suddette tratte su tracciati condivisi. Garantisce, altresì, il collegamento della valutazione delle performance dei dirigenti coinvolti nel procedimento al conseguimento dei risultati legati alla esecuzione del Contratto.

3. Entro il 30 giugno 2013, su proposta del RUC, sarà sottoposto all'approvazione del Comitato di Coordinamento l'aggiornamento degli impegni assunti dalle singole parti rispetto ai tempi di rilascio degli atti di approvazione, di autorizzazione e dei pareri, nonché alla progettazione e realizzazione delle opere, all'attivazione delle occorrenti risorse e a tutti gli altri atti di competenza nelle materie oggetto del presente Contratto. Successivi aggiornamenti saranno predisposti ed approvati, con cadenza biennale, entro il 30 giugno di ciascun biennio.

4. Le parti si impegnano, inoltre, a:

- a. fare ricorso a forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, attraverso strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
- b. rimuovere tutti gli ostacoli che potranno sorgere in ogni fase di esecuzione degli impegni assunti per la realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertata, le misure previste dal Contratto;
- c. eseguire, con cadenza periodica e, comunque, al fine di garantire gli adempimenti di cui alla successiva lettera d), tutte le attività di monitoraggio utili a procedere periodicamente alla verifica del Contratto, anche al fine di attivare prontamente tutte le risorse per la realizzazione degli interventi;
- d. procedere, con periodicità semestrale, alla verifica del Contratto, anche al fine di attivare prontamente tutti i provvedimenti necessari per la realizzazione degli interventi;
- e. effettuare i controlli necessari al fine di garantire la correttezza e la regolarità della spesa.



Art. 6 - (Comitato di Coordinamento)

1. Il Comitato di Coordinamento è composto dai sottoscrittori del presente Contratto e dai Ministri che hanno espresso l'Intesa, qualora non firmatari del presente contratto, ed è presieduto dal Ministro per la Coesione Territoriale o da un suo delegato.
2. Il Comitato si riunisce di norma ogni due anni per aggiornamenti riguardanti l'andamento e la prosecuzione delle attività, al fine di verificare il rispetto degli impegni previsti dal Contratto.
3. Il Comitato può essere convocato d'urgenza, da parte del Presidente, nei casi più gravi di inadempimento, ai sensi e per gli effetti di cui al successivo articolo 13 del Contratto, su segnalazione del RUC.
4. Le decisioni del Comitato sono adottate d'intesa tra i rappresentanti delle Regioni e quelli delle Amministrazioni Centrali coinvolte.

Art. 7 - (Comitato di Attuazione e Sorveglianza)

1. Il Comitato di Attuazione e sorveglianza è composto dal Referente Unico del Contratto, dai Referenti Unici delle Parti, dai responsabili regionali della programmazione unitaria (qualora non coincidano con i referenti unici delle parti) e dal Responsabile del Contratto di programma RFI, di cui alle premesse.
2. Il Comitato è presieduto dal RUC - o da un suo delegato - ed è convocato dal RUC, anche via fax o posta elettronica, almeno 7 giorni consecutivi prima della data della riunione, nei mesi di gennaio e luglio di ciascun anno. Contestualmente alla convocazione, la documentazione istruttoria viene messa a disposizione di tutte le Parti in formato digitale.
3. Eventuali riunioni straordinarie saranno convocate con le stesse modalità.
4. Il Comitato di Attuazione e Sorveglianza ha il compito di:
 - a. approvare le linee guida sulle modalità di controllo di cui al successivo articolo 17;
 - b. verificare semestralmente lo stato di attuazione del programma di interventi;
 - c. esaminare ed approvare eventuali proposte di rimodulazione dei finanziamenti;
 - d. esaminare ed approvare eventuali proposte di riprogrammazione di economie disponibili, graduandone l'impiego in relazione all'avanzamento degli interventi di riferimento;
 - e. esaminare ed approvare la relazione annuale da presentare al CIPE per il tramite del Ministro delegato;
 - f. esaminare eventuali ritardi e inadempienze delle parti, ai fini dell'applicazione delle penali e dei provvedimenti conseguenti del Comitato di Coordinamento, ai sensi del successivo articolo 12;
 - g. esaminare gli esiti dell'attività di *audit* e valutazione di cui al successivo art. 17.

5. Per la formulazione dei pareri previsti dal contratto, è ammessa la consultazione scritta a cura del RUC.

**Art. 8 - (Responsabile Unico di Contratto - Referente Unico delle Parti –
Responsabile del procedimento/Referente di Progetto RFI)**

1. Il coordinamento e la vigilanza sull'attuazione del Contratto (ai sensi dell'art. 6 comma 5 del d.lgs. 31 maggio 2011 n. 88) è demandato al Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello sviluppo economico (di seguito Dipartimento), di cui si avvale il Ministro per la Coesione Territoriale. A tali fini, il Ministro per la Coesione Territoriale individua il Responsabile unico del Contratto nella persona del Direttore pro tempore della Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria Nazionale del Dipartimento.
2. Al Responsabile Unico di Contratto sono conferiti i seguenti compiti:
 - a) coordinare il processo complessivo di attuazione del Contratto;
 - b) accertare la sussistenza delle condizioni per l'attivazione dei poteri straordinari e sostitutivi e, sentito il Comitato di Attuazione e Sorveglianza di cui al precedente articolo 7, riferire al Ministro della Coesione Territoriale per le iniziative di competenza;
 - c) proporre al Comitato di Attuazione e Sorveglianza eventuali rimodulazioni dei finanziamenti, ferma restando la finalizzazione degli stessi alla progettazione/realizzazione degli interventi, ovvero di singoli lotti dei medesimi;
 - d) acquisire dai Referenti Unici delle Parti notizie sullo stato di esecuzione degli impegni assunti nel Contratto;
 - e) verificare, con cadenza periodica, lo stato di avanzamento degli interventi ed il rispetto dei cronoprogrammi;
 - f) esaminare eventuali ritardi, inadempienze e gli esiti dell'attività di audit e valutazione, assumendo le conseguenti iniziative, in conformità a quanto previsto nei successivi articoli;
 - g) stabilire d'intesa con le parti, i tracciati informativi utili al monitoraggio dell'attuazione del CIS e le relative modalità di acquisizione dei dati, anche ad integrazione delle procedure di cui alla delibera CIPE n. 166/2007;
 - h) attivare strumenti ed iniziative utili a garantire la pubblicità ed accesso alle informazioni connesse al programma di interventi in conformità al successivo art. 17;
 - i) riferire periodicamente al Ministro per la Coesione Territoriale, o, su richiesta dello stesso, sullo stato di attuazione del contratto;
 - j) predisporre e presentare al Ministro per la Coesione Territoriale, previa approvazione del Comitato di Attuazione e Sorveglianza, per la successiva presentazione al CIPE, una relazione



annuale sullo stato di attuazione del Contratto, evidenziando i risultati, gli eventuali ritardi e le inadempienze a carico delle Parti.

3. Ciascuna delle Parti, tenuto conto dei rispettivi ordinamenti di organizzazione, nomina un proprio Referente, denominato "referente unico", cui è affidato il compito di vigilare sull'esecuzione degli impegni assunti nel contratto e di relazionarsi con il RUC. La nomina del Referente unico viene comunicata al RUC entro 15 giorni dalla sottoscrizione del Contratto. Il referente unico della parte si relaziona con i responsabili di procedimento della propria Amministrazione e ne riceve ogni informazione utile, al fine di riferire al RUC sullo stato degli impegni contrattuali. Ogni Referente Unico è il destinatario legale di tutte le comunicazioni relative al Contratto, indirizzate alla Parte di riferimento, ed è componente del Comitato di Attuazione e Sorveglianza.
4. RFI S.p.A., nella qualità di soggetto attuatore, attraverso il Referente di Progetto, per ogni intervento di competenza dovrà:
 - a. porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
 - b. trasmettere al Referente Unico della propria parte di riferimento, per la successiva trasmissione al Responsabile Unico del Contratto, una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, le cause degli eventuali percorsi critici amministrativi, finanziari o tecnici che si frappongano alla realizzazione dell'intervento e le relative azioni correttive poste in essere, ovvero quelle di competenza delle parti, nonché ogni altra informazione richiesta dal Responsabile Unico del Contratto;
 - c. aggiornare i dati di monitoraggio con cadenza periodica;
 - d. segnalare al Referente Unico della Parte di riferimento, per l'immediata comunicazione al RUC, ogni ritardo nella fase di progettazione o di esecuzione, che comporti uno scostamento, rispetto alle date indicate nel cronoprogramma, superiore a 20 giorni.

Art. 9 - (Ritardi e inadempienze del soggetto attuatore RFI)

1. Il RUC, sulla base dei dati di Monitoraggio inseriti in SGP e trasferiti nella BDU, riscontra semestralmente il grado di attuazione dei Programmi degli interventi. Il riscontro dei dati è eseguito in contraddittorio con il referente unico di RFI.
2. Nell'ipotesi in cui il RUC, su segnalazione dei referenti unici delle parti (ai sensi del precedente art. 8 comma 4, lett. d), sulla base dei rapporti di cui all'art. 17 o all'esito della verifica dei dati di monitoraggio di cui al comma 1, riscontri uno o più ritardi rispetto alle tempistiche del cronoprogramma, o comunque fatti o comportamenti rilevanti ai fini del presente articolo,

informandone Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., procede a farne contestazione scritta alla società RFI S.p.A., la quale dovrà fornire, entro il termine di 20 giorni naturali e consecutivi dal ricevimento, motivate giustificazioni, per tali, ad esempio, intendendosi i casi di forza maggiore e quelli imputabili a terzi, non incaricati o in relazione di servizio con RFI.

3. Qualora RFI S.p.A. non fornisca alcuna giustificazione, o le giustificazioni addotte non siano ritenute idonee o sufficienti, il RUC, previo parere del Comitato di Attuazione e Sorveglianza, provvede all'applicazione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., delle seguenti penali:

- a. in fase di progettazione, se il ritardo è superiore a 20 giorni naturali e consecutivi, per ogni giorno di ritardo, da computare a partire dal giorno successivo alle date indicate nel cronoprogramma in relazione alla presentazione dei progetti, dovrà corrispondere una penale pari al 20% (venti per cento) del corrispettivo dovuto per le spese di progettazione, diviso per il numero dei giorni naturali e consecutivi previsti per la progettazione stessa nel cronoprogramma, con il limite massimo del 10% (dieci per cento) del corrispettivo stesso, nel rispetto dei parametri previsti nel Codice degli Appalti;
- b. se il ritardo interessa la fase di esecuzione, per ogni giorno di ritardo, dovrà corrispondere una penale compresa tra lo 0,3 per mille e l'1 per mille dell'importo netto dei lavori e comunque, complessivamente, non superiore al 10% (dieci per cento), nel rispetto dei parametri previsti nel Codice degli Appalti.

4. Contestualmente all'irrogazione della penale, ferma restando l'applicazione della medesima ai giorni di ritardo secondo le disposizioni di cui al comma precedente, il RUC invia a RFI spa una diffida ad adempiere, assegnando il termine di 20 giorni o, comunque, un termine congruo in relazione alla entità del ritardo, alla tipologia di criticità in concreto occorrente, ed alla tempistica prevista, in ogni caso, non superiore a 30 giorni.

Ove, nel termine assegnato, RFI non adempia, il RUC ne dà comunicazione al Comitato di Attuazione e Sorveglianza e al Comitato di Coordinamento, ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli seguenti; in caso di adempimento, ai fini del calcolo definitivo della penale, non deve essere computato il solo tempo assegnato nella diffida per adempiere.

5. Costituiscono, comunque, fattispecie di inadempimento ai fini dell'incidenza sulla remunerazione di risultato di cui al punto j dell' articolo 5:

- il mancato aggiornamento dei dati di monitoraggio;
- il mancato contraddittorio con il RUC ai fini del riscontro dei dati di monitoraggio (punto 1 del presente articolo);

- la mancata presentazione di giustificazioni nei termini richiesti (punto 2 del presente articolo).
6. Gli importi delle penali saranno compensati sulle somme da trasferire a RFI per le fasi oggetto della contestazione. RFI provvederà a rivalersi anche a carico dei dirigenti responsabili, incidendo pro quota sulle loro retribuzioni di risultato; ovvero, per l'ipotesi di inadempimenti nella fase esecutiva, anche sull'appaltatore. A tal fine, dovranno essere inserite apposite clausole nei bandi di gara e negli atti contrattuali, che prevedano la rivalsa sull'appaltatore, ove i fatti in contestazione siano ascrivibili al medesimo. Le equivalenti penali contrattualmente previste a carico dell'appaltatore, irrogate con il primo SAL utile, andranno ad alimentare un apposito "fondo", al quale RFI farà prioritariamente riferimento per la copertura delle penali irrogate dal RUC.
 7. Restano ferme le procedure previste per l'attivazione di poteri straordinari e sostitutivi di cui al successivo articolo 12.

Art. 10 - (Ritardi e inadempienze a carico delle parti pubbliche)

1. I referenti unici del MIT o RFI, ovvero i Referenti Unici di ogni altra parte che ne abbiano notizia, sono tenuti a segnalare al RUC ogni ritardo, dovuto alla mancata esecuzione di un adempimento o rilascio di nulla osta, pareri o atti comunque denominati, che determini uno scostamento, rispetto alle date indicate nel cronoprogramma, superiore a 10 giorni. Sulla base di tali segnalazioni, il RUC procede a inoltrare contestazione scritta alla parte interessata, la quale dovrà fornire, entro il termine di 20 giorni naturali e consecutivi dal ricevimento, motivate giustificazioni, per tali, ad esempio, intendendosi i casi di forza maggiore e quelli imputabili a terzi, non incaricati o in relazione di servizio con la parte stessa.
2. Qualora la parte interessata non fornisca alcuna giustificazione, o le giustificazioni addotte non siano ritenute idonee o sufficienti, il RUC invia una diffida ad adempiere, assegnando il termine di 10 giorni o, comunque, un termine congruo in relazione alla entità del ritardo, alla tipologia di criticità in concreto occorrente, ed alla tempistica prevista, in ogni caso, non superiore a 30 giorni.
3. Ove, nel termine assegnato, la parte intimata non adempia, il RUC ne dà comunicazione ai Ministri interessati e ai Presidenti delle Regioni, ai fini della valutazione della performance individuale del dirigente inadempiente, nonché della responsabilità disciplinare e amministrativo-contabile del dirigente o del funzionario inadempiente, ai sensi dell'articolo 2, comma 9 della legge 241/1990, compatibilmente con la disciplina legislativa e contrattuale relativa alla dirigenza pubblica.

4. Qualora dovessero manifestarsi fattori ostativi tali da pregiudicare in tutto o in parte l'attuazione degli interventi nei tempi stabiliti, il RUC può procedere ad avviare le procedure per la rimodulazione dei finanziamenti all'interno del Contratto, per la segnalazione al CIPE di fatti e circostanze rilevanti, ai fini dei provvedimenti di competenza, ivi inclusa la riattribuzione dei finanziamenti ad altro livello di governo, nonché l'attivazione dei poteri sostitutivi di cui al successivo art. 12, fatti salvi i finanziamenti occorrenti per assolvere agli obblighi assunti e da assumere da parte di RFI per obblighi di legge, relativamente agli interventi oggetto di eventuale revoca dei finanziamenti.
5. Qualora i ritardi maturati comportino maggiori oneri documentati a carico di RFI, tali oneri trovano copertura all'interno e nei limiti del quadro economico dell'intervento, fermo restando il principio di responsabilità della parte inadempiente, che potrà comunque, su iniziativa del comitato di coordinamento, essere fatto valere in sede di attribuzione alla parte stessa delle risorse derivanti dalla riduzione del cofinanziamento nazionale dei Programmi Operativi, confluite nell'ambito del Piano di Azione Coesione, nonché delle risorse da destinare alla parte medesima nelle successive programmazioni.

Art. 11 - (Ritardi e Inadempienze – convocazione del Comitato di Coordinamento)

1. Fermo quanto previsto ai precedenti articoli 9 e 10 , qualora la Parte interessata non dia riscontro positivo alla diffida ad adempiere, ovvero gli atti e le azioni posti in essere risultino inidonei o insufficienti alla corretta e sollecita attuazione del Programma di interventi, e, in ogni caso, qualora il ritardo sia superiore ad un periodo di 90 giorni, il RUC, sentito il Comitato di attuazione e sorveglianza, chiede al Ministro per la Coesione di convocare il Comitato di Coordinamento per le decisioni conseguenti, anche ai fini dell'attivazione dei poteri straordinari e sostitutivi di cui al successivo articolo, ovvero dell'eventuale definanziamento di interventi del programma.

Art. 12 - (Poteri straordinari e sostitutivi)

1. Qualora la situazione di cui al precedente articolo 11, si determini a causa di un ritardo o inadempienza imputabile ad RFI S.p.A., sentito il Comitato di Coordinamento, il Ministro per la Coesione Territoriale propone la nomina di un Commissario straordinario, ai sensi dell'art. 13 del decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modifiche, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135.
2. RFI S.p.A. è tenuta a fornire al Commissario straordinario, con la massima sollecitudine e comunque non oltre 15 giorni dalla richiesta, ogni informazione e documentazione, anche

amministrativa e tecnica, relativa all'attuazione del Programma di interventi. Ogni onere derivante dall'attività del commissario è interamente a carico di RFI S.p.A.

3. Qualora la situazione di cui al precedente articolo 11, si determini a causa di un ritardo o inadempienza imputabile ad alcuna delle Parti pubbliche, il Ministro della Coesione Territoriale sentito il Comitato di Coordinamento, attiva la procedura sostitutiva di cui all'articolo 13 del decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modifiche, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135 ovvero, ove ne ricorrano i presupposti, attiva il potere sostitutivo di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

Art. 13 - (Erogazione delle risorse e certificazione delle spese)

1. Le Parti si danno atto che per ogni distinta fonte finanziaria restano valide, ai sensi della normativa vigente, le procedure di trasferimento delle risorse, controllo, rendicontazione e certificazione delle spese per ogni tipologia di fonte di finanziamento. Sarà cura del RUC, su segnalazione delle parti competenti, comunicare le eventuali variazioni intervenute nelle procedure di trasferimento delle risorse, controllo, rendicontazione e certificazione delle spese. Con particolare riguardo al PON Reti e Mobilità 2007/2013, il riferimento in materia è costituito dai vigenti Regolamenti CE, dal Sistema di Gestione e Controllo approvato dalla Commissione Europea, nonché da tutti gli atti, documenti di programmazione e impegni assunti dalla competente Autorità di Gestione nei confronti della Commissione medesima. Con particolare riguardo alle risorse messe a disposizione dal Piano di Azione Coesione, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei Programmi UE 2007/2013, si applicano le procedure di cui alla lettera c dell'allegato alla nota 6 aprile 2012 n. 00299497 del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
3. Al fine di assicurare la certezza della provvista finanziaria annualmente necessaria al rispetto dei cronoprogrammi in allegato:
 - a. gli Uffici del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, procedendo sulla base dei dati di monitoraggio comunicano, entro il mese di marzo di ciascun anno, al MEF e alle Regioni sottoscrittrici l'ammontare delle risorse finanziarie che, presumibilmente, dovranno essere messe a disposizione di RFI per l'esecuzione degli interventi previsti dal contratto e, su richiesta delle Regioni sottoscrittrici, attivano le procedure di variazione di bilancio di specifica competenza relative al FSC;
 - b. il MEF, nei limiti degli impegni assunti in attuazione dell'articolo 5, lettera b, assicura, per quanto di propria competenza, la pronta esecuzione delle operazioni volte al trasferimento delle risorse poste a copertura del programma degli interventi, fermi restando gli adempimenti degli organi di controllo;



- c. le Regioni sottoscrittrici devono tener conto dei trasferimenti annuali previsti a loro carico affinché i vincoli imposti dal Patto di stabilità non costituiscano un impedimento al rispetto della tempistica programmata ed assicurano, alle predette condizioni, la pronta esecuzione delle operazioni volte al trasferimento nonché il trasferimento delle risorse di propria competenza poste a copertura del programma degli interventi;
 - d. il MIT, nei limiti degli impegni assunti in attuazione dell'articolo 5, lettera c, e di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, assicura la pronta esecuzione delle operazioni volte al trasferimento nonché il trasferimento delle risorse poste a copertura del programma degli interventi.
3. Le parti si obbligano ad osservare, per quanto di competenza, le previsioni di cui all'art. 6, comma 4, del d.lgs. 31 maggio 2011 n. 88.

Art. 14 - (Prevenzione e repressione della criminalità organizzata e dei tentativi di infiltrazione mafiosa)

1. Le parti del presente accordo si obbligano al rispetto delle disposizioni vigenti in materia di prevenzione e repressione della criminalità organizzata e dei tentativi di infiltrazione mafiosa, ivi comprese quelle concernenti le comunicazioni ed informazioni antimafia; in particolare, si obbligano al rispetto della normativa prevista dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 recante "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136", ed in relazione alla tracciabilità dei flussi finanziari, al rispetto dell'art. 3, legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche.

Art. 15 - (Durata e modifica del Contratto)

1. Il contratto impegna le parti contraenti fino alla completa attuazione ed entrata in esercizio delle Diretrici in oggetto e può essere modificato o integrato per concorde volontà delle Parti contraenti.

Art. 16 - (Valutazione e controllo)

1. L'attuazione del Contratto è costantemente monitorata, al fine di consentire la rilevazione sistematica e tempestiva dei suoi avanzamenti procedurali, fisici e di risultato.
2. Il Referente unico di RFI assicura la puntuale comunicazione delle informazioni analitiche utili a consentire lo svolgimento di attività valutative da parte dei soggetti di cui al punto 3 del



presente articolo che, dal canto loro, si impegnano a valersene nel più rigoroso rispetto dei vincoli di riservatezza e di sensibilità commerciale.

3. Ai fini della valutazione e del controllo dell'efficace attuazione del Contratto:

- l'Unità di verifica degli investimenti pubblici – (UVER) del Dipartimento, individuata quale Autorità di Audit del Contratto, dovrà:
 - a. predisporre, entro due mesi dalla sottoscrizione del Contratto, apposite linee guida sulle modalità di controllo, tenendo anche conto delle vigenti disposizioni in materia riferite a ciascuna fonte finanziaria, da trasmettere al Comitato di Attuazione e Sorveglianza, per la relativa approvazione;
 - b. predisporre annualmente un piano di verifica, in conformità alle linee guida approvate dal Comitato di Attuazione e Sorveglianza, finalizzato all'accertamento della corretta esecuzione degli adempimenti previsti nel Contratto, inclusa la verifica della regolarità della spesa, alla stregua dei criteri peculiari della fonte di finanziamento e dei principi connessi alla specificità dell'ordinamento del soggetto attuatore;
 - c. con cadenza semestrale, sulla base del predetto piano di verifica, eseguire le verifiche previste, secondo un calendario da concordare con le parti;
 - d. informare il Responsabile unico del contratto, qualora nello svolgimento delle attività di verifica, dovesse constatare ritardi o inadempienze o spesa irregolare, in grado di condizionare in tutto o in parte l'esecuzione del contratto e l'attuazione degli interventi finanziati;
- l'Unità di valutazione degli investimenti pubblici (UVAL) del Dipartimento dovrà:
 - a. predisporre, entro due mesi dalla sottoscrizione del Contratto, un Piano di Valutazione contenente la descrizione delle attività valutative da realizzare, anche con riferimento a quelle indicate nei successivi punti b e c, da trasmettere al Comitato di attuazione e sorveglianza, per la relativa approvazione;
 - b. acquisire dal concessionario gli studi preliminari di fattibilità economico –finanziaria relativi agli interventi inclusi nella direttrice ovvero, qualora questi non siano stati predisposti, ogni elemento utile all'impostazione e svolgimento delle valutazioni in itinere ed ex post;
 - c. acquisire, organizzare ed elaborare informazioni analitiche finalizzate allo svolgimento di valutazioni di efficienza anche con riferimento ai costi di realizzazione, di manutenzione e di fornitura dei servizi di rete, nonché alla corretta entrata in funzione dell'investimento.

4. Il Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti pubblici (UVAL e UVER) predisponde, a cadenza annuale, una relazione sull'attività svolta e sui risultati delle analisi valutative

da rassegnare al RUC, anche ai fini della redazione delle relazioni periodiche da sottoporre al CIPE.

Art. 17 - (Informazione e pubblicità)

1. Le informazioni riferite agli obiettivi, alla realizzazione ed ai risultati del presente Contratto dovranno essere ampiamente pubblicizzate, sulla base un piano di comunicazione predisposto del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, da presentare entro 90 giorni naturali e consecutivi dalla sottoscrizione del contratto, che garantisca l'adozione di forme e strumenti di comunicazione adeguati ai pertinenti livelli territoriali.

Art. 18 - (Disposizioni generali)

1. Le Parti si danno atto che nelle materie oggetto del presente Contratto la sottoscrizione dello stesso non rende necessaria la stipula di ulteriori atti aventi ad oggetto la disciplina dei rapporti contrattuali con RFI S.p.A., ad eccezione del Contratto di Programma RFI/MIT.
2. Nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, approvazione, e realizzazione degli interventi del Contratto è prevista l'applicazione dell'art. 125 del D. Lgs. 2 luglio 2010 n. 104.
3. Le Parti si danno atto che le informazioni riferite agli obiettivi, alla realizzazione ed ai risultati del presente contratto, ivi incluso le tempistiche, limiti operativi e fattori ostativi che dovessero manifestarsi potranno essere resi noti poiché oggetto di relazioni o pubblicazioni da rendere accessibili all'opinione pubblica.
4. Per quanto non previsto nel presente Contratto, si applicano in quanto compatibili le disposizioni normative vigenti in materia, ivi incluse le procedure e le modalità previste per la gestione, la sorveglianza, il controllo e il trasferimento delle risorse della Politica Regionale Unitaria.
5. Il presente Contratto è inviato al Cipe a fini di informativa

Data, 2 AGO. 2012

IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE PUGLIA

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE BASILICATA

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.

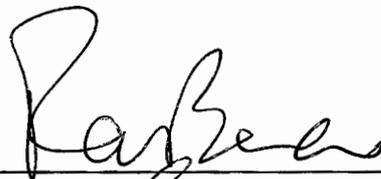
L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

Contratto istituzionale di sviluppo
per la realizzazione della Diretrice ferroviaria
"Napoli-Bari-Lecce-Taranto"

ALLEGATI

Data, Roma, 2 agosto 2012.

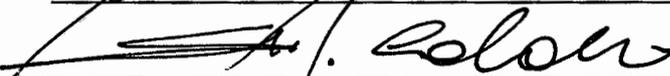
IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE



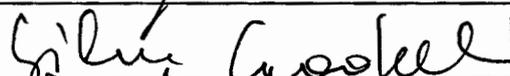
IL MINISTRO ALLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI



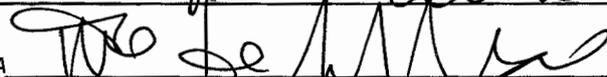
IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA



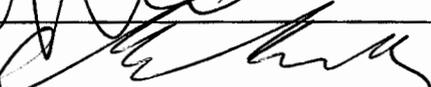
IL PRESIDENTE DELLA REGIONE PUGLIA



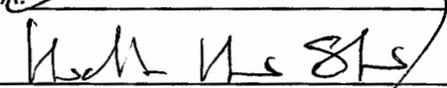
IL PRESIDENTE DELLA REGIONE BASILICATA



L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A.



L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.



Allegato 1 - Programma interventi ed attività finanziate

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce/Taranto

Attività finanziate - Costi e coperture finanziarie

Infrastruttura	ID	Intervento	Costo vita intera (CVI)	"Attività non finanziate"	"Attività finanziata" (Oggetto del finanziamento)	Costo "Attività finanziata"	Legge Obiettivo	Fondo Sviluppo Coesione (FSC)	Riduzione cofinanz. statale	Altre fonti statali	Risorse UE complessive	Risorse liberate	Totale finanziamenti	
														(a)
Asse ferroviario Napoli-Bari	839	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85,0		Intera opera	85,0		85,0					85,0	
	855	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico.	77,0		Intera opera	77,0					77,0		77,0	
	856	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28,0		Intera opera	28,0		28,0					28,0	
	788	Variante Cannello-Napoli	813,0		Intera opera	813,0		201,0	305,0	307,0			813,0	
	769	Raddoppio Cannello-Frasso Telesino	730,0		Intera opera	730,0		200,0	100,0	430,0			730,0	
	770	Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	986,0	965,0	Progettazione definitiva	21,0		21,0						21,0
	771	Raddoppio Apice-Orsara	2.676,0	2.619,0	Progettazione definitiva	57,0		47,0		10,0				57,0
	729	Tratta Cervaro-Bovino	250,0		Intera opera	250,0				40,0	36,0	174,0		250,0
	774	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	10,0		Intera opera	10,0		10,0						10,0
	798	Nodo di Bari: Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)	391,0		Intera opera	391,0			100,0	291,0				391,0
	780	Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)	159,6		Intera opera	159,6				114,6	30,0	15,0		159,6
	843	Nodo di Bari: PRG e ACC Bari centrale	90,0		Intera opera	90,0		90,0						90,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce/Taranto

Attività finanziate - Costi e coperture finanziarie

Infrastruttura	ID	Intervento	Costo vita intera (CVI)	"Attività non finanziate"	"Attività finanziata" (Oggetto del finanziamento)	Costo "Attività finanziata"	Legge Obiettivo	Fondo Sviluppo Coesione (FSC)	Riduzione cofinanz. statale	Altre fonti statali	Risorse UE complessive	Risorse liberate	Totale finanziamenti
						(c = a - b)							
			(a)	(b)									
Asse ferroviario Napoli-Bari	842	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	18,0		Intera opera	18,0		18,0					18,0
	785	Raddoppio Bari S. Andrea- Bitetto	219,8		Intera opera	219,8	31,0			8,0	129,0	51,8	219,8
	779	SCC Bari-Taranto	30,0		Intera opera	30,0					26,9	3,1	30,0
	852	SCC Bari-Lecce	78,6		Intera opera	78,6				39,7		38,8	78,6
	844	PRG e ACC Lecce	60,0		Intera opera	60,0		60,0					60,0
	841	Velocizzazione Bari-Lecce	15,0		Intera opera	15,0		15,0					15,0
	801	Velocizzazione Napoli-Bari	15,0		Intera opera	15,0		15,0					15,0
	34	Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia	200,0		Intera opera	200,0		200,0					
		20	6.932,0	3.584,0		3.348,0	31,0	990,0	505,0	1.240,4	298,9	282,8	3.348,0
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	761	Completamento SCC Adriatica	78,0		Intera opera	78,0				78,0			78,0
	982	Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina	106,0		Intera opera	106,0				98,0		8,0	106,0
		2	184,0			184,0				176,0		8,0	184,0
TOTALE CIS		22	7.116,0	3.584,0		3.532,0	31,0	990,0	505,0	1.416,4	298,9	290,8	3.532,0

ALLEGATO 2

RELAZIONI TECNICHE

1	Nodo di Napoli - ACC di Napoli Centrale	2
2	Nodo di Napoli - Potenziamento Tecnologico.....	7
3	Nodo Di Napoli - Potenziamento Tecnologico - Ulteriore Fase.....	14
4	Itinerario Napoli – Bari “Variante Cannello - Napoli”	19
5	Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Cannello – Frasso Telesino”.....	26
6	Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano”.....	34
7	Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Apice - Orsara”	40
8	Itinerario Napoli – Bari - Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Caserta - Foggia – “Tratta Cervaro-Bovino”	47
9	Ripristino itinerario merci Napoli – Bari (a Foggia).....	54
10	Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare).....	60
11	Sistemazione Nodo di Bari: ACC Bari PN	67
12	Nodo di Bari: sistemazione PRG e nuovo ACC stazione Bari Centrale.....	74
13	Completamento attrezzaggio della Linea Bari – Taranto	80
14	Raddoppio Bari – Taranto: raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto	84
15	Progettazione e realizzazione SCC Bari - Taranto.....	92
16	Progettazione e realizzazione SCC Bari-Lecce	98
17	PRG e ACC Lecce	105
18	Velocizzazione della linea Bari – Lecce.....	110
19	Velocizzazione della Linea Napoli – Bari.....	114
20	Ammodernamento della Linea Ferroviaria Foggia – Potenza	118
21	Completamento SCC Adriatica	124
22	Raddoppio Pescara - Bari: raddoppio Termoli – Lesina “Tratta Ripalta – Lesina”.....	129

1 Nodo di Napoli - ACC di Napoli Centrale

Relazione Tecnica

1) Descrizione intervento

Gli interventi oggetto del presente investimento consistono nel completo rinnovo tecnologico dell'attuale apparato di stazione, nonché interventi puntuali di PRG; in particolare si prevede:

- la realizzazione di nuovo apparato centrale computerizzato per la gestione della circolazione nella stazione di Napoli Centrale, con postazione al Posto Centrale di Napoli, interfacciato con l'attuale apparato dell' IDP e con SCC del Nodo di Napoli;
- la realizzazione nel Posto Centrale di Napoli di un sistema di supervisione della stazione per la regolazione automatica della circolazione nella stazione di Napoli Centrale;
- interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Napoli Centrale propedeutici all'inserimento del nuovo apparato e sistema di supervisione;
- intervento sul PRG per il raddoppio del binario di collegamento tra IDP e Napoli C.le.

I principali interventi sul PRG consistono in:

- eliminazione del gruppo scambi che consente il collegamento tra le linee Formia e Cassino e la linea verso Napoli P. Garibaldi;
- eliminazione del gruppo scambi che consente il collegamento diretto tra IDP (Fascio Gianturco) ed il Deposito servizi regionali;
- realizzazione di un nuovo collegamento tra il binario di "circolazione locomotive tronco 11" e IDP (Fascio Arrivi e Partenze);
- realizzazione del collegamento diretto del binario "circolazione locomotive tronco 13" con l' IDP;
- soppressione dei binari tronco 6, tronco 12, tronco 15 e demolizione degli attuali fabbricati "Uffici Manovra Trasporto Regionale" ;

- realizzazione di un binario diretto di collegamento in corretto tracciato tra IDP (Fascio Gianturco) e binario 16;

Ulteriori interventi di razionalizzazione/semplificazione rispetto all'assetto attuale del piano del ferro saranno definiti a valle delle risultanze delle attività di uno specifico Gruppo di Lavoro, cui è stata assegnata l'elaborazione del programma di esercizio dell'impianto.

Indicatori di realizzazione:

n.1 nuovo impianto ACC

2) Risultati attesi

La realizzazione degli interventi consentirà:

- l'eliminazione dell'obsolescenza dell'apparato e la realizzazione dell' omogeneità tecnologica dei dispositivi per il comando e controllo della circolazione;
- il miglioramento della gestione dell'esercizio, sia in situazioni normali che di degrado, attraverso le nuove funzionalità previste nell' apparato;
- l'incremento della capacità di impianto, attraverso l' ottimizzazione nella gestione delle manovre, con riduzione delle interferenze e possibilità di movimenti contemporanei di uscita/ingresso interessanti il Fascio Gianturco/DL;
- la riduzione dei costi di manutenzione per semplificazione dell'infrastruttura.

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

b. Attività da intraprendere

- Progettazione preliminare

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi complementari, a forte impatto sull'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

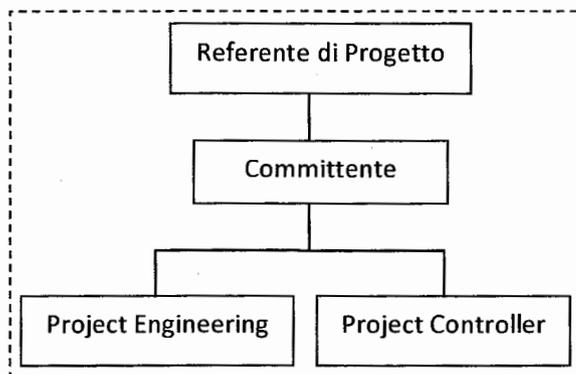
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

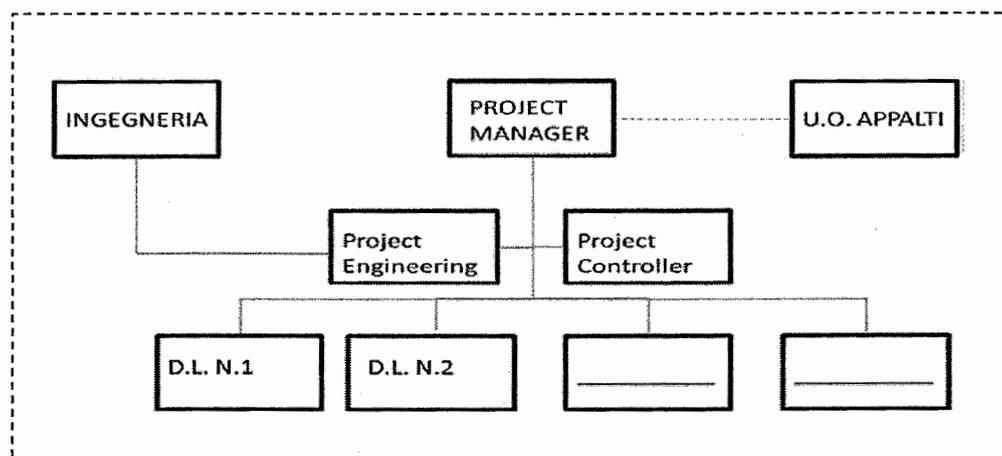
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti
SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il Costo a Vita Intera è pari a 85,0 milioni di euro

2 Nodo di Napoli - Potenziamento Tecnologico

Relazione Tecnica

1) Descrizione intervento

Gli interventi oggetto del presente investimento sono finalizzati all'estensione dell'SCC del Nodo di Napoli ed all'estensione del CTC di Salerno Irno alla tratta Mercato – Codola – Sarno/Nocera Inf./Salerno.

Le tratte che verranno inserite nel SCC del Nodo di Napoli sono le seguenti:

- Villa Literno - Napoli Centrale;
- Canello – Sarno;
- San Marcellino – Maddaloni Marcianise;
- Napoli S.Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno (via Cava dei Tirreni);

Si riportano di seguito i principali interventi previsti per ogni tratta:

Villa Literno – Napoli C.le

- Interventi di PRG negli impianti di Villa Literno, San Marcellino, Casoria ed Aversa ;
- Adeguamento a Stazione Porta degli apparati centrali di Villa Literno e Napoli C.le;
- Nuovi apparati centrali (cabina e piazzale) nelle stazioni di San Marcellino e Casoria;
- Trasformazione in fermata della stazione di Frattamaggiore;
- Nuovo sistema di distanziamento della tratta Napoli – Villa Literno;
- Riconfigurazione dell'apparato centrale di Aversa per il telecomando da SCC;
- Adeguamenti SCMT;
- Inserimento in SCC della tratta (compresa installazione IaP);

Canello – Sarno

- Interventi di PRG nell'impianto Nola;
- Adeguamento a stazione porta degli apparati di Canello e Nola Interporto;
- Adeguamento degli apparati centrali di Nola e Bivio Nola per il telecomando da SCC;
- Trasformazione in fermata di Palma;
- Nuovo apparato (cabina e piazzale) nella stazione di Sarno;
- Adeguamento a SP di SCC di Nola Interporto;
- Adeguamenti SCMT;

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

- Inserimento in SCC (compresa installazione IaP);

San Marcellino – Gricignano – Maddaloni Marcianise (UM2)

- Riconfigurazione apparato centrale di Gricignano per il telecomando da SCC;
- Adeguamento degli apparati di bivio Gricignano e bivio Ovest per il telecomando da SCC;
- Adeguamento dell'apparato centrale Maddaloni Marcianise (UM2) come SP di SCC;
- Inserimento in SCC (compresa installazione IaP);

Napoli San Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno

- Nuovo sistema di distanziamento nella tratta Nocera Inferiore – Salerno (Via Cava dei Tirreni)
- Nuovi apparati centrali (cabina e piazzale) negli impianti di Nocera Inferiore e Cava dei Tirreni;
- Interventi di PRG nella stazione di Nocera Inferiore;
- Trasformazione in fermata di alcuni impianti;
- Adeguamento dell'apparato centrale di Salerno a stazione porta lato Cava dei Tirreni;
- Adeguamenti SCMT;
- Inserimento in SCC della tratta (comprese IaP);

Mercato – Codola – Sarno/Nocera Inferiore/Salerno

- Adeguamento degli apparati centrali di Mercato San Severino per il telecomando e di Salerno come stazione porta del CTC;
- Inserimento della tratta nel CTC di Salerno Irno

Indicatori di realizzazione:

- n° 34 apparati nuovi e/o modificati (di cui n° 5 nuovi apparati)
- n° 5 Trasformazioni in fermata

2) Risultati attesi

I principali obiettivi dell'investimento sono:

- introdurre ed estendere l'automazione alle attività di comando e controllo della circolazione ferroviaria;

- trasformare in modo innovativo i processi di manutenzione dell'infrastruttura attraverso metodi informatici e moderni sistemi di diagnostica;
- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;
- adeguare il profilo di linea ed in generale l'infrastruttura ferroviaria agli standard attuali;
- realizzare un nuovo modello operativo e normativo dell'organizzazione e delle procedure di lavoro, compatibile con il modello tecnologico sopra definito;
- concentrare nel Posto Centrale le attività inerenti alla gestione della circolazione e della manutenzione minimizzando i tempi di intervento in caso di anomalità;
- aumentare la qualità del servizio offerto all'utenza, sia attraverso una maggiore regolarità della circolazione sia attraverso servizi accessori più efficienti, come ad esempio le informazioni al pubblico

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	km	0	156

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici

b. Attività da intraprendere:



- Ultimazione progettazione definitiva

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI stessa.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente pianificazione economica del Progetto;
- Le diverse interconnessioni (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali correlazioni tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni

correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull' avanzamento dei Progetti.

- **STEERING**

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

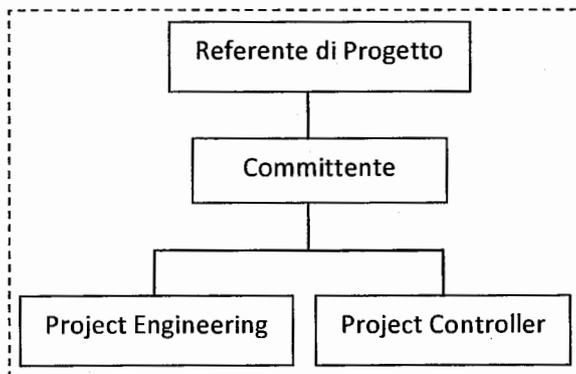
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

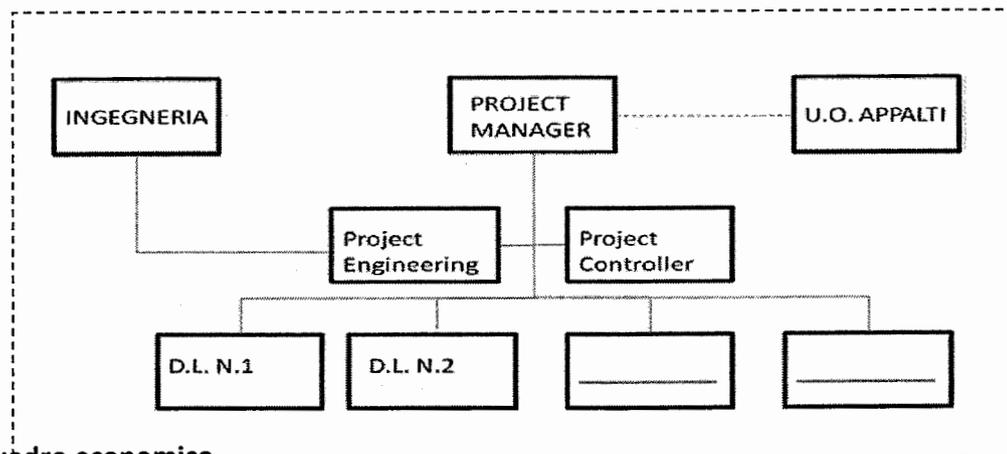
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000
(modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Stima preliminare

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

	Keuro
Civili	6.000
Sovrastruttura ferroviaria	
Tecnologici	58.700
	64.700

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	3.000

b) somme a disposizione della stazione appaltante per

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	n.d
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	n.d
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	n.d
b4 - imprevisti;	n.d
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	n.d
b6 - accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;	n.d
b7 - spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	n.d
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	n.d
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	n.d
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	n.d
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	n.d
SPESE GENERALI	n.d
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	9.300

Il Costo a Vita Intera è pari a 77,0 milioni di euro

Il livello progettuale a cui si riferisce il quadro economico è la progettazione definitiva con approvazione RFI in corso.



3 Nodo Di Napoli - Potenziamento Tecnologico - Ulteriore Fase

Relazione Tecnica

1) Descrizione intervento

L'intervento prevede l'estensione dell'attuale sistema comando e controllo della circolazione su tratte del Nodo caratterizzate da apparati e sistemi di esercizio vetusti, nonché l'upgrade del sistema già esistente su alcuni tratte del Nodo. L'intervento in particolare interessa le tratte Salerno – Battipaglia, dove si prevede l'inserimento in telecomando della stazione di Pontecagnano, e la tratta Sparanise – 2° bivio Caserta Nord – Caserta, dove è previsto il rinnovo degli apparati delle stazioni di Capua e di S. Maria Capua a Vetere nonché la realizzazione di alcuni interventi puntuali di adeguamento del PRG.

In particolare si prevede:

- estensione dell'attuale sistema SCC di Nodo alla tratta Salerno – Battipaglia, con adeguamento a Stazione Porta di Salerno (lato Battipaglia) e di Battipaglia (lato Salerno);
- adeguamento al telecomando dell'apparato della stazione di Pontecagnano, con riduzione a due binari di circolazione e con semplificazioni del PRG;
- estensione dell'attuale SCC di Nodo alla tratta Sparanise – Caserta, con adeguamento a stazione Porta degli impianti di Caserta (lato Capua) e di Sparanise (lato Caserta);
- nuovo apparato telecomandabile di Capua, con semplificazione del PRG ed inserimento in telecomando;
- inserimento in telecomando di SCC del 2° bivio Caserta Nord;
- nuovo apparato telecomandabile di S. Maria Capua a Vetere, con realizzazione del sottopasso e adeguamento del PRG per inserimento in telecomando;
- trasformazione in fermata di Pignataro Maggiore.

Inoltre nell'ambito dell'intervento si prevede l'upgrade del sottosistema circolazione ed informazione al pubblico del SCC sulla linea Villa Literno – Napoli Gianturco (via Pozzuoli) – Napoli S. Giovanni Barra.

Indicatori di realizzazione:

- n° 9 Apparati nuovi e/o modificati (di cui n° 2 nuovi apparati)
- n° 1 Trasformazione in fermata

2) Risultati attesi

Gli interventi di potenziamento tecnologico previsti consentiranno:

- un upgrade funzionale dell'attuale SCC in esercizio, con miglioramento delle prestazioni in termini di comando/controllo della circolazione e di informazione al pubblico;
- il rinnovo di apparati e sistemi obsoleti, con il conseguimento di omogeneità tecnologica sull'intero Nodo;
- il miglioramento della regolarità della circolazione ;
- introduzione di nuove funzionalità per la gestione della circolazione;
- ottimizzazione delle risorse preposte alla gestione della circolazione e alla manutenzione degli impianti.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	km	0	46

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

- b. Attività da intraprendere
- Progettazione preliminare
 -

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, eindividuato nella Soc. ItalferrSpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni
- correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;

- - Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in
 - o relazione al reale stato di avanzamento;
 - o Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

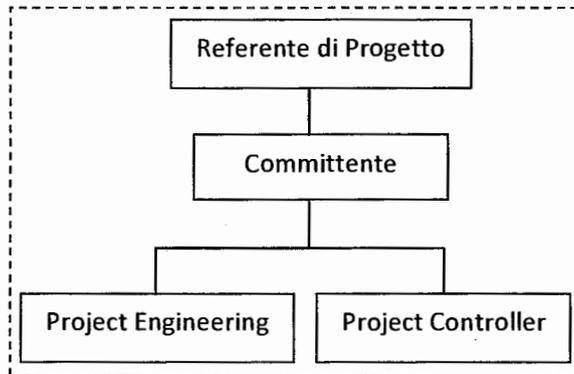
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

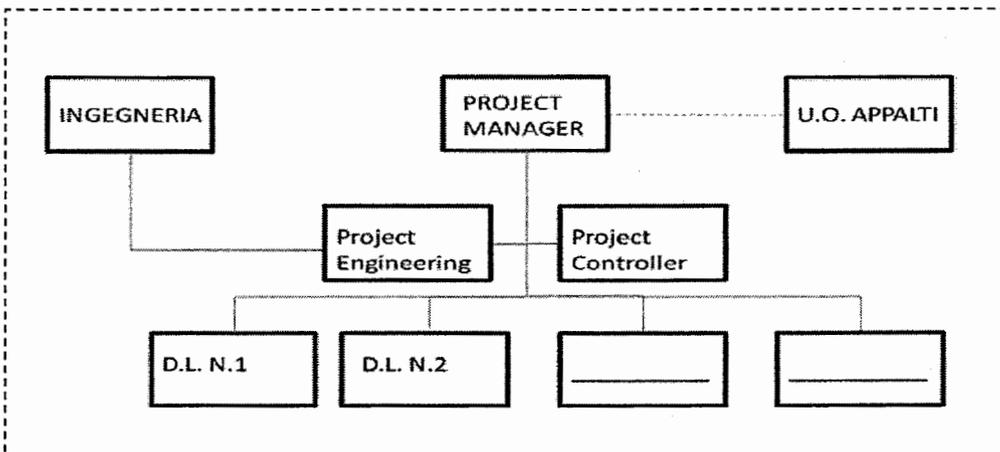
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000
(modulo PS2)

COMMITENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il costo a Vita Intera è paria 28 milioni di euro

4 Itinerario Napoli – Bari “Variante Canello - Napoli”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La Variante alla linea Napoli Canello costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC. Il progetto preliminare dell'intervento, nel seguito descritto, è stato inoltrato da RFI agli Enti ed ai Ministeri competenti in data 11.8.2009 per l'avvio dell'iter istruttorio di Legge Obiettivo.

Il tracciato di progetto, procedendo dalla stazione AV/AC di Napoli Afragola verso Napoli Centrale, di lunghezza complessiva pari a 5,3 km, si sviluppa per circa 1,8 km su di un corridoio infrastrutturale unico con la tratta AV/AC Roma - Napoli, già realizzata, proseguendo su sede propria, per la gran parte parallelamente alla stessa linea AV/AC, sino all'innesto sulla linea storica Napoli – Canello al Km 241+740 nel territorio del Comune di Casoria. Alla progressiva di Progetto Km 2+600 è prevista la realizzazione della fermata denominata “Casalnuovo”, di interscambio con il prolungamento della linea Circumvesuviana dall'attuale stazione di Volla alla Stazione di Napoli Afragola, richiamato nell'Accordo sottoscritto il 30/7/1999 tra MIT, FS S.p.A. e Regione Campania,.

Il tratto di Variante posto a nord della stazione AV/AC, di lunghezza complessiva pari a circa 10,2 km, si sviluppa per 2 km nel territorio di Afragola, attraversando il Polo Commerciale "Le porte di Napoli" nell'ambito del quale, in ottemperanza all'accordo sottoscritto il 01.8.2008 tra MIT – RFI – TAV – Regione Campania – Comune di Afragola, è prevista la realizzazione della fermata “Marziasepe”.

Quindi prosegue nel Comune di Acerra, a sud del centro urbano, per circa 8,2 Km innestandosi sulla linea storica Napoli – Canello al Km 229+568.

In questa tratta è prevista la realizzazione della nuova stazione di Acerra, con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano, e della nuova fermata “Polo Pediatrico”.

La lunghezza totale del tratto in variante è pari a 15,5 km; la velocità di progetto è di 130 Km/h (fatti salvi alcuni punti singolari in cui l'urbanizzazione del territorio ha comportato una riduzione a 100 Km/h); la pendenza massima è del 12 per mille.



Mappa semplificata con
indicazione del tracciato

Indicatori di realizzazione:

- L= 15,4 Km di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario.
- N.3 nuove fermate e N.1 nuova Stazione.
- N.1 Impianto ACC-M con Posto Centrale Multistazione a Napoli, che si interfacerà con il SCC del Nodo di Napoli che gestisce la tratta.
- 194.000 mq di area riambientalizzata.
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (12)

2) Risultati attesi

I principali risultati attesi sono:

- realizzazione dell'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC nell'ambito della Stazione di Napoli Afragola;

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

ad oggi sono state conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 s.m.i), ad esito della trasmissione avvenuta in data 11.08.2009 del Progetto Preliminare ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania.

- In data 05.07.2010 il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento.
- In data 22.09.2011 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inoltrato al MIT il parere positivo di propria competenza.
- In data 13.3.2012 con Delibera di Giunta n. 103 la Regione Campania si è positivamente espressa, con prescrizioni, sulla localizzazione urbanistica dell'intervento. Nello specifico si prevede che RFI S.p.A. si impegni a predisporre un documento tecnico-economico, relativo alla tratta Napoli-Cancello, comparativo delle soluzioni originariamente proposte nella progettazione preliminare con quelle indicate dalla Regione Campania nella DGRC n. 103/2012, al fine di procedere alla progettazione definitiva della suddetta tratta su un tracciato condiviso.

- Attività procedurali in corso:

in corso istruttoria a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT finalizzata alla formulazione della proposta al CIPE.

- Criticità da superare:

- la non condivisione da parte del territorio della prescrizione impartita dalla Regione, in occasione del rilascio del proprio parere positivo (DG n. 103 del 13.03.2012), per il tratto interessante il Comune di Acerra, (previsione di una variante di tracciato - compatibilizzazione in asse - rispetto a quella in approvazione, con una serie di nuovi di interventi in ambito urbano fra i quali la soppressione dei passaggi a livello, in sostituzione dei precedenti), fanno ritenere le attività, a partire dalla fase di redazione della progettazione definitiva (esecuzione sondaggi) e dalla successiva Conferenza di Servizi, altamente critiche e dagli sviluppi temporali, tecnici (tracciato) ed economici incerti (per altro il Comune di Acerra ha presentato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento, previa sospensione della citata Delibera della Regione Campania;

- esatta definizione della campagna di indagini archeologiche da condurre secondo un programma concordato con la Soprintendenza, con potenziali notevoli implicazioni temporali ed economiche;
- mutato contesto normativo in materia di terre e rocce da scavo nonché di gestione e smaltimento dei rifiuti;
- nulla osta operativi in sede di realizzazione dei lavori da parte degli enti sul territorio e di quelli interferiti, spesso non tempestivi malgrado le autorizzazioni in sede di CdS;

b. Attività da intraprendere

Approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare con l'eventuale accoglimento delle prescrizioni della Regione Campania formulate nella Delibera di Giunta regionale 103/2012.

A seguito della sottoscrizione del CIS consultazione da parte della Regione Campania con i Comuni interessati e conferma della citata Delibera 103, ovvero adozione di una nuova delibera, entro il 31.10.2012

Dopo la pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare e a valle delle consultazioni effettuate dalla Regione Campania, sarà elaborata la progettazione definitiva da inviare al MIT e da assoggettare a Conferenza di Servizi in quanto, per questo progetto, l'iter autorizzativo di L.O. è stato avviato in data antecedente all'entrata in vigore della Legge n.106/2011.

A valle della pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo, ed entro 90 giorni da detta pubblicazione, sarà indetto appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni
 - o correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
 - o - Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

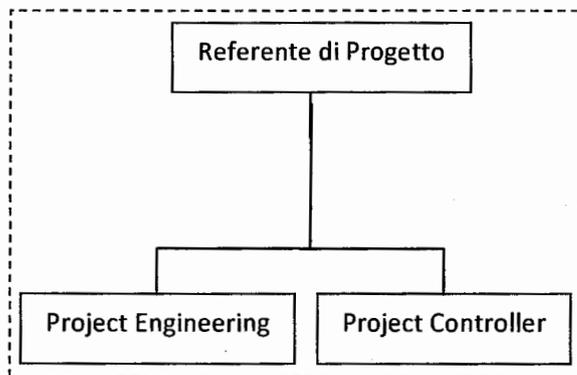
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

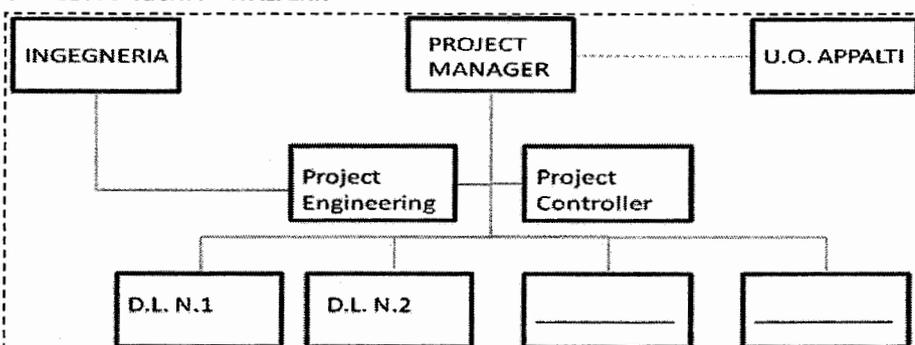
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Il Quadro Economico afferisce al progetto preliminare attualmente in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT, e pertanto non tiene conto delle possibili variazioni di costo derivanti dal quadro prescrittivo che si delinea ad esito dell'istruttoria.

Lo stesso sarà consolidato ad esito dell'approvazione del limite di spesa dell'intervento da parte del CIPE.

L'aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma RFI-MIT assicura l'intera copertura finanziaria per il Progetto, il cui Costo a Vita Intera è pari a 813 mln di Euro (comprensivo dell'importo di 83 mln di Euro relativo alle opere realizzate dalla Società TAV nell'ambito della tratta AV/AC Roma Napoli).

Di seguito si riporta il dettaglio del quadro economico delle opere da realizzare per un importo complessivo di 730 mln di Euro (813 mln - 83 mln).

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

- 411 mln/€. per Opere Civili
- 20,5 mln/€. per Sovrastruttura ferroviaria
- 42,5 mln/€. per Impianti Tecnologici
- 8 mln/€. per Opere Compensative

a.2) per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

- 1- lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi rimborsi previa fattura;
- 2- rilievi, accertamenti e indagini;
- 3- allacciamenti ai pubblici servizi;
- 4- 60 mln/€. imprevisti;
- 5- 121 mln/€. acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;
- 6- accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;
- 7- 67 mln/€. spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;
- 8- spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;
- 9- eventuali spese per commissioni giudicatrici;
- 10- spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;
- 11- spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;
- 12- I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.

5 Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Canello – Frasso Telesino”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto preliminare dell'intervento, nel seguito descritto, è stato inoltrato da RFI agli Enti ed ai Ministeri competenti in data 30.6.2010 per l'avvio dell'iter istruttorio di Legge Obiettivo.

L'intervento prevede la velocizzazione a 180 km/h ed il raddoppio della linea storica, procedendo in sostanziale affiancamento alla stessa per la tratta che va dall'esistente stazione di Frasso Telesino (che diventa stazione di passaggio doppio/semplice binario), per circa 9 km verso Napoli.

Quindi, in prossimità dell'attuale stazione di “Valle di Maddaloni” ha inizio un tratto a doppio binario completamente in variante, lungo circa 6 km di cui 4 in galleria naturale, che si innesta sulla tratta Canello - Caserta della linea Roma - Napoli via Cassino poco più a sud dell'esistente fermata di Maddaloni, con biforcazione sia verso Roma che verso Napoli.

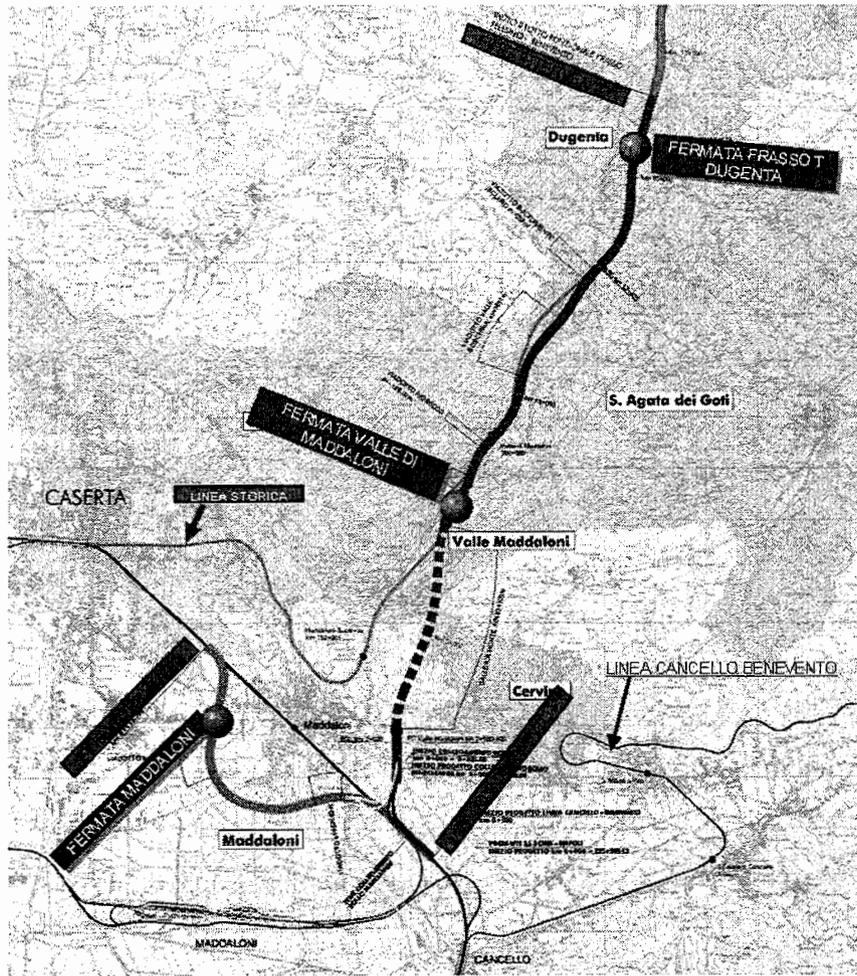
Sulla bretella di innesto verso Napoli, si inserisce il collegamento con lo scalo merci di Maddaloni Marcanise, che sottopassa la linea storica Canello Caserta: tale collegamento consente di istradare il traffico merci direttamente allo scalo, senza interessare la linea a vocazione regionale né l'impianto di Caserta.

Il progetto prevede quindi la dismissione del tratto di linea esistente tra Caserta e Valle di Maddaloni, con la contestuale soppressione della stazione di Maddaloni Superiore e la trasformazione in fermata di Valle di Maddaloni.

Inoltre, è previsto un intervento di adeguamento della tratta Canello Caserta per recepire le variazioni conseguenti alle bretelle di innesto sopra citate, e per realizzare un tratto in variante nel Comune di Maddaloni, finalizzato a bypassare il centro urbano eliminando i numerosi passaggi a livello esistenti.

La lunghezza totale della nuova linea Canello Frasso Telesino è pari a circa 16 Km, la velocità di progetto è di 180 Km/h e la pendenza massima del 13 per mille.

Lo shunt di Maddaloni ha una lunghezza di circa 8,2 km, velocità di progetto pari a 140 km/h e pendenza del 12 per mille.



Mappa semplificata con
indicazione del tracciato

Indicatori di realizzazione:

- L= 16,5 Km (Cancello – Frasso T.) + 8,2 Km (Shunt Maddaloni) di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario.
- N.3 nuove fermate
- 445.000 mq di area riambientalizzata.

2) Risultati attesi

I principali risultati attesi sono:

- Miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza, attraverso l'eliminazione della rottura di carico, per le relazioni Napoli – Benevento – Bari, nella stazione di Caserta;



*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

- Miglioramento del collegamento merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta-Cancello, con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta.
- eliminazione dei numerosi passaggi a livello presenti sull'attuale linea e conseguente miglioramento degli standard di sicurezza ed affidabilità dell'infrastruttura;

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	185	170 (comprensivo del recupero del perditempo connesso al cambio banco a Caserta)
RFI		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	140	180 (140 su Shunt)
		Variazione della capacità potenziale (tratta Cancello - Frasso)	treni/giorno	80	200

(*) riferito al collegamento Napoli-Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro-Bovino, della Bretella di Foggia e della Velocizzazione Napoli-Bari

3) Attuazione

- a. Stato procedurale:
- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
ad oggi sono state conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 s.m.i), ad esito della trasmissione avvenuta in data 05.08.2009 del Progetto Preliminare ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania.
 - In data 16.07.2010 il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento.

- In data 25.11.2010 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inoltrato al MIT il parere positivo di propria competenza.
- In data 13.3.2012 con Delibera di Giunta n. 103 la Regione Campania si è positivamente espressa, con prescrizioni, sulla localizzazione urbanistica dell'intervento. Nello specifico si prevede che RFI S.p.A. si impegni a predisporre un documento tecnico-economico, relativo alla tratta Canello-Frasso Telesino, comparativo delle soluzioni originariamente proposte nella progettazione preliminare con quelle indicate dalla Regione Campania nella DGRC n.103/2012, al fine di procedere alla progettazione definitiva della suddetta tratta su un tracciato condiviso.

- Attività procedurali in corso:
in corso istruttoria a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT finalizzata alla formulazione della proposta al CIPE.

- Criticità da superare:
 - la Struttura Tecnica di Missione del MIT, ha chiesto della documentazione integrativa, in corso di elaborazione, ed ha evidenziato che l'iter istruttorio non potrà completarsi prima dell'avvenuto perfezionamento del Contratto di Programma aggiornamento 2010-2011 tra il MIT ed RFI. Il crono programma dell'intervento prevede l'approvazione del CIPE a settembre 2012 e pertanto la conclusione dell'istruttoria del MIT a luglio 2012.
 - la prescrizione impartita dalla Regione, in occasione del rilascio del proprio parere positivo (DG n. 103 del 13.03.2012), per il tratto interessante il Comune di Maddaloni (Shunt), di studiare "specifiche soluzioni plano-altimetriche dell'assetto infrastrutturale dell'opera in ambito urbano, anche al fine di mitigarne l'impatto e di razionalizzare il sistema della mobilità ai diversi livelli" che potrebbe portare ad una compatibilizzazione in asse della linea storica per la tratta esterna al bivio, con una serie di nuovi di interventi in ambito urbano fra i quali la soppressione dei passaggi a livello, in sostituzione di quelli previsti nella soluzione del PP.
Se dovesse essere confermata la necessità di procedere alla contestuale compatibilizzazione in asse del tracciato della linea storica Caserta Canello nell'ambito urbano di Maddaloni, si procederà a rivedere le attività altamente critiche ed i relativi sviluppi temporali, tecnici (tracciato) ed economici.
 - esatta definizione della campagna di indagini archeologiche da condurre secondo un programma concordato con la Soprintendenza, con potenziali notevoli implicazioni temporali ed economiche;
 - mutato contesto normativo in materia di terre e rocce da scavo nonché di gestione e smaltimento dei rifiuti;

- nulla osta operativi in sede di realizzazione dei lavori da parte degli enti sul territorio e di quelli interferiti, spesso non tempestivi malgrado le autorizzazioni in sede di CdS;

b. Attività da intraprendere

Approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare con l'eventuale accoglimento delle prescrizioni della regione Campania formulate nella Delibera di Giunta regionale 103/2012.

A seguito della sottoscrizione del CIS, consultazione da parte della Regione Campania con i Comuni interessati e conferma della citata Delibera 103, ovvero adozione di una nuova delibera, entro il 31.10.2012.

Dopo la pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare e a valle delle consultazioni effettuate dalla regione Campania, sarà elaborata la progettazione definitiva da inviare al MIT e da assoggettare a Conferenza di Servizi in quanto, per questo progetto, l'iter autorizzativo di L.O. è stato avviato in data antecedente l'entrata in vigore della Legge n.106/2011.

A valle della pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo, ed entro 90 giorni da detta pubblicazione, sarà indetto appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente pianificazione economica del Progetto;
- Le diverse interconnessioni (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;

- Le eventuali correlazioni tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisionsi, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

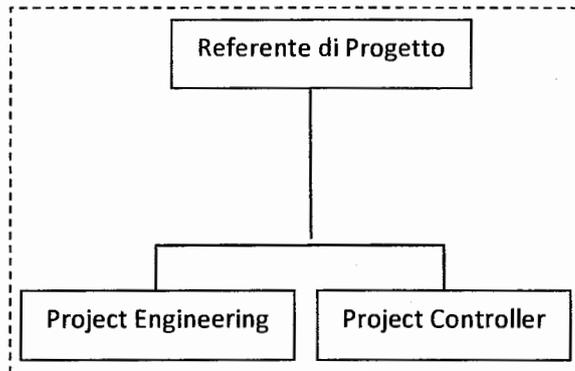
Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

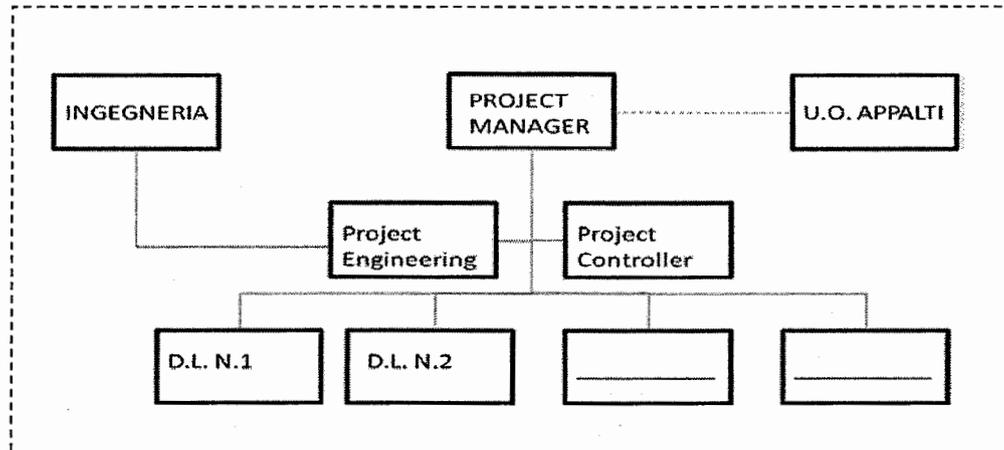
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Il Quadro Economico afferisce al progetto preliminare attualmente in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT, e pertanto non tiene conto delle possibili variazioni di costo derivanti dal quadro prescrittivo che si delinearà ad esito dell'istruttoria.

Lo stesso sarà consolidato ad esito dell'approvazione del limite di spesa dell'intervento da parte del CIPE.

L'aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma RFI-MIT assicura l'intera copertura finanziaria per il Progetto, il cui Costo a Vita Intera è pari a 730 mln di Euro.

Di seguito si riporta il dettaglio del quadro economico delle opere da realizzare.

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

- 423 mln/€. per Opere Civili
- 22 mln/€. per Sovrastruttura ferroviaria
- 67 mln/€. per Impianti Tecnologici
- 8 mln/€. per Opere Compensative

a.2) per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

- 1- lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi rimborsi previa fattura;
- 2- rilievi, accertamenti e indagini;
- 3- allacciamenti ai pubblici servizi;
- 4- 60 mln/€. imprevisti;
- 5- 76 mln/€. acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;
- 6- accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;
- 7- 74 mln/€. spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;
- 8- spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;
- 9- eventuali spese per commissioni giudicatrici;
- 10- spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;
- 11- spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;
- 12- I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.

6 Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto preliminare dell'intervento, nel seguito descritto, è stato inoltrato da RFI agli Enti ed ai Ministeri competenti in data 11.8.2009 per l'avvio dell'iter istruttorio di Legge Obiettivo.

L'intervento, che si sviluppa per un'estesa di circa 30 km, prevede la velocizzazione a 180 km/h ed il raddoppio in variante ed in sede della linea storica, nella tratta che va dal Km 16+500 (di progetto della tratta Cancellò – Frasso), immediatamente dopo il nuovo PC di Frasso Telesino, sino al Km 46+887, immediatamente prima dell'attuale impianto di Vitulano.

La nuova infrastruttura, fino alla pk 19+000 circa, si sviluppa in stretto affiancamento alla sede del binario esistente. Nel successivo tratto di circa 7,5 km, la linea è in variante rispetto alla storica, fino ad arrivare alla pk 26+200 ove il nuovo tracciato si immette nell'impianto esistente di Teleso Terme (di seguito descritto in uno con gli altri impianti). In tale tratto sono previste la realizzazione della nuova fermata di Amorosi (Km 21+940) e della galleria artificiale di Teleso lunga circa 2.883 m.

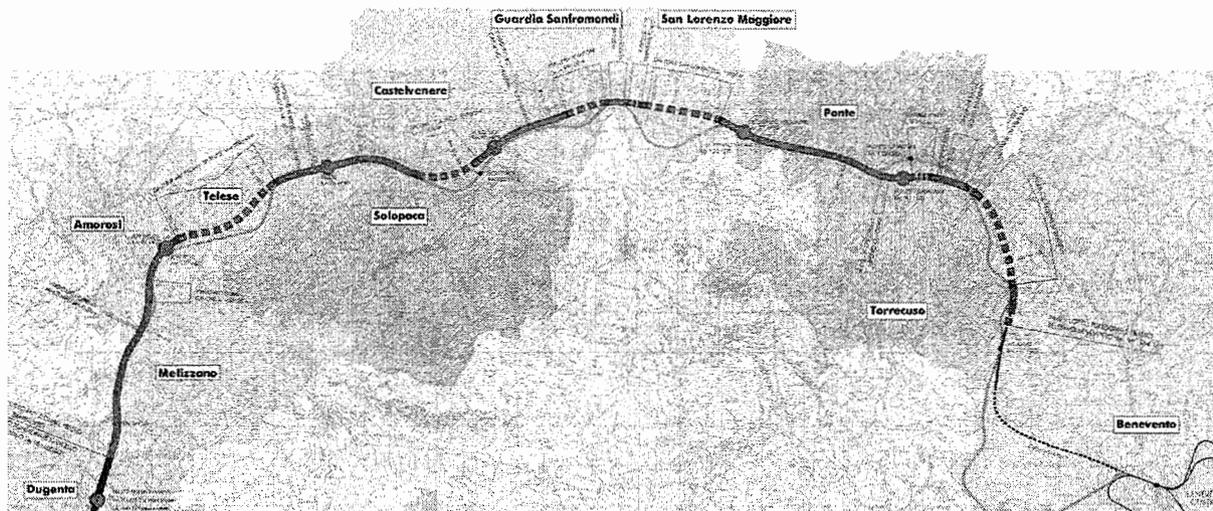
In uscita dall'impianto di Teleso il tracciato curva e si stacca nuovamente dalla linea esistente per procedere sostanzialmente in variante fino alla pk 37+000, in prossimità della fermata di S. Lorenzo Maggiore. In tale tratto sono previste le gallerie naturali Tuoro S. Antonio (l=1.620 m), Cantone (l=990 m), Limata (l=310 m) e San Lorenzo (1830 m).

All'uscita dell'impianto di San Lorenzo e fino alla pk 40+600 circa il tracciato si sviluppa nuovamente in stretto affiancamento alla linea storica. Quindi, fino alla fine del lotto, la linea è prevista in completa variante, con la realizzazione delle gallerie naturali Ponte (l=450 m), Roventa (215 m) e Le Forche (2.410 m)

La fine dell'intervento è alla pk 46+556, immediatamente prima dell'attuale stazione di Vitulano.

Il tratto compreso tra la fine progetto e la Stazione di Benevento è già raddoppiato ed in esercizio.

Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto



Mapa semplificata con indicazione del Tracciato

Indicatori di realizzazione:

- L= 30,4 Km di nuova linea a doppio binario in variante di tracciato ed in sede all'attuale linea a semplice binario.
- N.4 nuove fermate ed 1 Stazione
- N.1 Impianto ACC-M con Posto Centrale Multistazione a Napoli che gestirà tutti i PdS del nuovo collegamento ferroviario da Frasso Telesino (i) a Bivio Cervaro (e), ed il sistema di distanziamento previsto sarà del tipo Bca.
- 120.000 mq di area riambientalizzata.
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (20)

2) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
ad oggi sono state conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 s.m.i), ad esito della trasmissione avvenuta in data 31.05.2010 del Progetto Preliminare ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania.
 - In data 25.03.2011 il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento.

- Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali non ha ancora formulato il parere di propria competenza.

In data 13.3.2012 con Delibera di Giunta n. 103 la Regione Campania si è positivamente espressa sulla localizzazione urbanistica dell'intervento. La Regione Campania ha richiesto che RFI proceda alla valutazione delle richieste di modifica di tracciato proposte dalla provincia di Benevento e dai Comuni della Valle Telesina.

- Attività procedurali in corso:

in attesa del parere favorevole da parte del MIBAC per successivo avvio istruttoria a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT finalizzata alla formulazione della proposta al CIPE.

- Criticità da superare:

- parere favorevole sul progetto preliminare da parte del MIBAC e reperimento risorse economiche necessarie per la fase realizzativa dell'intervento.

b. Attività da intraprendere

Dopo la pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, sarà elaborata la progettazione definitiva da inviare al MIT e da assoggettare a Conferenza di Servizi in quanto, per questo progetto, l'iter autorizzativo di L.O. è stato avviato in data antecedente l'entrata in vigore della Legge n.106/2011.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;

- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

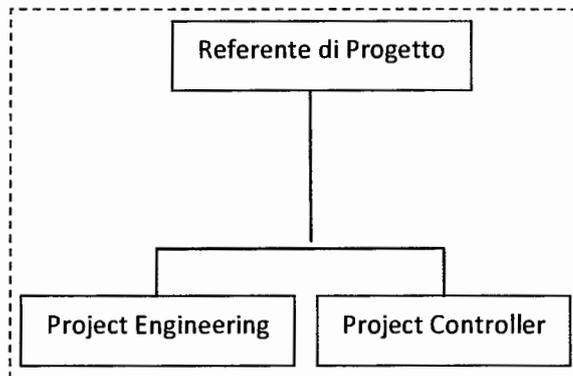
Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

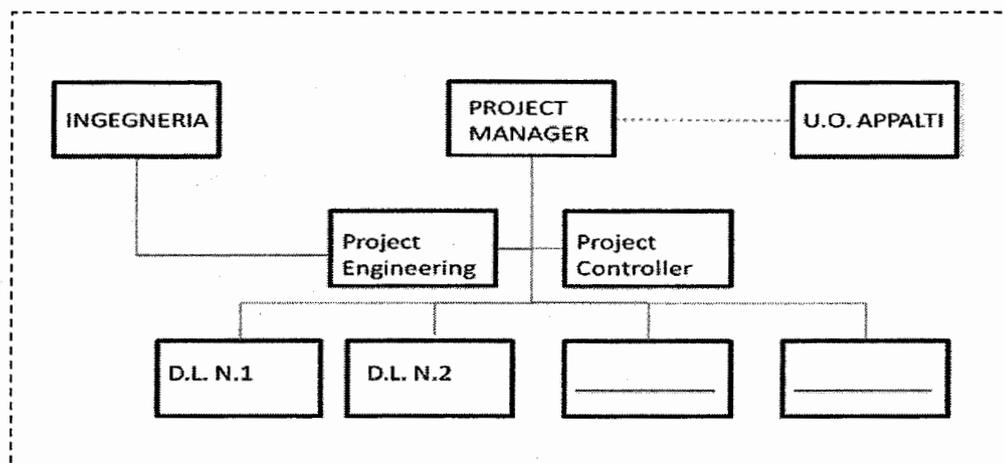
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



3) Quadro economico

Il Quadro Economico afferisce al progetto preliminare attualmente in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT, e pertanto non tiene conto delle possibili variazioni di costo derivanti dal quadro prescrittivo che si delinea ad esito dell'istruttoria.

Lo stesso sarà consolidato ad esito dell'approvazione del limite di spesa dell'intervento da parte del CIPE.

L'aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma RFI-MIT assicura la copertura economica della successiva fase di progettazione definitiva mentre la fase realizzativa è inserita tra le Opere Programmatiche.

Di seguito si riporta il dettaglio del quadro economico delle opere da realizzare (**costo a vita intera pari a 986 mln di Euro**).

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

- 629 mln/€. per Opere Civili
- 32 mln/€. per Sovrastruttura ferroviaria
- 111 mln/€. per Impianti Tecnologici
- 12 mln/€. per Opere Compensative

a.2) per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

- 1- lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi rimborsi previa fattura;
- 2- rilievi, accertamenti e indagini;
- 3- allacciamenti ai pubblici servizi;
- 4- 82 mln/€. imprevisti;
- 5- 39 mln/€. acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;
- 6- accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;
- 7- 81 mln/€. spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;
- 8- spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;
- 9- eventuali spese per commissioni giudicatrici;
- 10- spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;
- 11- spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;
- 12- I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.



7 Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Apice - Orsara”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto preliminare dell'intervento, nel seguito descritto, è stato inoltrato da RFI agli Enti ed ai Ministeri competenti in data 19 luglio 2010 per l'avvio dell'iter istruttorio di Legge Obiettivo.

Il Progetto sviluppato prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura a doppio binario di lunghezza totale pari a circa 47,4 Km in completa variante rispetto alla linea storica.

Il nuovo tracciato ferroviario, procedendo da Napoli in direzione Foggia, ha inizio al Km 88 circa, in corrispondenza della stazione di Apice opportunamente modificata e si sviluppa in direzione est.

Dopo un breve tratto all'aperto, il tracciato di progetto prevede un successione di gallerie (Rocchetta l= 6.500 m, Melito l=4.600 m, Grottaminarda l=1900m,) e di attraversamenti in viadotto del torrente Ufita, per poi proseguire nell'area dove è prevista la realizzazione della nuova Stazione Irpinia, con annesso posto di manutenzione.

All'uscita della Stazione e dopo un breve tratto allo scoperto il tracciato entra in galleria (Flumeri l= 2.200 m) per poi proseguire in viadotto per l'attraversamento del torrente Fiumarella, prima di immettersi, al Km 67+770, nella galleria “Irpinia”, lunga circa 21 Km.

La galleria “Irpinia” è senz'altro l'opera d'arte di maggiore importanza di tutto l'intervento costituendo una vera e propria galleria di valico appenninico. La sezione trasversale della galleria sarà del tipo a doppia canna a singolo binario con by-pass, di collegamento tra una canna e l'altra, ogni 500 m.

Le condizioni particolarmente scadenti dei terreni attraversati e l'elevata lunghezza della galleria pongono l'opera sul percorso critico dell'intero progetto; è stato pertanto condotto uno specifico studio finalizzato ad ottimizzare il numero di finestre costruttive in relazione al tempo e al costo di realizzazione.

L'uscita della galleria, lato Montaguto, è prevista sul fronte opposto a quello attualmente in frana.

Infatti, a seguito dell'evidenziarsi della problematica idrogeologica nella seconda metà del 2006, lo sviluppo del tracciato nella tratta indicata è stato sostanzialmente variato rispetto al precedente studio di fattibilità al fine di allontanarsi il più possibile dal versante in frana.

La suddetta variante ha determinato la necessita di attraversare sia il torrente Cervaro che la linea storica, prima di giungere nella nuova Stazione di Montaguto.

Superata la suddetta Stazione, il tracciato si immette nell'ultima galleria naturale denominata “Panni”, di lunghezza totale pari a 1300 m circa, per poi congiungersi, dopo

una zona all'aperto composta da tratti in viadotto e in rilevato, al tracciato di progetto della Orsara – Bovino.



Mappa semplificata con indicazione del Tracciato

Indicatori di realizzazione:

- L= 47,4 Km di nuova linea a doppio binario in variante di tracciato rispetto all'attuale linea a semplice binario.
- N.2 nuove Stazioni ed 1 Fermata
- N.1 Impianto ACC-M con Posto Centrale Multistazione a Napoli che gestirà tutti i PdS del nuovo collegamento ferroviario da Frasso Telesino (i) a Bivio Cervaro (e), ed il sistema di distanziamento previsto sarà del tipo Bca.
- 200.000 mq di area riambientalizzata.
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (5)

2) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
ad oggi sono state conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 s.m.i), ad esito della trasmissione avvenuta in data 19.07.2010 del Progetto Preliminare ai

Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania.

- In data 25.03.2011 il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento.
- Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali non ha formulato il parere di propria competenza.
- Nel Protocollo d'Intesa del 08.03.2012 tra MIT, Ministro per la Coesione Territoriale, Regione Campania e RFI "per il congiunto coordinamento ai fini della realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli – Bari", la Regione ha espresso l'esigenza di rivedere il progetto in istruttoria presso il MIT, per ritornare alla soluzione progettuale originariamente ipotizzata da RFI di un tracciato diretto tra le stazioni di Apice e Orsara. Ad oggi, con Delibera di Giunta Regionale n. 366 del 17/07/12 (che rettifica, in parte qua, la DGR n. 87/12) la Regione Campania ha ritenuto di dare atto che in relazione al IV° lotto Apice Orsara non ha espresso volontà di modifica del tracciato nel termine del 15/0 012 e che pertanto il tracciato resta invariato.

- - Attività procedurali in corso:

in considerazione di quanto sopra, le attività di istruttoria a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT, ai fini della formulazione della proposta al CIPE, devono ritenersi in corso:

- in attesa del parere favorevole da parte del MIBAC per successivo avvio istruttoria a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT finalizzata alla formulazione della proposta al CIPE.
- Criticità da superare:
 - Parere favorevole sul progetto preliminare da parte del MIBAC e reperimento risorse economiche necessarie per la fase realizzativa dell'intervento.

b. Attività da intraprendere

Dopo la pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, sarà elaborata la progettazione definitiva da inviare al MIT e da assoggettare a Conferenza di Servizi in quanto, per questo progetto, l'iter autorizzativo di L.O. è stato avviato in data antecedente l'entrata in vigore della Legge n.106/2011.

A valle della pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo, ed entro 90 giorni da detta pubblicazione, sarà indetto appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione** economica del Progetto;
- Le diverse interconnessioni (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali correlazioni tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

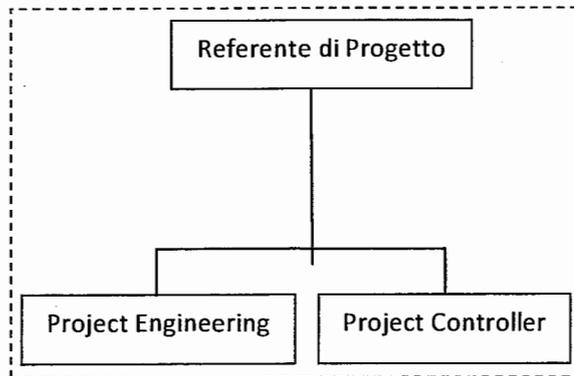
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

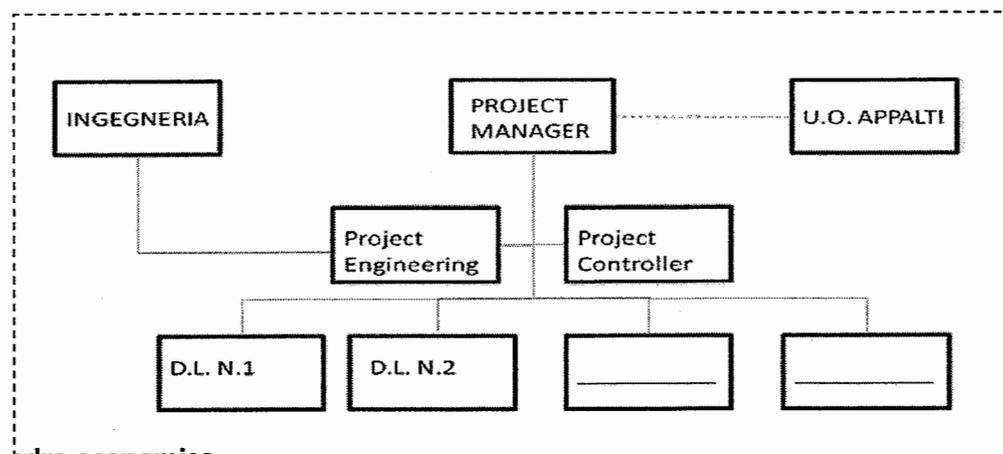
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



3) Quadro economico

Il Quadro Economico afferisce al progetto preliminare attualmente in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT.

L'aggiornamento 2010 - 2011 del Contratto di Programma RFI-MIT assicura la copertura economica della successiva fase di progettazione definitiva mentre la fase realizzativa è inserita tra le Opere Programmatiche.

Di seguito si riporta il dettaglio del quadro economico delle opere da realizzare (costo a vita intera pari a 2.676 mln di Euro).

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

- 1.830.mln/€. per Opere Civili
- 70 mln/€. per Sovrastruttura ferroviaria
- 248 mln/€. per Impianti Tecnologici
- 36 mln/€. per Opere Compensative

a.2) per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

- 1- lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi rimborsi previa fattura;
- 2- rilievi, accertamenti e indagini;
- 3- allacciamenti ai pubblici servizi;
- 4- 221 mln/€. imprevisti;
- 5- 28 mln/€. acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;
- 6- accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;
- 7- 243 mln/€. spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;
- 8- spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;
- 9- eventuali spese per commissioni giudicatrici;
- 10- spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;
- 11- spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;
- 12- I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.

8 Itinerario Napoli – Bari - Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Caserta - Foggia – “Tratta Cervaro-Bovino”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il Progetto in argomento si articola in tre sottoprogetti di cui soltanto il Sottoprogetto 2 “Raddoppio Tratta Cervaro-Bovino” è inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo.

Per completezza si riporta una breve descrizione anche degli altri 2 sottoprogetti.

SOTTOPROGETTO 1 “Raddoppio Tratta Vitulano - Apice”

L'intervento di raddoppio della tratta Vitulano – Apice, a cavallo della Stazione di Benevento, risulta completato e la tratta è in esercizio dalla fine degli anni '90.

Restano da consuntivare residue prestazioni connesse per lo più a contenziosi con privati per aspetti di natura espropriativa.

SOTTOPROGETTO 2 “Raddoppio Tratta Cervaro - Bovino” (rif. Mappa allegata)

Il raddoppio della tratta Cervaro – Bovino si estende per circa 23 km (dal km 6+200 al km 29+150 della linea Foggia - Napoli).

Ha inizio dal nuovo Bivio di Cervaro e prosegue fino alla punta scambi estrema lato Caserta del nuovo Posto di passaggio d/s binario con fermata di Bovino.

L'intervento, con prevalenti tratti in variante e tratti in affiancamento alla linea esistente, comprende la realizzazione del nuovo impianto di Bivio Cervaro con corretto tracciato per le relazioni Foggia - Caserta ed in deviate per la linea Foggia – Potenza, e la semplificazione del piano del ferro dell'attuale stazione di Cervaro che perderà la sua attuale funzione di stazione di diramazione verso Caserta e Potenza.

È inoltre prevista la realizzazione della nuova Stazione di Ponte Albanito (realizzata in corrispondenza dell'attuale impianto), del nuovo Posto di passaggio d/s binario con fermata di Bovino, la soppressione della Stazione di Troia – Castelluccio dei Sauri e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti che saranno sostituiti da cavalcaferrovia.

Il raddoppio della linea, la cui velocità di progetto è di 200 Km/h, si sviluppa essenzialmente in rilevato, ad eccezione di qualche breve tratto a mezza costa, in generale ad una quota non inferiore a quella del binario attuale.



Il raddoppio si realizza sostanzialmente attraverso due macro fasi funzionali di esercizio; con la prima sarà attivato il nuovo binario dispari su nuova sede e predisposte tutte le opere (civili, armamento, ecc.) necessarie all'attivazione del doppio binario ad esclusione dell'attrezzaggio tecnologico definitivo che è oggetto di separato appalto. Nello specifico è prevista la realizzazione di un Apparato Centrale Multistazione per il quale è stato affidato lo scorso mese di marzo l'appalto integrato. Il Posto Centrale dell'ACC-M, che sarà ubicato presso la Stazione di Benevento presenziata, e telecomandato da Napoli grazie all'interfacciamento con il CTC di linea, è dimensionato per la gestione dei Posti di Servizio connessi ai successivi interventi di raddoppio previsti sulla Direttrice.

Finalizzati all'attivazione della prima fase (attivazione del futuro binario dispari su nuova sede) sono stati altresì attivate delle trattative per l'adeguamento e la riconfigurazione dei sistemi/impianti esistenti CTC, SCMT, SSC e DOTE.

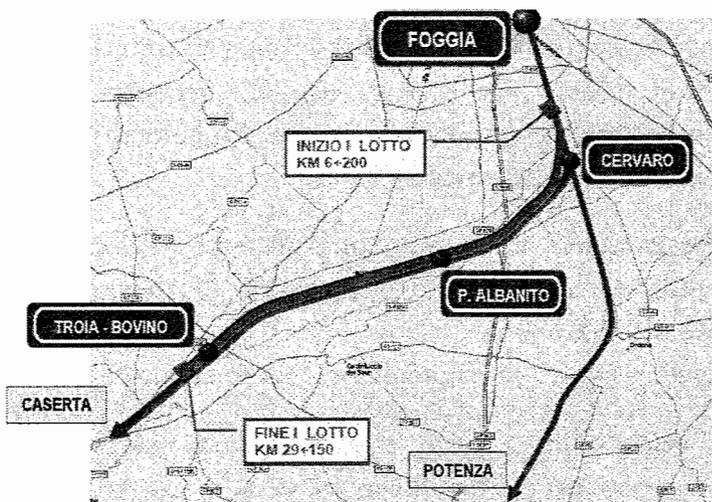
SOTTOPROGETTO 3 "Raddoppio Tratta Bovino - Orsara"

L'intervento prevede il raddoppio a 160 Km/h della tratta Bovino – Orsara, e si sviluppa sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato; non è prevista la costruzione di nuove stazioni; le due esistenti, Bovino ed Orsara, saranno dismesse dopo l'attivazione del raddoppio della tratta.

Nell'aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto do Programma RFI-MIT, l'intervento risulta defanziato (CVI=300 mln Euro) e inserito fra le Opere Programmatiche.

-----○-----

Premesso quanto sopra esposto, i contenuti della presente scheda afferiscono al solo Sottoprogetto "Raddoppio Cervaro - Bovino".



**Raddoppio Cervaro – Bovino:
Mappa semplificata con
indicazione del tracciato**

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

Indicatori di realizzazione:

- L= 22,95 Km
- N.1 Stazione (Ponte Albanito) e 1 Fermata (Bovino)
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (7)

2) Risultati attesi

I principali risultati attesi sono:

Con l'attivazione del raddoppio della tratta Cervaro – Bovino, che si concretizzerà nel corso del 2014 (con l'attivazione dell'ACC-M), si realizza un primo step dell'Itinerario Napoli – Bari, al cui completamento va evidentemente attribuito il completo conseguimento degli obiettivi prestazionali attesi.

Pur tuttavia, il nuovo assetto infrastrutturale ed impiantistico connesso alla realizzazione dell'appalto infrastrutturale in corso consente sin dalla prima fase funzionale di poter beneficiare di una serie di vantaggi derivanti essenzialmente dalla soppressione dei numerosi passaggi a livello presenti lungo la linea e, all'attivazione del raddoppio della tratta (contestualmente all'attivazione dell' ACC-M), di poter beneficiare dell'incremento degli standard di regolarità e sicurezza della circolazione e di un recupero dei tempi di percorrenza stimato in circa 8 minuti.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	218	210
RFI		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	140	200
		Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80	200

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
l'intervento infrastrutturale, in corso di realizzazione, ha conseguito le autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali (provvedimento del

27.08.2003) nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, l'approvazione nell'ambito della Conferenza dei Servizi (provvedimento finale del 17.03.2004).

- Attività procedurali in corso:
non sono in corso attività procedurali essendo l'intervento in avanzata fase realizzativa.
- Criticità da superare:
 - ulteriori prescrizioni formulate dalla competente Soprintendenza archeologica della Puglia, che hanno impedito lo svincolo di limitate aree della sede ferroviaria;
 - rilascio nulla osta operativo del comune di Foggia per l'apertura delle opere sostitutive dei PL da sopprimere, condizionati ad ulteriori interventi sul territorio, fra i quali la modifica di alcuni tratti di barriere anti rumore con la potenziale necessità di una nuova autorizzazione della Soprintendenza Paesaggistica.

b. Attività da intraprendere

- a. Incontri con la Soprintendenza della Puglia per la risoluzione della criticità sopra evidenziata;
- b. Stipula del contratto d'appalto di progettazione e realizzazione dell'ACC-M (appalto tecnologico) prevista per la fine del corrente mese di aprile.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

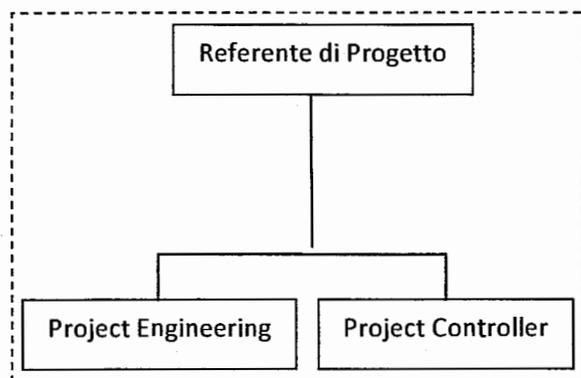
Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;

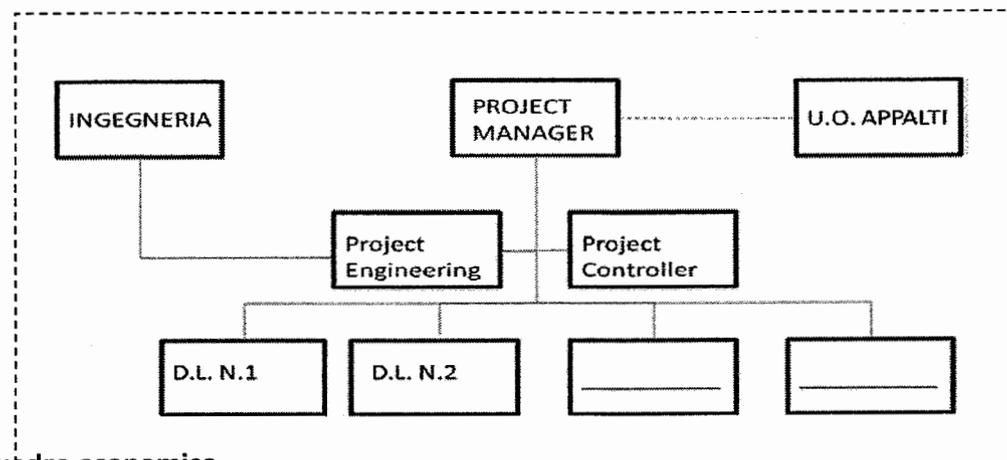
- il *Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- il *Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro-economico

Il seguente Quadro Economico afferisce all'importo complessivo del Sottoprogetto Cervaro – Bovino (CVI=230,4 mln di Euro) e tiene conto di tutti gli interventi e/o appalti ivi previsti (Appalto infrastrutturale in corso, Appalto tecnologico ACC-M ed interventi per l'adeguamento e la riconfigurazione dei sistemi/impianti esistenti CTC, SCMT, SSC e DOTE) ai quali si aggiungono 19,6

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

milioni di euro afferenti all'intervento già eseguito sul tratto Vitulano-Apice per un costo a vita intera complessivo **pari a 250 milioni di euro.**

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

- 128,2 mln/€. per Opere Civili
- 26,3 mln/€. per Sovrastruttura ferroviaria (armamento – TE)
- 26,5 mln/€. per Impianti Tecnologici
- 10 mln/€. per Opere Compensative

a.2) 4,4 mln/€ per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

- 1- lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi rimborsi previa fattura;
- 2- rilievi, accertamenti e indagini;
- 3- allacciamenti ai pubblici servizi;
- 4- 4 mln/€. imprevisti;
- 5- 13 mln/€. acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;
- 6- accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;
- 7- 18 mln/€. spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;
- 8- spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;
- 9- eventuali spese per commissioni giudicatrici;
- 10- spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;
- 11- spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;
- 12- I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.

9 Ripristino itinerario merci Napoli – Bari (a Foggia)

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'intervento "ripristino itinerario merci NA - BA (a Foggia)" consiste nel ripristino della bretella di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia – Bari e Foggia - Napoli; tale intervento consentirà di non far transitare, sostare e movimentare, all'interno della stazione di Foggia, i treni merci provenienti da Taranto e diretti verso Battipaglia.

L'intervento si compone dei seguenti lavori:

a) Lavori di ripristino della sede ferroviaria e suo attrezzaggio tecnologico.

La bretella di collegamento sarà a singolo binario elettrificato, avrà uno sviluppo complessivo di circa 1,6 km e una velocità di tracciato di 60 Km/h.

b) Lavori agli impianti tecnologici.

Consistenti negli interventi agli impianti tecnologici della stazione di Foggia e delle tratte adiacenti.

c) Lavori per la realizzazione delle opere civili connesse e delle opere di compensazione ambientale.

Tali lavori consistono essenzialmente:

- Nella realizzazione di un sottovia come opera sostitutiva di due passaggi a livello e delle nuove viabilità complanari e di accesso ai fondi interclusi;
- Nella sistemazione a verde di un "Regio Tratturo" interessato dalle opere come intervento di mitigazione prescritto dalla Regione Puglia in ambito di Conferenza di Servizi.

Si riporta di seguito la localizzazione schematica e planimetrica degli interventi in progetto.



Sulla base del sistema di monitoraggio unificato del Ministero dello Sviluppo Economico gli indicatori di realizzazione sono quelli di seguito indicati.

– **indicatore fisico:** Km di binario attrezzato – u.m. Km (per un totale di 1,6 km)

Indicatori di realizzazione:

- L= 1,6 Km di nuova linea

2) Risultati attesi

Il prioritario scopo dell'intervento è quello di evitare che il trasporto di merci potenzialmente pericolose debba sostare ed essere movimentato nell'ambito della stazione di Foggia collocata in pieno centro abitato; come conseguenza di tale shunt verranno anche a determinarsi una riduzione dei tempi di percorrenza complessivi dei treni merci lungo l'itinerario Bari – Caserta. Con riferimento a quest'ultimo risultato si riporta di seguito il relativo indicatore:

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza(*)	minuti	210	193

(*) riferito al collegamento Napoli-Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro-Bovino

3) Attuazione

a. Stato procedurale

- *principali milestone/autorizzazioni già conseguite :*
il progetto definitivo è stato già assentito con prescrizioni, in sede di Conferenza dei Servizi, da tutti gli Enti e le Amministrazioni coinvolte e con Decreto n. 0000814 del 21 dicembre 2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia e Basilicata ha decretato di procedere all'intesa Stato – Regione. In particolare in riferimento al "Regio Tratturo" interessato dal progetto sono state espresse le necessarie autorizzazioni, con prescrizioni da recepire in sede di sviluppo della progettazione esecutiva
- *attività procedurali in corso:*
nn.
- *criticità da superare:*
erogazione del finanziamento per poter procedere alla dichiarazione di pubblica utilità e all'avvio dell'attività negoziale.

b. Attività da intraprendere

- *approvazioni da ottenere:*
nessuna.
- *esecuzione delle progettazioni:*
la progettazione definitiva è conclusa.
- *strategia di affidamento lavori attività progettuali e lavori:*
l'affidamento dei lavori avverrà con più appalti integrati (progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori).

c. Cronoprogramma generale

Si veda scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento sarà gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente).

La figura del Referente di Progetto è stata individuata da RFI nel dirigente responsabile della Direzione Territoriale Produzione Bari di RFI.

Ferma restando le responsabilità della Committenza dell'investimento poste a carico del Referente di Progetto, al fine di garantire una più efficace ed efficiente azione di presidio dei Progetti d'investimento, alcune responsabilità gestionali sono dallo stesso delegate al Soggetto Tecnico interno incaricato.

Il controllo tecnico/economico/finanziario dell'intero progetto verrà comunque mantenuto a livello di Referenza di Progetto.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Premessa

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Premessa

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico

attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni
- correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Premessa

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;

- il *Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

L'affidamento delle prestazioni avverrà con procedure di gara aperte effettuate dalla struttura Legale di RFI; gli appalti saranno appalti integrati e pertanto il progetto esecutivo verrà sviluppato dall'appaltatore.

La direzione lavori sarà effettuata dalla Direzione Territoriale Produzione Bari di RFI.

4) Quadro economico (ex art. 16 del DPR 207/2010)

Si riporta di seguito il quadro economico redatto secondo le previsioni dell'art. 16 Dlgs 207/2010, riferito Progetto Definitivo da approvare all'atto del finanziamento dell'intervento.

Costo Complessivo Euro 10.000.000

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

	Keuro
Civili	3.600.000,00
Sovrastruttura ferroviaria	2.700.000,00
Tecnologici	200.000,00
Opere compensative	
	6.500.000

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	250.000

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	90.000,00
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	50.000,00
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	20.000,00
b4 - imprevisti;	800.000,00
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	1.000.000,00
<u>b6 - accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;</u>	500.000,00
b7 - spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	700.000,00
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	20.000,00
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	20.000,00
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	50.000,00
SPESE GENERALI	
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	
	3.250.000

10 Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare)

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto preliminare "Nodo Bari: Bari Sud" è parte di un più vasto complesso progettuale relativo all'evoluzione del Nodo ferroviario di Bari volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e miglioramento in generale del trasporto ferroviario, al miglior inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e alla riqualificazione urbanistica delle aree che saranno dismesse.

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante della linea ferroviaria in uscita dalla Stazione di Bari Centrale in direzione sud nel tratto Bari C.le – Bari Torre a Mare.. La variante si affianca al tracciato delle Ferrovie Sud Est per porsi agli estremi del territorio comunale con ritorno sulla linea esistente in prossimità della stazione di Bari Torre a Mare.

Il nuovo tracciato ferroviario prevede tratti in rilevato ed in trincea e comprende numerose interferenze con la viabilità esistente, risolte in sottopasso o in sovrappasso. Sono altresì previsti diversi attraversamenti di "lame" (incisioni naturali scavate dalle acque meteoriche nella roccia calcarea) con scatolari o ponti ad arco e la principale "Lama San Giorgio" con una travata metallica.

L'estesa dell'intervento ha una lunghezza di circa 10,2 km; pendenze non superiori al 12 ‰ e velocità di tracciato impostata a 160 km/h.

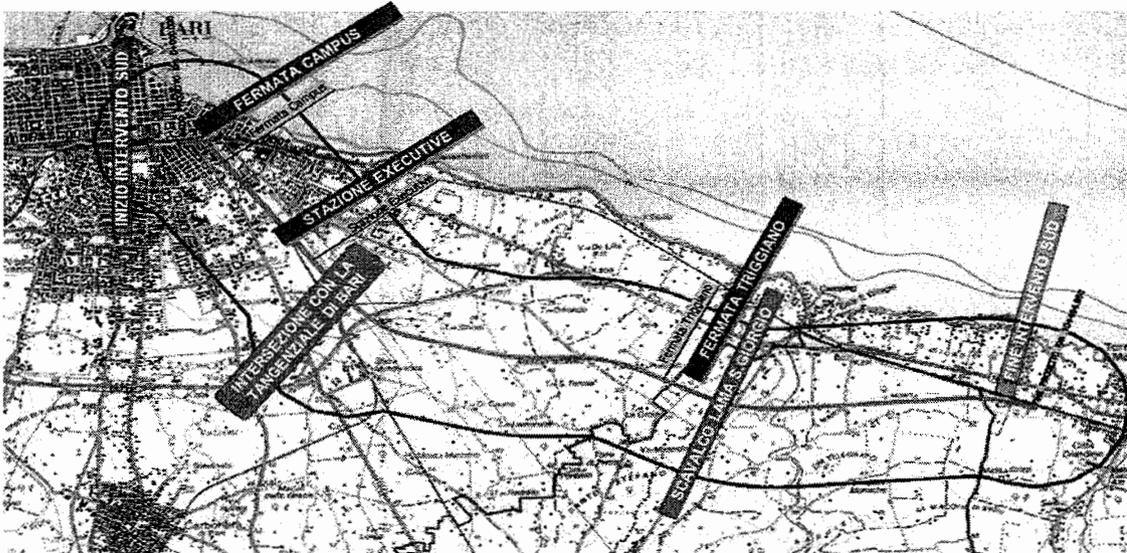
La variante di tracciato comprende, oltre alla realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria, i seguenti interventi:

- realizzazione nuova Fermata Campus;
- realizzazione nuova Stazione Executive;
- realizzazione nuova Fermata Triggiano;
- soppressione di 2 passaggi a livello RFI e 1 passaggio a livello Ferrovie Sud Est;
- rimozione della linea ferroviaria esistente compresa nella tratta in variante;
- opere di mitigazione ambientale e riambientalizzazione.

Nel primo tratto del nuovo tracciato, tra la stazione di Bari Centrale e la stazione Executive, sarà realizzata una linea a 4 binari tutti di proprietà RFI. La stazione Executive sarà una stazione di diramazione tra le due linee a singolo binario delle Ferrovie Sud Est, che prosegue verso la stazione di Bari Mungivacca e la linea a doppio binario della rete

RFI verso Lecce. I treni delle FSE proseguiranno dalla stazione Executive sulla rete RFI fino a Bari C.le.

La tratta in variante di Bari Sud si sviluppa in un contesto che vede la netta prevalenza delle zone extraurbane a destinazione agricola, (sia in territorio barese sia in territorio di Triggiano) ponendosi ai margini esterni delle future aree di espansione previste dai vigenti Piani urbanistici.



Indicatori di realizzazione:

- L= 10, 2 Km di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario
- n.1 nuovo impianto ACC in Bari Executive
- n. 2 nuove fermate (Campus e Triggiano)
- 185.800 mq di area riambientalizzata (aree dismesse)
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (3)

2) Risultati attesi

Il Nodo di Bari si configura come un crocevia del sistema ferroviario nazionale passeggeri e merci, in cui confluiscono sia le numerose linee essenzialmente dedicate al servizio regionale e metropolitano, sia gli itinerari merci del Corridoio Adriatico e del corridoio Gioia Tauro – Taranto - Bari.

Gli obiettivi che il progetto Bari Sud intende perseguire sono:

- ridurre le interferenze tra le linee ferroviarie ed il territorio comunale;
- realizzare un sistema di trasporto integrato, intermodale ed intramodale ad elevata frequenza, con l'integrazione dei "piani del ferro" delle diverse aziende ferroviarie nei punti di confluenza (o terminali) delle linee;

- seguire, nel disegno del nuovo tracciato, l'evoluzione urbana della città con la realizzazione delle nuove fermate/stazioni di Campus, Executive e Triggiano secondo gli indirizzi programmatici e di sviluppo previsti localmente,
- migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza ed con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- eliminare i 3 passaggi a livello ancora presenti a sud di Bari;
- liberare la città di Bari dalla presenza di una linea che la divide in due parti, con ciò impedendo di fatto la comunicazione di interi quartieri tra loro, con il conseguente congestionamento delle aree centrali visto l'esiguo numero di sottopassi/sovrappassi ferroviari oggi esistenti;
- recuperare, riqualificare e valorizzare le aree ferroviarie da dismettere;
- abbattere i livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree della città di Bari;

L'arretramento, rispetto al mare, del tratto FS Bari - Lecce (Bari Sud) è previsto negli strumenti urbanistici della città di Bari fin dagli anni '70.

Il tracciato attuale è infatti caratterizzato da un livello di inquinamento acustico, atmosferico e vibratorio particolarmente elevato per la vicinanza dei fabbricati e dalla presenza di due passaggi a livello che determinano fenomeni di congestione nelle principali viabilità alternative costituite dal sottopasso di Via Luigi di Savoia e dal sovrappasso di Via Apulia.

Il programma di riqualificazione della zona interessata dall'attuale infrastruttura ferroviaria prevede di dotare il quartiere Japigia di un accesso diretto al mare e la fruibilità della costa. L'investimento, oltre a costituire un presupposto per un programma di riqualificazione della costa a sud di Bari, attualmente in una situazione di degrado, è altresì funzionale allo sviluppo edilizio della zona ove è già in corso la costruzione di una nuova lottizzazione costituita da n. 2 maglie urbane in prossimità della fermata Triggiano con l'insediamento di 16.200 abitanti oltre al terziario.

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

Sono state già conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 be s.m.i):

- parere del Ministero dell'Ambiente sulla base dell'espressione favorevole della propria Commissione VIA emesso il 02/12/2010;

- approvazione del progetto, ai fini della localizzazione urbanistica, da parte della Regione Puglia emessa con Delibera n.742 del 19/04/11;
- parere favorevole del Ministero dei Beni ed Attività Culturali (MiBAC) emesso il 30/05/11;
- parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 98/2011 emesso il 20/10/11.

- Attività procedurali in corso:

Ad oggi la Struttura Tecnica di Missione del MIT ha completato l'istruttoria sul progetto preliminare per l'inoltro del progetto al CIPE

- Criticità da superare:

b. Attività da intraprendere

Dopo la pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, sarà elaborata la progettazione definitiva da inviare al MIT e da assoggettare a Conferenza di Servizi in quanto, per questo progetto, l'iter autorizzativo di L.O. è stato avviato in data antecedente l'entrata in vigore della Legge n.106/2011.

A valle della pubblicazione sulla G.U. della Delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo, ed entro 90 giorni da detta pubblicazione, sarà indetto appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

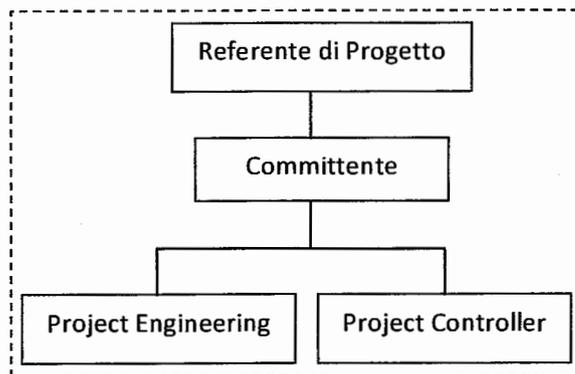
Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

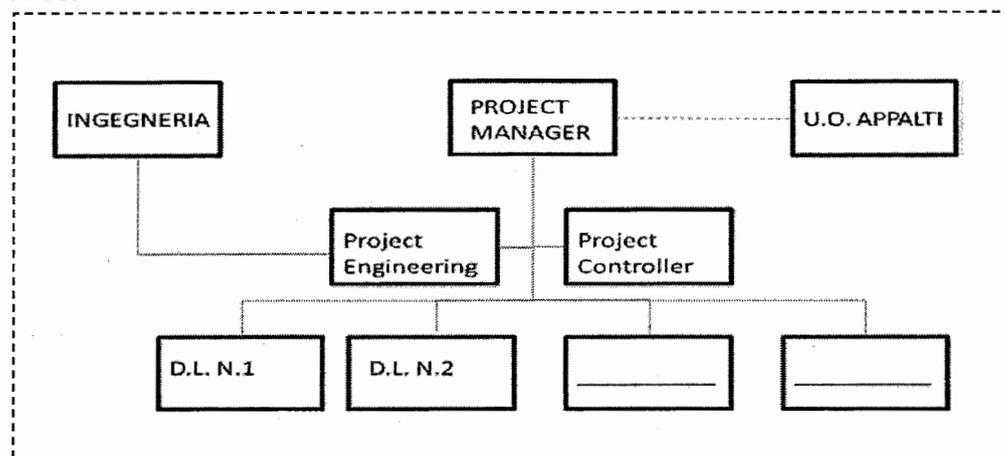
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

4) Quadro economico

RIEPILOGO PER CATEGORIE DI OPERE:

VOCI DI COSTO	IMPORTO RELATIVO AD OPERE FERROVIARIE	IMPORTO RELATIVO AD OPERE EXTRALINEA E DI RIAMBIENTALIZZAZION E	IMPORTO TOTALE	INCIDENZA SULLA VALUTAZIONE TECNICA
OPERE CIVILI	104.278.207	54.891.123	159.169.330	45,47%
SOVRASTRUTTURA FERROVIARIA	22.458.186		22.458.186	6,42%
IMPIANTI TECNOLOGICI	24.427.594		24.427.594	6,98%
ACQUISIZIONE AREE	109.187.468		109.187.468	31,19%
OPERE COMPENSATIVE		3.000.000	3.000.000	0,86%
TOTALE OPERE	260.351.455	57.891.123	318.242.578	90,91%
IMPREVISTI	26.035.146	5.789.112	31.824.258	9,09%
VALUTAZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO	286.386.601	63.680.235	350.066.836	100,00%

SCHEDA ECONOMICA DEL PROGETTO:

TOTALE VALUTAZIONE TECNICA INVESTIMENTO	350
SERVIZI DI INGEGNERIA ED ALTA SORVEGLIANZA (a cura RFI)	27
COSTI INTERNI RFI FINO ALLA CONSEGNA DELL'OPERA (a cura di RFI)	7
ONERI FINANZIARI E ADEGUAMENTO MONETARIO (a cura RFI)	-
RISCHI DI INVESTIMENTO	0
SPESE GENERALI DEL COMMITTENTE	7
LIMITE DI SPESA DELL'INFRASTRUTTURA DA REALIZZARE	391

Il livello progettuale a cui si riferisce il quadro economico è la progettazione preliminare attualmente presso il MIT per il futuro inoltro al CIPE.

Il quadro economico sarà aggiornato al successivo livello progettuale.

11 Sistemazione Nodo di Bari: ACC Bari PN

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto consiste nel completamento del raddoppio delle linee Bari – Lecce e Bari – Taranto in ingresso in Bari Centrale.

Il primo intervento, consistente nel raddoppio della tratta Bari Parco Sud – Bari Torre a Mare, è stato ultimato nel luglio 2004.

Il secondo intervento prevede il nuovo ingresso in variante sia del ramo merci sia del ramo viaggiatori della linea Bari – Taranto, le modifiche della radice nord di Bari C.le, nonché l'impianto ACC di Bari P.N. che gestirà, nel "Bivio S. Andrea" la suddivisione in due rami, merci e viaggiatori, della linea Bari – Taranto raddoppiata.

Nel novembre 2008 e nel giugno 2009 sono già stati attivati rispettivamente l'ingresso merci in Bari S. Andrea e l'ingresso viaggiatori a semplice binario in Bari Centrale.

Il completamento del secondo intervento consiste pertanto nella realizzazione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato ACC nella stazione di Bari Parco Nord, comprensivo del fabbricato tecnologico e degli impianti tecnologici accessori, di piazzale e di cabina (impianti LFM, TLC, impianti meccanici); delle modifiche al PRG di Bari Parco Nord lato Taranto e delle modifiche alla radice nord di Bari Centrale, con relative modifiche alla linea di contatto, finalizzate al raddoppio dell'ingresso della linea viaggiatori in Bari Centrale

Il nuovo impianto ACC avrà schema di principio V401/412 telecomandabile e dovrà prevedere e contenere la realizzazione di un bivio a doppio binario per le diramazioni verso la stazione di Bari C.le e verso la linea per Taranto;

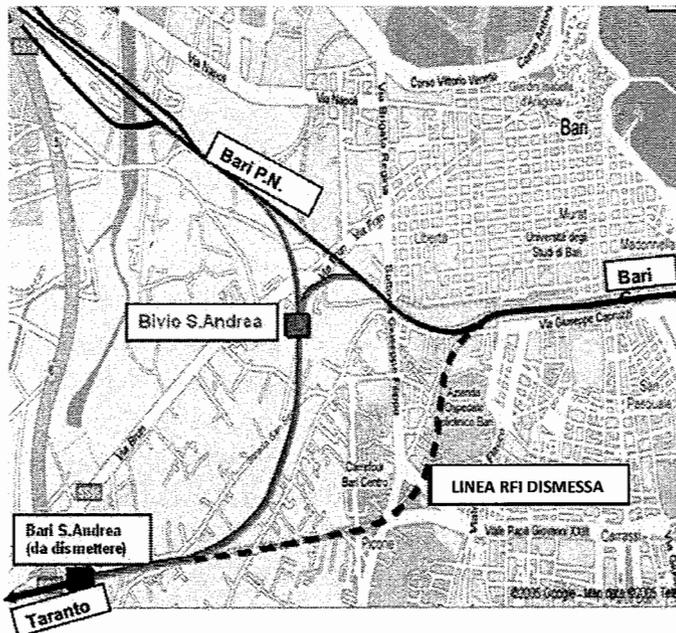
Il progetto prevede inoltre:

- la realizzazione di un nuovo impianto per l'accertamento TV PL Km. 644+714 della stazione di Bari Parco Nord e relativa remotizzazione nel fabbricato SCC di Bari Lamasinata;
- le modifiche all'impianto ACEI di Bari Lamasinata per la gestione dei due punti di confine al bivio Km. 643+467 della stazione di Bari Parco Nord;
- la realizzazione di nuovo Sistema Integrato di Alimentazione e Protezione (SIAP) nella stazione di Bari Parco Nord;

Il nuovo impianto ACC di Bari Parco Nord sarà attrezzato con nuovo impianto SCMT e dovrà essere predisposto per il telecomando SCC con realizzazione di una Postazione Operatore Remota da ubicare all'interno del fabbricato SCC di Bari Lamasinata.

Le relazioni di linea del nuovo impianto ACC di Bari Parco Nord con Bari C.le e con Bari S. Spirito rimarranno quelle esistenti (BAB 3/2 a c.c.), mentre i due nuovi tratti di linea a doppio binario del bivio verso Bari C.le e verso Taranto saranno gestiti con nuovi impianti Bca reversibili a schema di principio SBA16. Inoltre i due tratti di linea a semplice binario dell'Indipendente Lamasinata da Bari Parco Nord verso Bari C.le e verso la stazione di Bari Lamasinata, attualmente gestiti con BA a c.f., saranno gestiti con nuovi Sistemi Blocco Conta Assi.

Per tutti gli interventi sopra esposti sarà necessario realizzare un fabbricato tecnologico per il contenimento della sala apparato in cui collocare le apparecchiature ACC ed SCMT, l'ufficio Movimento, il locale Tecnologico destinato ad accogliere il Posto periferico SCC e gli armadi TLC, il locale centraline – batterie, il locale destinato al Gruppo Elettrogeno.



Indicatori di realizzazione:

- n.1 nuovo impianto ACC in Bari Parco Nord

2) Risultati attesi

L'intervento tecnologico dell'ACC di Bari PN si inserisce in un contesto infrastrutturale e temporale che prevede la realizzazione dei seguenti interventi correlati ed è strumentale per la loro messa in esercizio:

- a) completamento del raddoppio della linea Bari - Taranto, nel tratto tra le attuali stazioni di Bari S. Andrea e Bitetto;
- b) adeguamento della radice nord della stazione di Bari C.le con modifica del piano del ferro per l'ingresso del doppio binario della linea Bari – Taranto in Bari (semplificazione e rettifica dei binari della linea Bari – Foggia, del binario della linea "Indipendente Lamasinata");
- c) adeguamento infrastrutturale della ex linea marittima ad uso di Ferrotranviaria (concessionario Ferrovie del Nord Barese).

Gli interventi tecnologici all'impianto ferroviario di Bari Parco Nord sono pertanto da inquadrare come fase funzionale del più ampio progetto di "Sistemazione del nodo di Bari" e sono propedeutici all'attivazione del raddoppio, in ingresso a Bari, della linea Bari Taranto.

L'intervento persegue inoltre l'obiettivo di gestire in un unico Posto di Servizio il piazzale della stazione di Bari Parco Nord ed il piazzale di Bari S. Andrea ed di ottenere l'impresenziamento del nuovo Posto di Servizio.

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

Il progetto si estende in aree totalmente ferroviaria pertanto non necessita di autorizzazioni da parte di Terzi.

- Attività procedurali in corso:

Il 26/03/20012 è avvenuta la consegna dell'appalto inerente la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'impianto.

Ad oggi è in corso la redazione della progettazione esecutiva da parte della Ditta Appaltatrice.

- Criticità da superare:

Al momento non ci sono criticità da superare

b. Attività da intraprendere

Attualmente è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltatore a cui seguirà la verifica di detta progettazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive

- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
 - Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
 - Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

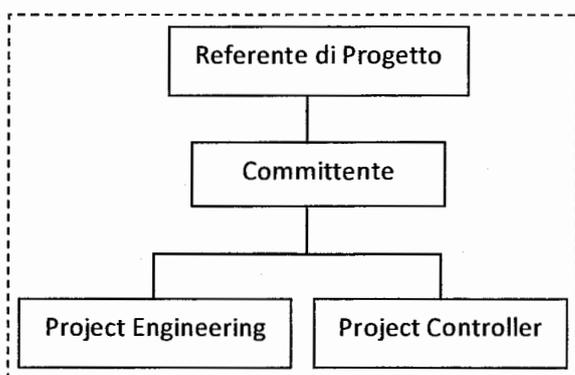


Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

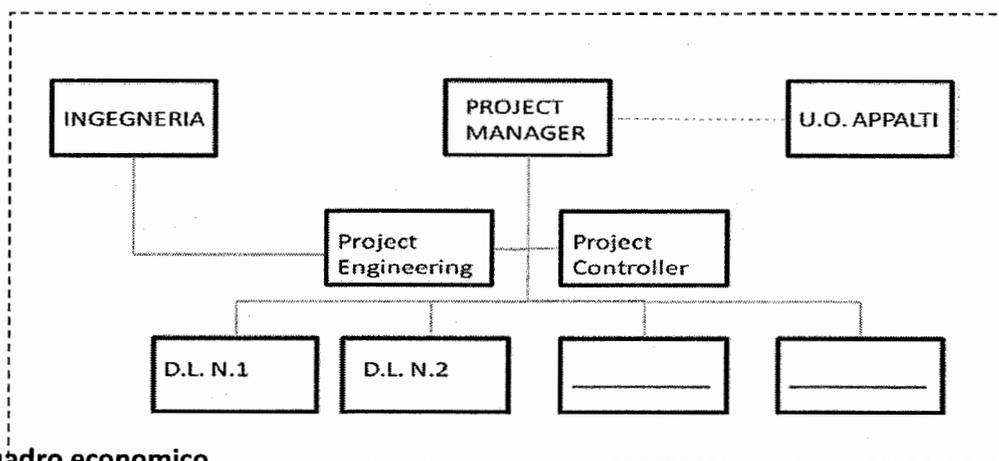
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico



*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

Il costo a vita intera dell'investimento è di 159.607.931,74 € di cui sono già stati consunti 111.244.000 € per gli interventi già ultimati.

Costo Complessivo degli interventi in corso e ancora da realizzare: 48.363.932 Euro

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

	Keuro
Progettazione esecutiva	490
Civili	3.748
Sovrastruttura ferroviaria	17.010
Tecnologici	17.645,93
	38.893,93

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	630

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	0
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	63
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	378
b4 - imprevisti;	2.297
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	0
b6 - accantonamento di cui all' <u>articolo 133, commi 3 e 4, del codice</u> ;	504
b7 - spese di cui agli <u>articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice</u> , spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi,	2.520

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all' <u>articolo 92, comma 5, del codice</u> , nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	1.742
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	101
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	63
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	189
SPESE GENERALI	983
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	8.840

**Il quadro economico si riferisce alla progettazione definitiva a base di gara.
Ad oggi è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltato**

12 Nodo di Bari: sistemazione PRG e nuovo ACC stazione Bari Centrale

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto consiste nella modifica del PRG della stazione di Bari Centrale e nella conseguente realizzazione di un nuovo impianto tecnologico ACC (Apparato Centrale Computerizzato).

Nel nodo di Bari convergono le reti ferroviarie di 4 diversi gestori: Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie del Nord Barese, Ferrovie Appulo Lucane e Ferrovie del Sud Est con tre differenti stazioni.

La stazione di Bari Centrale costituisce il punto di interconnessione tra la linea Adriatica e la linea Bari – Taranto di Rete Ferroviaria Italiana, la linea Bari FSE – Martina Franca – Putignano - Taranto delle Ferrovie del Sud Est, le linee Bari - Barletta e Bari S.Paolo – Bari C.le delle Ferrovie del Nord Barese e la linea Bari - Matera delle Ferrovie Appulo – Lucane (FAL).

La linea ferroviaria Bari-Matera, gestita dalla FAL, è a scartamento ridotto e converge nel nodo di Bari in sede separata ed autonoma. Le altre tre reti (RFI, FNB ed FSE) che garantiscono l'adduzione a Bari da direzioni diverse, pur essendo tutte a scartamento ordinario non sono interoperabili e pertanto non possono prevedere treni diretti che congiungano le diverse reti.

Nel progetto di modifica del PRG della stazione di Bari Centrale sono previsti 8 binari passanti e 11 binari tronchi di attestamento, al fine di consentire l'ingresso della rete delle Ferrovie del Nord Barese (FNB) e delle Ferrovie del Sud Est (FSE), nonché l'accesso di tutte le suddette Ferrovie Concesse a tutti i binari della stazione e quindi la completa interoperabilità tra tutti i vettori.

Inoltre gli attestamenti per la rete FNB saranno sui binari tronchi ovest e per le FSE sui binari tronchi lato sud.

Tutti gli itinerari in ingresso/uscita saranno velocizzati a 60 Km/h e sarà realizzato un impianto ACC multistazione che governerà oltre che Bari Centrale anche gli impianti ACC di Bari Parco Nord, di Bari Ferruccio e di Bari Executive.

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

- aumento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- riduzione delle interferenze tra le linee ferroviarie ed il territorio comunale;
- diminuzione del traffico veicolare su gomma pubblico e privato in ingresso/uscita da Bari;
- abbattimento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree della città di Bari.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della velocità dei treni	Variazione della velocità (*) massima di tracciato	km/h	30	60

(*) variazione di velocità riferita agli itinerari di ingresso/uscita in deviate nello/dallo impianto

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

Trattandosi di interventi di attrezzaggio tecnologico, di natura impiantistica e della realizzazione di opere che ricadono tutte in aree ferroviarie già in esercizio, non sono necessarie autorizzazioni da parte degli Enti preposti alla tutela del territorio (CdS istruttorie o decisorie e/o iter autorizzativi da parte di Enti Terzi, attività espropriative comportanti la richiesta di pubblica utilità). Tuttavia nell'ambito della scheda tecnica, è stato previsto di procedere con lo screening ambientale e la procedura di autorizzazione paesaggistica a valle della progettazione preliminare.

- Attività procedurali in corso:

Attualmente è in corso lo studio di fattibilità del PRG di Bari Centrale e quindi delle specifiche funzionali che caratterizzeranno l'impianto.

- Criticità da superare:

Al momento non vi sono criticità da superare

b. Attività da intraprendere:

Al termine dello studio di fattibilità e della definizione delle specifiche funzionali sarà avviata la progettazione preliminare.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

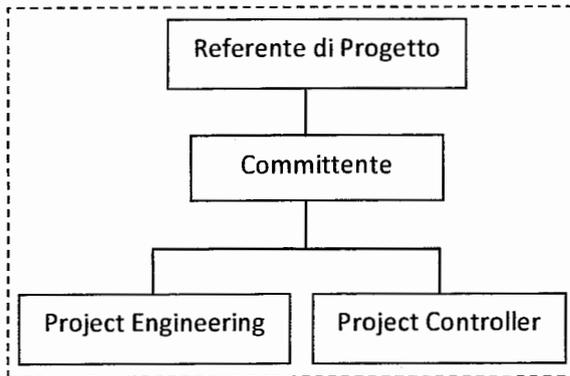
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

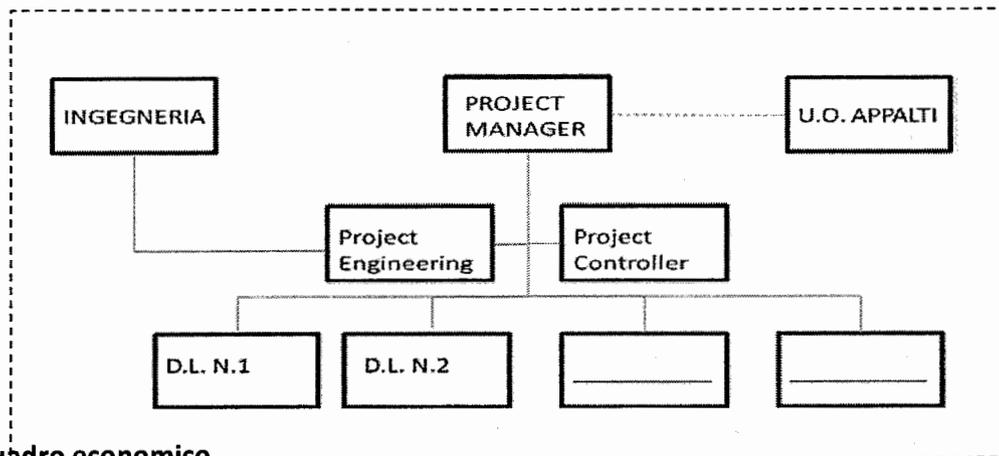
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro-economico

Il livello di progettazione attuale (avvio studio di fattibilità) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il Costo a Vita intera è pari a 90,0 milioni di euro

13 Completamento attrezzaggio della Linea Bari – Taranto

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Tale intervento consiste, prevalentemente, nel completamento dell'attrezzaggio tecnologico della linea Bari – Taranto, in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici già avviati e consentirà un ulteriore miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi veloci a media-lunga percorrenza.

In particolare nel seguito si riportano le tratte oggetto di intervento e relativo ordine di priorità:

- Priorità 1: istituzione del rango C sull'intera linea;
- Priorità 2: interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata, propedeutici all'inserimento del nuovo sistema di telecomando della linea Bari - Taranto;
- Priorità 3: incremento della velocità attraverso l'adozione di tecnologie innovative sul sistema di distanziamento nelle tratte: *i)* Bari C.le - Bari S. Andrea – Bitetto (in corso di raddoppio, parzialmente in variante di tracciato) avente un'estesa di circa 15 km con regime di circolazione previsto di tipo Bca BAN e caratterizzata dall'assenza di PL; *ii)* Bitetto – Acquaviva, avente un'estesa di circa 22 km (doppio binario) con regime di circolazione esistente di tipo Bca BAN; *iii)* tratta Acquaviva – Taranto, avente un'estesa di circa 77 km (doppio binario) con regime di circolazione esistente di tipo BcaBAN.

Indicatori di realizzazione:

- Km di linea velocizzati/attrezzati: 104

2) Risultati attesi

Il completamento dell'attrezzaggio tecnologico della linea Bari – Taranto consentirà in assoluta coerenza con gli interventi già avviati ed in corso di realizzazione, creando le condizioni per un sensibile miglioramento della qualità del servizio offerto.

Non sono quantificabili indicatori di risultato nell'attuale fase progettuale

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni, in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

b. Attività da intraprendere

- Progettazione preliminare

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

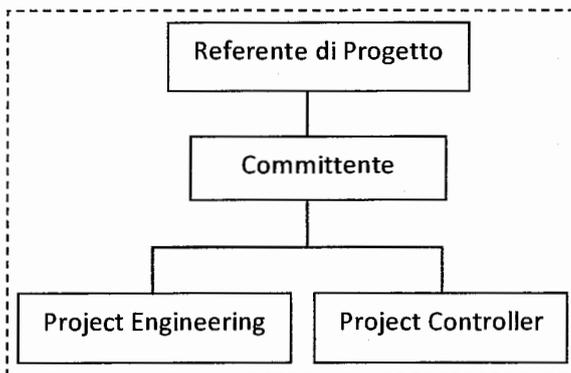
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e

steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;

- il *Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

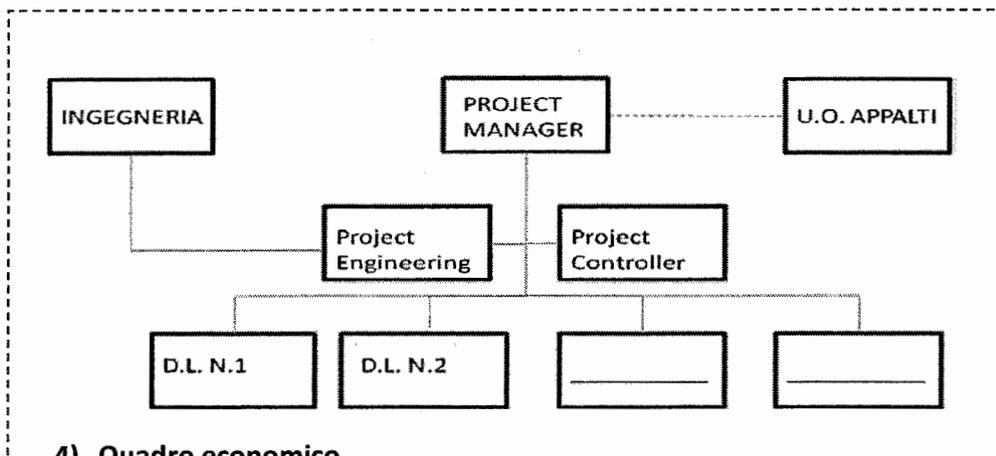
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il Costo a Vita Intera è pari a 18,0 milioni di euro



14 Raddoppio Bari – Taranto: raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Il progetto, inserito nel primo programma delle opere strategiche (Legge Obiettivo), prevede il raddoppio in variante di tracciato della linea ferroviaria Bari - Taranto nella tratta compresa tra Bari S. Andrea e Bitetto.

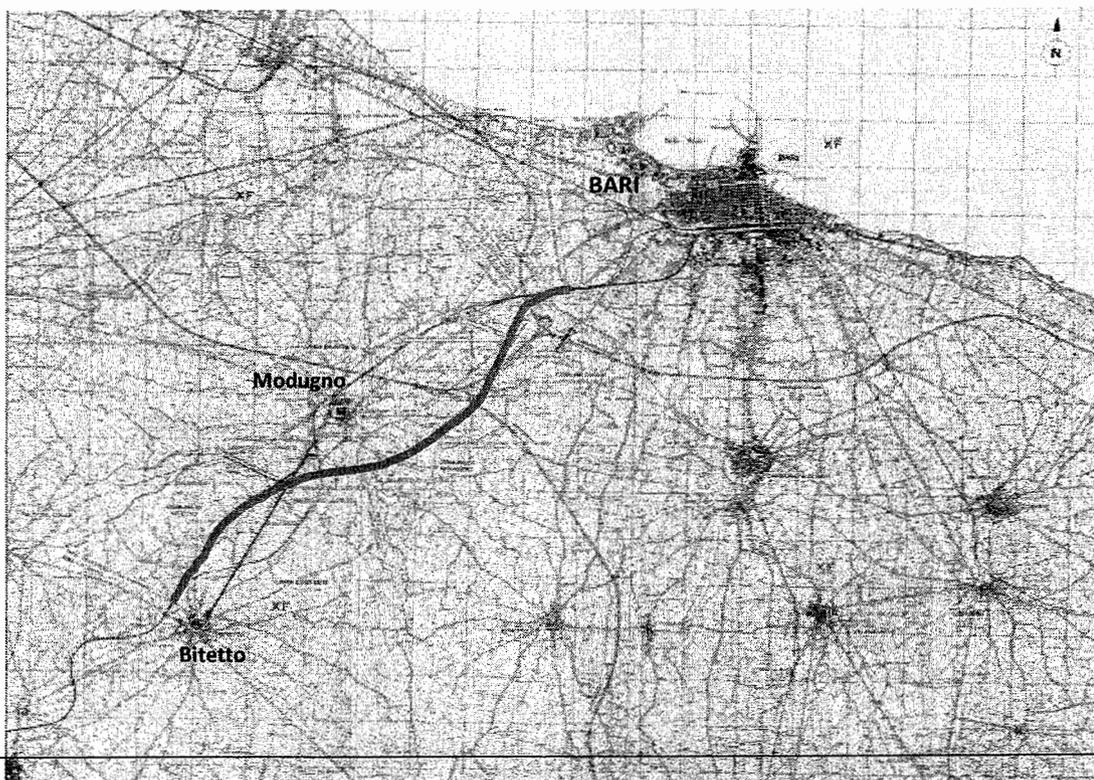
Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa interamente in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale (lato Bitetto) circa Km 2 di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa completamente l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda. La velocità di tracciato è 200 km/h, pari a quella prevista per la linea Bari - Taranto, a meno del tratto iniziale, di innesto di circa 1,1 Km, che sarà percorso a 100 km/h. L'intera tratta presenta un'estesa di 10,5 Km circa.

La pendenza longitudinale massima è posta al 12‰ (nelle fermate pari a 7‰); i raccordi verticali sono pari a 12000 m.

Il progetto inizia poco oltre il Fabbricato Viaggiatori della stazione di Bari S. Andrea in prosecuzione del tratto Bari C.le – Bari S. Andrea; la fine del tratto in variante si innesta su un tratto di sede già realizzata di circa 2 km in stazione di Bitetto.

Il servizio viaggiatori è previsto nelle nuove fermate di Villaggio Lavoratori e di Modugno. E' inoltre prevista la modifica del piano del ferro della stazione di Bitetto e la realizzazione del nuovo apparato ACEI telecomandabile.

Le opere più significative sono le gallerie artificiali che intersecano la Tangenziale di Bari, l'Autostrada Complanare di Grande Comunicazione, alcune Strade Provinciali e l'Autostrada A14 Bari – Taranto, nonché l'opera di attraversamento inferiore della attuale linea ferroviaria Bari – Taranto ed il Viadotto sulla ex Cava Cementir.



[Handwritten signature]

- n.1 nuovo impianto ACEI in Bitetto
- n. 2 fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno)
- Km 10,5 di nuova linea in variante.

2) Risultati attesi

La tratta Bari S. Andrea – Bitetto è l'ultima tratta necessaria per il completamento del raddoppio della linea Bari-Taranto, raddoppio indispensabile per un pieno sviluppo dei trasporti ferroviari sia a livello Regionale, sia a livello di collegamento tra le aree produttive e commerciali di Puglia e Calabria ed il resto dell'Europa.

Si inserisce nell'ambito degli interventi necessari per il potenziamento:

- del traffico passeggeri dell'Area metropolitana di Bari e regionale Pugliese,
- del traffico merci nel collegamento del Corridoio Ionico e della Calabria con il corridoio Adriatico, ossia dal porto di Taranto e dal porto di Gioia Tauro verso il Nord Italia ed il resto dell'Europa.

La tratta Bari S. Andrea – Bitetto svolge quindi un ruolo ferroviario rilevante sull'allocazione dell'offerta commerciale di servizi di trasporto per l'intero territorio Regionale.

L'attuale offerta commerciale presenta caratteristiche di eterogeneità derivanti dalla sovrapposizione di traffico viaggiatori Lunga Percorrenza (da e per Milano – Roma – Taranto – Reggio Calabria – Crotone), di traffico regionale/comprenditoriale (soprattutto a carattere pendolare) tra Bari ed i centri di Acquaviva, Gioia del Colle e Taranto e di traffico merci tra Bari Lamasinata e le città di Taranto.

L'attuale modello di offerta, oltre a risentire dei limiti derivanti dall'eterotachicità del traffico (cioè formato da treni che vanno a differenti velocità), non risponde quantitativamente e qualitativamente alla forte domanda di trasporto espressa da un bacino d'utenza che presenta grosse potenzialità di espansione.

L'esigenza di migliorare complessivamente l'offerta commerciale merci/passeggeri individua nel raddoppio della tratta S. Andrea – Bitetto la risposta adeguata al modello di mobilità futura previsto.

Dall'analisi dell'attuale offerta, grazie ai recuperi di percorrenza, che si avranno a seguito della circolazione su doppio binario in una tratta che oggi rappresenta un vero "collo di bottiglia", vengono alla luce forti prospettive di sviluppo dell'attuale capacità della linea in tutti i segmenti di traffico (passeggeri lungo percorso, trasporto regionale e merci).

Con il completamento del raddoppio della linea Bari-Taranto ed il conseguente aumento dei treni sulla linea, sarà centrato l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentarne la capacità.

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>				
RFI	Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	1514.....
		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	135	150
		Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80120.....

(*) recupero di percorrenza fra Bari centrale e Bitetto

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

Sono state già conseguite le seguenti approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 e s.m.i):

- parere del Ministero dell'Ambiente sulla base dell'espressione favorevole della propria Commissione VIA emesso il 28/08/2003;
- approvazione del progetto, ai fini della localizzazione urbanistica, da parte della Regione Puglia emessa con Delibera n. 124 del 17/02/2004;
- parere favorevole del Ministero dei Beni ed Attività Culturali (MiBAC) emesso il 05/08/2003;
- Approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con Delibera n. 46/04 del 29/09/2004 pubblicata sulla G.U. il 28/01/2005;
- Approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE con Delibera n. 95 del 29/03/2006 pubblicata sulla G.U. il 25/08/2006.

- Attività procedurali in corso:

Il 16/01/20012 è avvenuta la consegna dell'appalto inerente la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere di raddoppio.

Ad oggi è in corso di ultimazione la progettazione esecutiva da parte della Ditta Appaltatrice.

- Criticità da superare:

L'inizio delle lavorazioni è subordinato all'ottenimento del rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica la cui validità è di 5 anni a partire dalla

pubblicazione dell'approvazione CIPE del progetto definitivo sulla G.U. avvenuta il 25/08/06.

RFI ha inoltrato nel luglio 2011 istanza di rinnovo sia al Ministero per il Beni e le Attività Culturali ed alle sue Strutture competenti nel territorio sia all'Assessorato Assetto del Territorio (Autorizzazioni Paesaggistiche) della Regione Puglia. Tale rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica non è ancora pervenuto.

Il suddetto benessere è indispensabile anche in fase di progettazione esecutiva redatta da parte dell'Appaltatore in quanto nel contratto dell'appalto integrato "è data facoltà all'Appaltatore di dare inizio, in anticipo rispetto alla consegna dei lavori, ad attività "propedeutiche" rispetto alla vera e propria realizzazione delle opere oggetto del presente contratto (quali- bonifica da ordigni esplosivi; le indagini archeologiche; etc)" a vantaggio dei tempi di esecuzione.

b. Attività da intraprendere

Attualmente è in corso di ultimazione la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltatore a cui seguirà la verifica di detta progettazione.

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella

realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

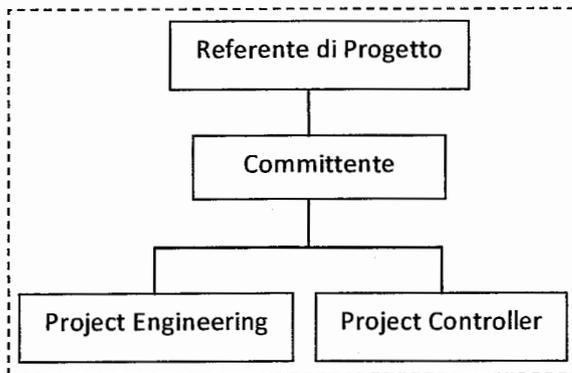
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

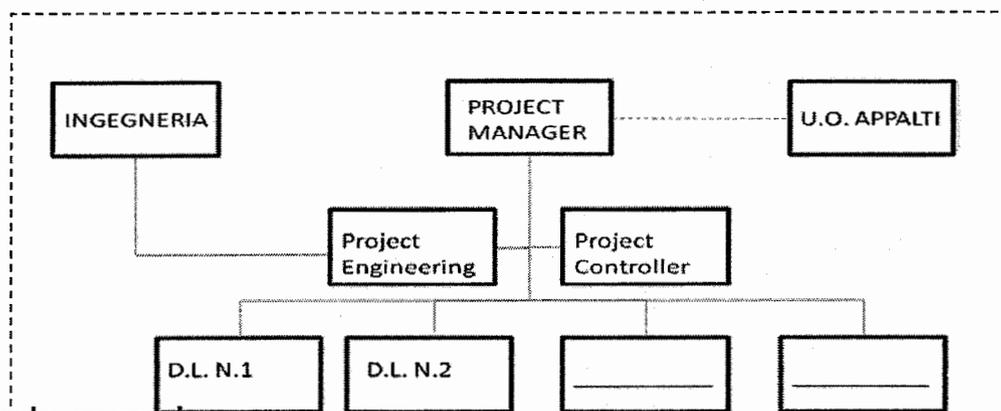
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Costo Complessivo Euro 219.800.000

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

	Keuro
--	--------------

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

Progettazione esecutiva	2.764
Civili	90.833
Sovrastruttura ferroviaria	17.010
Tecnologici	12.998
	123.605

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	4.827

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	0
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	80
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	542
b4 - imprevisti;	5.455
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	58.480
b6 - accantonamento di cui all' <u>articolo 133, commi 3 e 4, del codice;</u>	2.200
b7 - spese di cui agli <u>articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice</u> , spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all' <u>articolo 92, comma 5, del codice</u> , nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	15.114
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	4.825
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	95
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	46
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi	220

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

specialistici;	
SPESE GENERALI	4.310
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	91.368

**Il quadro economico si riferisce alla progettazione definitiva a base di gara.
Ad oggi è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Appaltatore.**

15 Progettazione e realizzazione SCC Bari - Taranto

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'investimento riguarda il telecomando della linea Bari-Taranto attraverso la realizzazione del CTC evoluto con Posto Centrale a Bari Lamasinata, nonché nella realizzazione del sistema di informazione al pubblico sulla linea Bari-Taranto.

La realizzazione del CTC è prevista in 2 distinte fasi funzionali, con relativa implementazione del Posto Centrale.

1. tratta Bitetto - Taranto:

- a) interventi vari (tecnologie per il telecomando, opere civili, impianti LFM, impianti meccanici, impianti di segnalamento, modifiche all'armamento, impianti TE, impianti RTB, PAI-PL, SCMT) per l'adeguamento degli impianti della tratta BariP.Nord - Taranto, individuata come prima fase realizzativa. Gli interventi riguardano, con entità diversa, i seguenti impianti: Gioia del Colle, Acquaviva delle Fonti, Grottalupara, Sannicandro;
- b) interventi di adeguamento per la tratta Bari P.Nord - Taranto e nello specifico: telefonia selettiva, posa cavi, sistemi TLC (SDH, diffusione sonora).

2. tratta Nodo Bari - Bitetto:

- a) interventi vari per l'implementazione del telecomando
- b) interventi di adeguamento per la tratta Nodo di Bari - Bitetto e nello specifico: telefonia selettiva, posa cavi, sistemi TLC (SDH, diffusione sonora).

La realizzazione del sistema di Informazione al Pubblico nelle località adibite al servizio viaggiatori, verrà completata gradualmente assieme all'attivazione del CTC.

Indicatori di realizzazione:

- N° 6 Apparatì nuovi e/o modificati (di cui n°4 nuovi apparati)

2) Risultati attesi

Gli interventi previsti consentiranno di:

- elevare gli indici di qualità del servizio in termini di regolarità, attraverso l'estensione delle funzioni di comando e controllo della circolazione, aumentando l'efficacia del processo produttivo attraverso la concentrazione per tratte significative in un solo posto di comando delle leve operative e gestionali;

- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;
- ottenere significativi recuperi di produttività del personale di circolazione.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	km	0	114

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni.

b. Attività da intraprendere

- Attività negoziale in corso

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni

interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento

degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

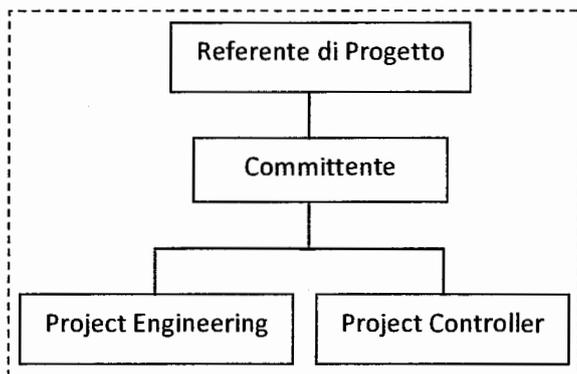
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

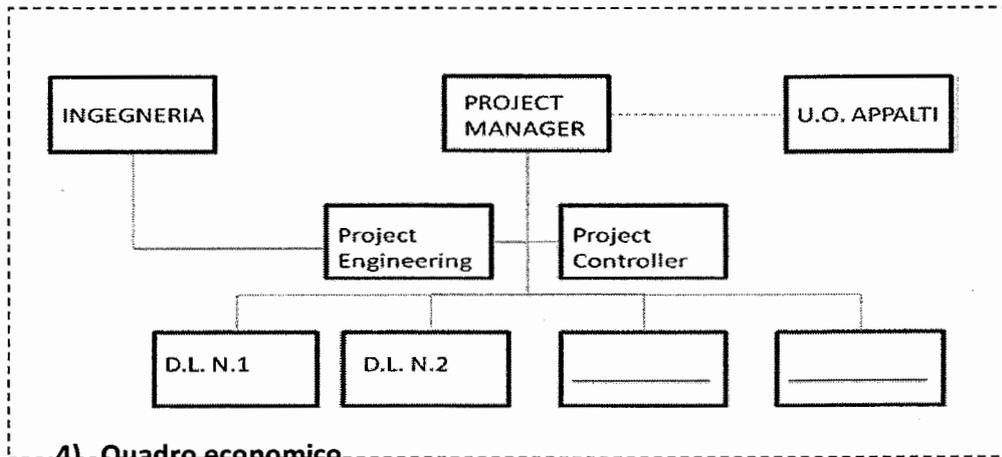
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) - Quadro economico -

Stima preliminare

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia; 24,4 milioni di Euro

Di cui:

	Keuro
Civili	2.400
Sovrastruttura ferroviaria	3.200
Tecnologici	18.800
	24.400

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	1.200

b) somme a disposizione della stazione appaltante per: 4,4 milioni di euro per le attività di seguito elencate

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	n.d
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	n.d
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	n.d
b4 - imprevisti;	n.d
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	n.d

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

b6 - accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;	n.d
b7 - spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	n.d
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	n.d
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	n.d
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	n.d
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	n.d
SPESE GENERALI	n.d
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	4.400

Il Costo a Vita Intera è pari a 30,0 milioni di euro

Il livello progettuale a cui si riferisce il quadro economico è costituito dalla progettazione definitiva, approvata da RFI.

16 Progettazione e realizzazione SCC Bari-Lecce

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione del sistema CTC con Posto Centrale a Bari

Lamasinata, attualmente già Posto di Comando e Controllo dell'intera Direttrice Adriatica da Castelbolognese fino a Bari Parco Nord ed in futuro anche Posto Centrale della linea Bari-Taranto, e la realizzazione del sistema di informazione al pubblico sulla linea Bari-Lecce.

La realizzazione del CTC è prevista in tre distinte fasi funzionali, con relativa implementazione del Posto Centrale.

2. tratta Bari-Fasano:

a) interventi vari (tecnologie per il telecomando, opere civili, impianti LFM, impianti meccanici, impianti di segnalamento, modifiche all'armamento, impianti TE, impianti RTB, PAI-PL, SCMT) per l'adeguamento degli impianti della tratta Bari-Fasano, individuata come prima fase realizzativa. Gli interventi riguardano, con entità diversa, i seguenti impianti: Bari C.le, Bari Torre a Mare, Mola di Bari, Polignano, Monopoli e Fasano;

b) interventi di adeguamento per la tratta Bari C.le-Fasano e nello specifico: telefonia selettiva, posa cavi, sistemi TLC (SDH, diffusione sonora).

2. tratta Brindisi-Lecce:

a) interventi vari (tecnologie per il telecomando, opere civili, impianti LFM, impianti meccanici, impianti di segnalamento, modifiche all'armamento, impianti TE, impianti RTB, SCMT) per l'adeguamento degli impianti della tratta Brindisi-Lecce, individuata come seconda fase realizzativa. Gli interventi riguardano, con entità diversa, i seguenti impianti: Brindisi, Tutturano, S. Pietro Vernotico, Squinzano, Trepuzzi, Surbo e Lecce;

b) interventi di adeguamento per la tratta Brindisi-Lecce e nello specifico: telefonia selettiva, posa cavi, sistemi TLC (SDH, diffusione sonora).

3. tratta Fasano-Brindisi:

a) Interventi vari (tecnologie per il telecomando, opere civili, impianti LFM, impianti meccanici, impianti di segnalamento, modifiche all'armamento, impianti TE, impianti RTB, SCMT) per l'adeguamento degli impianti della tratta Fasano-Brindisi, individuata come seconda fase realizzativa. Gli interventi riguardano, con entità diversa, i seguenti impianti: Fasano, Cisternino, Ostuni, Carovigno, PBI km 739+95, S. Vito Normanni, PBI km 752+448 e Brindisi;

b) interventi di adeguamento per la tratta Fasano-Brindisi e nello specifico: telefonia selettiva, modifiche al regime di distanziamento (Blocco Conta-assi), posa cavi, sistemi TLC (SDH, diffusione sonora).

Nell'ambito del Progetto è prevista anche la trasformazione in fermata delle stazioni di Bari Parco Sud, Cisternino e Carovigno, la soppressione di PM Tuturano e la banalizzazione del Blocco Conta-Assi nella tratta Fasano-Brindisi.

La realizzazione del sistema di Informazione al Pubblico nelle località adibite al servizio viaggiatori, verrà completata gradualmente assieme all'attivazione del CTC.

Indicatori di realizzazione:

- n° 13 Apparati nuovi e/o modificati (di cui n°8 nuovi)
- n° 3 Trasformazioni in fermata
- n° 1 Soppressione impianto e trasformazione in Piena Linea

2) Risultati attesi

Gli interventi di potenziamento tecnologico previsti consentiranno di:

- elevare gli indici di qualità del servizio in termini di regolarità, attraverso l'estensione delle funzioni di comando e controllo della circolazione, aumentando l'efficacia del processo produttivo attraverso la concentrazione per tratte significative in un solo posto di comando delle leve operative e gestionali;
- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;
- ottimizzare le risorse preposte alla gestione della circolazione e manutenzione degli impianti della linea.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
	<i>Infrastruttura</i>				
RFI	Aumento della capacità potenziale	Variazione estensione sistemi SCC	km	0	150

della rete

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:
trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni

b. Attività da intraprendere

- Attività negoziale in corso

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. ItalferrSpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente pianificazione economica del Progetto;
- Le diverse interconnessioni (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali correlazioni tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

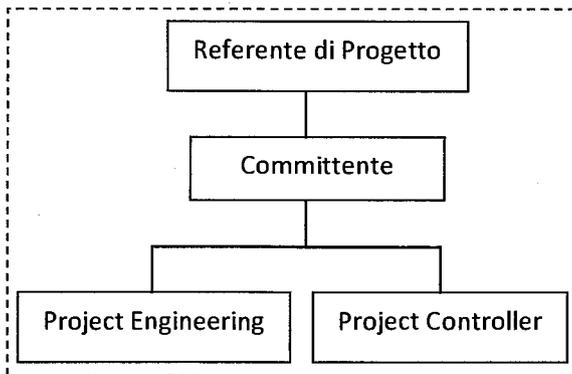
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

- *il Project Engineer, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;*

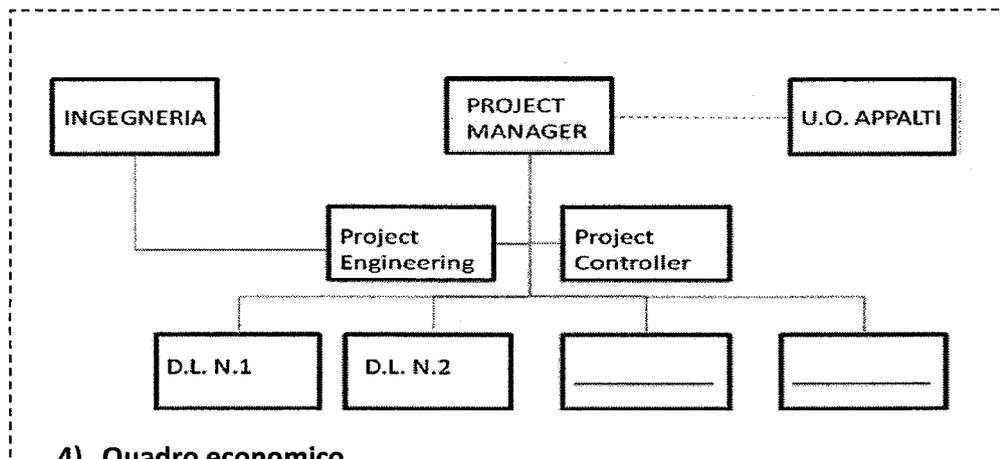
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Stima preliminare

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia; 60,5 milioni di Euro

Di cui:

	Keuro
Civili	5.500
Sovrastruttura ferroviaria	6.500

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

Tecnologici	48.500
	60.500

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	2.500

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	n.d
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	n.d
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	n.d
b4 - imprevisti;	n.d
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	n.d
<u>b6 - accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;</u>	n.d
b7 - spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	n.d
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	n.d
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	n.d
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	n.d
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	n.d
SPESE GENERALI	n.d
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	15.579

Il Costo a Vita Intera è pari a 78,6 milioni di euro

Il livello progettuale a cui si riferisce il quadro economico è costituito dalla progettazione definitiva approvata da RFI

17 PRG e ACC Lecce

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Gli interventi oggetto del presente investimento consistono nella modifica al piano regolatore di stazione, con rinnovo tecnologico dell'attuale apparato che verrà inserito al Posto Centrale di Bari Lamasinata. In particolare si prevede:

- la realizzazione di nuovo apparato centrale computerizzato per la gestione della circolazione nella stazione di Lecce, con postazione remotizzata al Posto Centrale di Bari Lamasinata;
- interventi di adeguamento dei locali tecnologici nel Posto Centrale di Bari Lamasinata propedeutici all'inserimento del nuovo apparato;
- interventi di modifica al PRG di stazione.

Indicatori di realizzazione:

- n.1 Nuovo Impianto ACC

2) Risultati attesi

Gli interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale previsti nell'impianto di Lecce consentono, al completamento del piano:

- un incremento della capacità, che crea le condizioni per un incremento quali-quantitativo del livello dei servizi anche con una migliore gestione dei flussi anche con le linee concesse;
- il miglioramento dei livelli di puntualità e regolarità della circolazione, attraverso la velocizzazione dei principali itinerari;
- il miglioramento dell'accessibilità ai servizi da parte della clientela;
- economie di gestione legate all'accentramento nel Posto Centrale delle figure di comando e supervisione attiva della circolazione nell'impianto;
- il miglioramento della gestione dell'esercizio, sia in situazioni normali che di degrado, attraverso le nuove funzionalità previste nell'apparato;

- la realizzazione dell' omogeneità tecnologica dei dispositivi per il comando e controllo della circolazione.

Non sono quantificabili indicatori di risultato nell'attuale fase progettuale

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni. Tuttavia nell'ambito della scheda tecnica, è stato previsto di procedere con lo screening ambientale e la procedura di autorizzazione paesaggistica a valle della progettazione preliminare.

b. Attività da intraprendere

- Progettazione preliminare

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

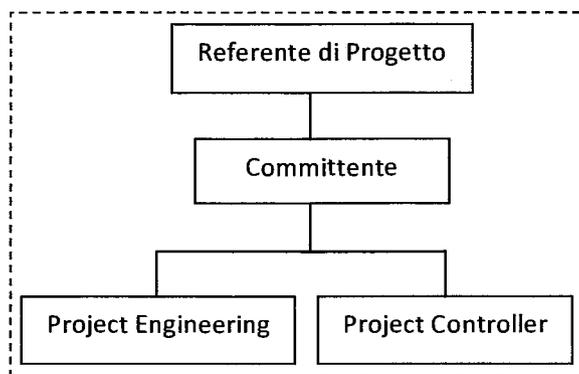
Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

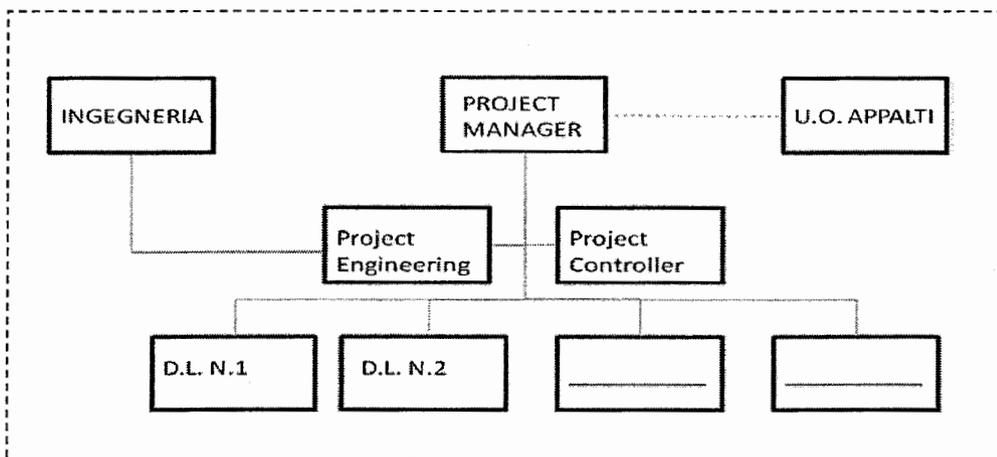
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



Quadro economico

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il Costo a Vita Intera è pari a 60,0 milioni di euro

18 Velocizzazione della linea Bari – Lecce

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell'itinerario Bari-Lecce.

Tale azione si pone in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, già avviati sulla linea suddetta e consentirà una riduzione degli attuali tempi di percorrenza stimati in 13' al fine di realizzare un ulteriore miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi veloci a media-lunga percorrenza.

In particolare nel seguito si riportano le tratte oggetto di intervento e relativo ordine di priorità:

- **Priorità 1:** incremento della velocità attraverso l'adozione di tecnologie innovative sul sistema di distanziamento nella tratta Brindisi – Lecce, avente un'estesa di circa 39 km (doppio binario) con regime di circolazione esistente di tipo Bca BAN e caratterizzata dall'assenza di PL;
- **Priorità 2:** incremento della velocità attraverso l'adozione di tecnologie innovative sul sistema di distanziamento nella tratta Bari – Brindisi, avente un'estesa di circa 111 km (doppio binario) con regime di circolazione esistente di tipo Bca BAN tra Bari e Fasano e Bca tra Fasano e Brindisi.

Indicatori di realizzazione:

Km di linea velocizzati/attrezzati: 150

2) Risultati attesi

Il completamento degli interventi previsti consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento ferroviario Bari-Lecce stimati in 13' creando le condizioni per un sensibile miglioramento della qualità del servizio offerto.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente	Risultato atteso	Indicatore	Unità di	Baseline	Target

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

indicatore		misura			
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	80	67

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

b. Attività da intraprendere

- Progettazione preliminare

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto

le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni
- correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- - Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in
 - o relazione al reale stato di avanzamento;
 - o Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

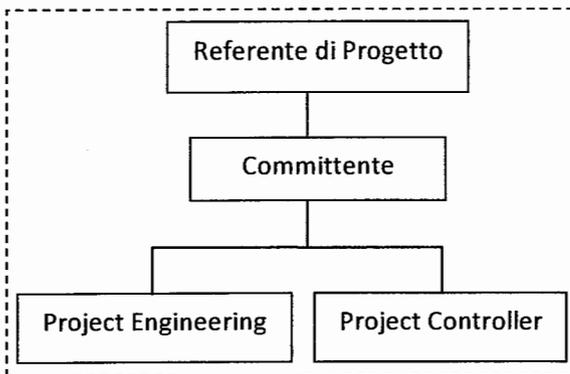
- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e

steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;

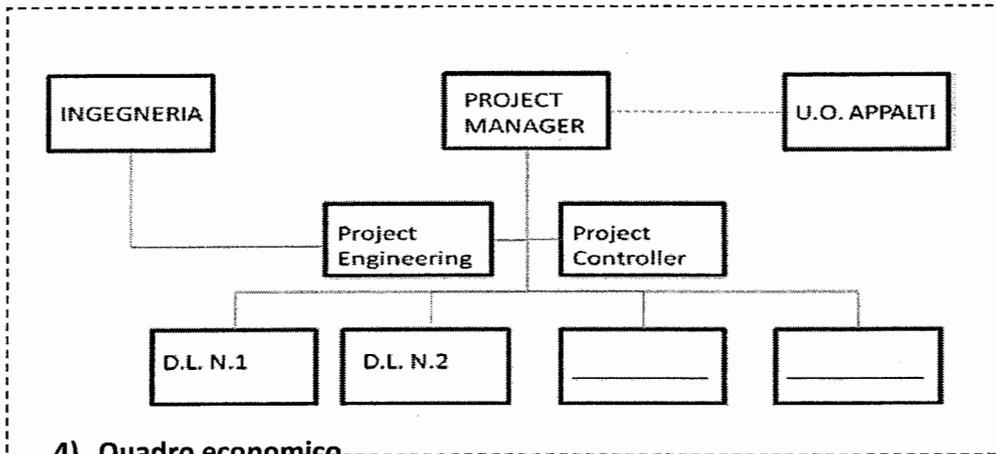
- il *Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) - Quadro economico

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

19 Velocizzazione della Linea Napoli – Bari

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

L'intervento consiste, prevalentemente, nell'implementazione di tecnologie innovative sui sistemi di distanziamento finalizzate all'incremento della velocità massima sulle principali tratte dell'itinerario Napoli – Bari.

Tale azione si pone in coerenza con il complesso degli interventi, sia infrastrutturali che tecnologici, già avviati sulla linea suddetta e consentirà una riduzione degli attuali tempi di percorrenza stimati in 25' al fine di realizzare un ulteriore miglioramento qualitativo dell'offerta dei servizi veloci a media-lunga percorrenza.

In particolare nel seguito si riportano le tratte oggetto di intervento e relativo ordine di priorità:

- **Priorità 1:** incremento della velocità attraverso l'adozione di tecnologie innovative sul sistema di distanziamento nella nuova tratta (in corso di realizzazione) Bovino – Cervaro, avente un'estesa di circa 25 km con regime di circolazione previsto di tipo Bca BAN e caratterizzata dall'assenza di PL;
- **Priorità 2:** incremento della velocità attraverso l'adozione di tecnologie innovative sul sistema di distanziamento nelle tratte: *i)* Ponte Casalduni - Vitulano - Benevento - Apice, avente un'estesa di circa 25 km (doppio binario tra Vitulano e Apice) con regime di circolazione esistente di tipo Bca; *ii)* tratta Maddaloni Superiore – Amorosi, avente un'estesa di circa 18 km (semplice binario) e con regime di circolazione esistente di tipo Bca.

Indicatori di realizzazione:

Km di linea velocizzati/attrezzati: 68

2) Risultati attesi

Il completamento degli interventi previsti consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza sul collegamento ferroviario Napoli – Bari stimati in 25' creando le condizioni per un sensibile miglioramento della qualità del servizio offerto.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza(*)	minuti	193	185

(*) riferito al collegamento Napoli-Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro-Bovino e della Bretella di Foggia

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

b. Attività da intraprendere

- Progettazione preliminare

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

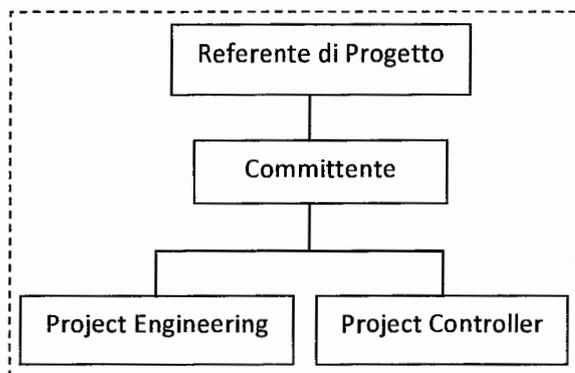
Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;

- il *Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

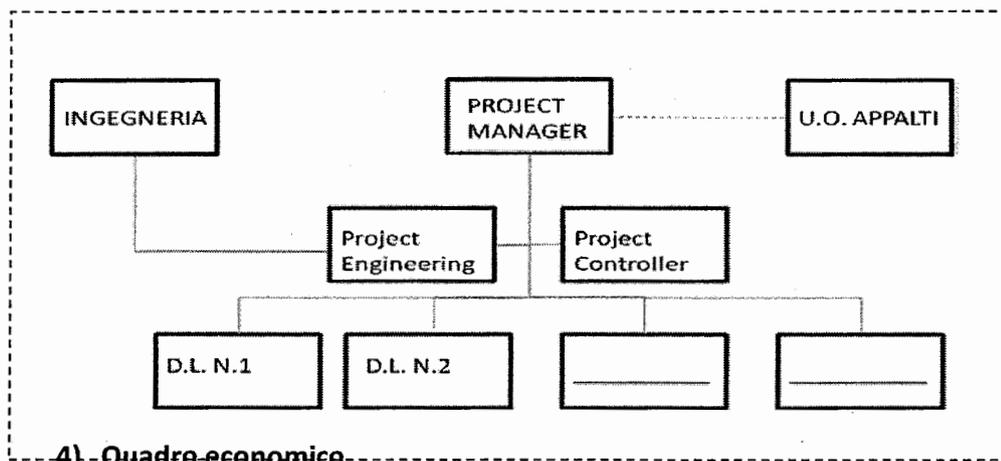
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) - Quadro economico -

Stima preliminare

Il livello di progettazione attuale (studio di fattibilità in corso) non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

20 Ammodernamento della Linea Ferroviaria Foggia – Potenza

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

La costruzione della linea ferroviaria Foggia – Potenza risale alla seconda metà dell'ottocento e fu notevolmente condizionata dalla presenza della catena appenninica.

La linea, a semplice binario e non elettrificata, si sviluppa con tracciati tortuosi caratterizzati da elevate pendenze (fino al 28 ‰) e curve di raggio stretto (anche di 250 m).

Inoltre lo stato attuale dell'attrezzaggio tecnologico della linea risulta non adeguato agli ultimi standard ferroviari.

si rendono necessari interventi di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico.

Pertanto, ai fini dell'ammodernamento della linea, le tipologie degli interventi di cui si compone il progetto riguardano:

- ammodernamento tecnologico (adeguamento a standard del binario, adeguamento a standard impianti IaP e TLC (VOIP) e SCMT);
- razionalizzazione impianti (trasformazione stazioni in fermate, ingressi contemporanei, sottopassaggi, marciapiedi e tronchini di sicurezza, velocizzazione degli itinerari in deviata);
- elettrificazione della linea;
- rettifiche di tracciato;
- soppressione PL (Opere sostitutive e /o viabilità alternativa);
- consolidamento sede e opere d'arte (consolidamenti punti singolari e opere d'arte necessari per la velocizzazione).

Gli interventi su indicati sono stati ripartiti in due sottoprogetti:

Sottoprogetto 1 – Interventi di adeguamento a standard e razionalizzazione impianti;

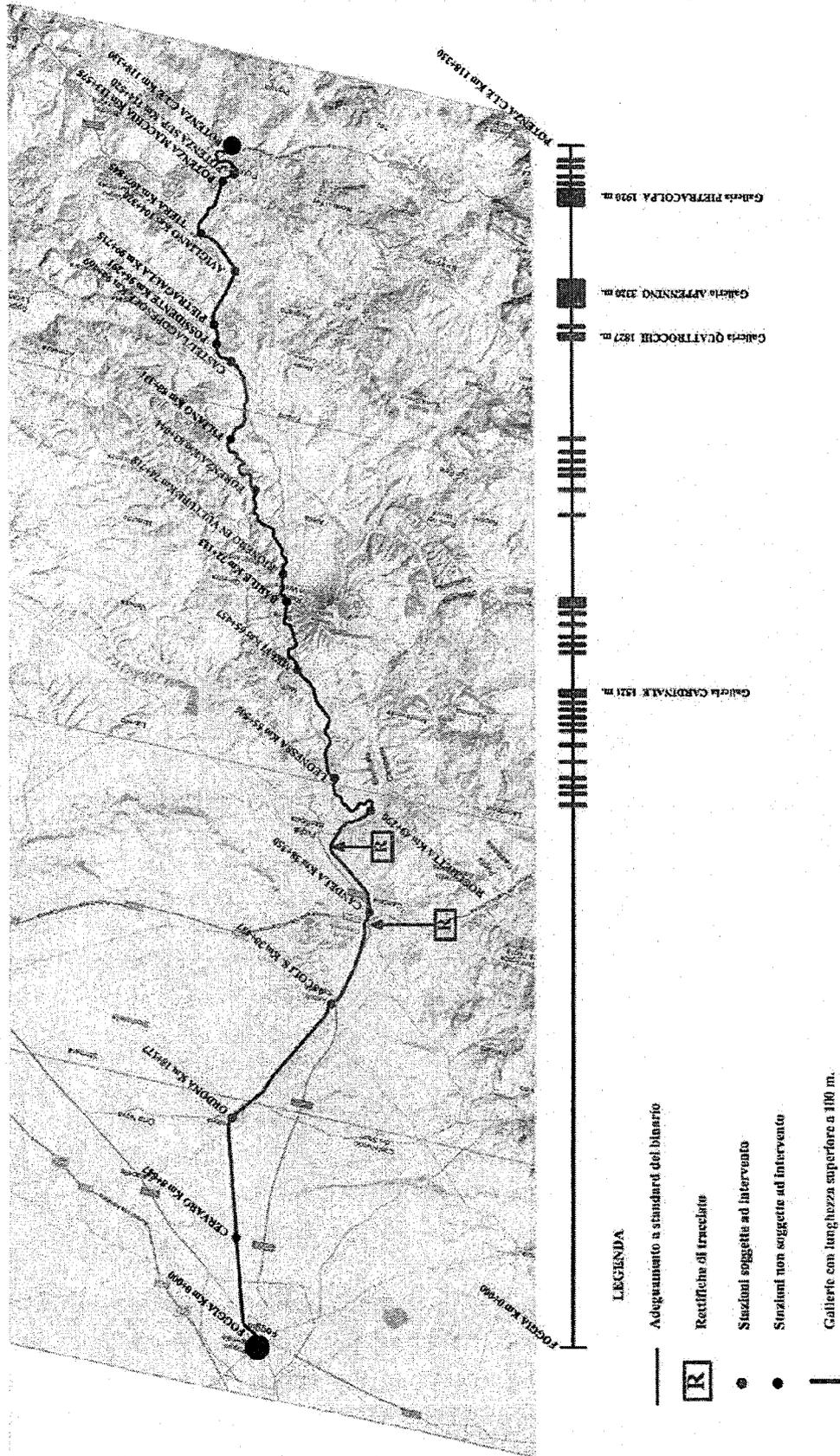
Sottoprogetto 2 – Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede.

Il primo sottoprogetto comprende gli interventi velocemente cantierizzabili in quanto richiedono una limitata attività progettuale e non prevedono procedimenti autorizzativi.

Il secondo sottoprogetto comprende, viceversa, tutti gli interventi per i quali è richiesta un'importante attività progettuale nonché un iter autorizzativo mediante Conferenze di Servizio.

Si riporta di seguito la raffigurazione planimetrica della linea oggetto con la localizzazione degli interventi.

Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto



Indicatori di realizzazione fisica:

- N. 11 stazioni da adeguare;
- N. 50 km di linea da sottoporre ad adeguamento della sede e del binario;
- N. 122 km di linea da elettrificare.

2) Risultati attesi

Gli obiettivi che il Progetto intende perseguire sono:

- riduzione dei tempi di percorrenza mediante rettifiche di tracciato, elettrificazione della linea, incroci contemporanei e velocizzazione deviate nelle stazioni;
- prevenzione anomalie che possano essere causa di pregiudizio alla regolarità della marcia dei treni mediante adeguamento dell'armamento all'attuale standard e consolidamento di punti singoli della sede ferroviaria interessati da cedimenti del piano di piattaforma nonché soppressione dei PL.
- miglioramento della fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori, mediante la realizzazione di sottopassaggi viaggiatori, l'adeguamento dei marciapiedi e l'adeguamento del sistema di Informazione al Pubblico.

In particolare si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
RFI	Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	140	115
		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	100	130

3) Attuazione

a. Stato procedurale

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite: nessuna;
- attività procedurali in corso: nessuna;
- criticità da superare: erogazione del finanziamento.

b. Attività da intraprendere

In considerazione della pluralità degli interventi, ognuno funzionale all'ottenimento di quota parte dell'ammodernamento complessivo della linea, tenuto conto altresì che le varie tipologie di opere richiedono differenziati iter approvativi e progettuali, si procederà a sviluppare, per ciascuna fase funzionale, i necessari livelli di progettazione, affidamento e realizzazione nell'ambito dei 2 sottoprogetti.

In particolare:

- **approvazioni da ottenere (pareri, VIA, Conferenze dei servizi, interferenze, ecc.):**

Per il sottoprogetto 1 non è necessario avviare iter approvativi; in particolare l'intervento esula dall'applicazione di quanto previsto dal codice per i beni culturali e paesaggistici.

Per il sottoprogetto 2 si prevede di:

- ottenere una preliminare condivisione e approvazione in sede di Conferenza dei Servizi istruttoria sul progetto preliminare;
- successivamente, sul progetto definitivo, si procederà all'eventuale procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e all'ottenimento di tutti i pareri in sede di Conferenza dei Servizi decisoria.

- **esecuzione delle progettazioni:**

Sottoprogetto 1

Per tutte le progettazioni preliminari è prevista una durata complessiva di 10 mesi.

Per tutte le progettazioni definitive è prevista una durata di 8 mesi.

Successivamente sarà indetta gara di appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori.

Sottoprogetto 2

Per tutte le progettazioni preliminari è prevista una durata complessiva di 19 mesi, comprensiva del tempo di 5 mesi, necessario per l'ottenimento delle approvazioni in sede di CdS istruttoria.

Per tutte le progettazioni definitive è prevista una durata di 17 mesi, comprensiva del tempo di 5 mesi, necessario per l'ottenimento delle approvazioni in sede di CdS decisoria.

Successivamente sarà indetta gara di appalto integrato di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori.

- **strategia di affidamento prestazioni attività progettuali e lavori:**

tutti i lavori e le prestazioni verranno affidati mediante gare a procedura aperta ad esclusione dei lavori relativi all'attrezzaggio tecnologico per i quali verrà indetta gara a procedura ristretta con sistema di qualificazione interno.

c. Cronoprogramma generale

Si veda scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento sarà gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente).

Ferma restando le responsabilità della Committenza dell'investimento poste a carico del Referente di Progetto, al fine di garantire una più efficace ed efficiente azione di

presidio dei Progetti d'investimento, alcune responsabilità gestionali sono dallo stesso delegate al Soggetto Tecnico Esterno (Italferr S.p.A.) e/o al Soggetto Tecnico interno incaricati di seguire l'investimento.

Il controllo tecnico/ economico/ finanziario dell'intero progetto verrà comunque mantenuto a livello di Referenza di Progetto.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

L'affidamento delle prestazioni avverrà con procedure di gara aperte effettuate dalla Società Italferr per gli appalti di competenza della medesima società, dalla struttura Legale di RFI per gli interventi di competenza del Soggetto Tecnico interno; gli appalti saranno appalti integrati e pertanto il progetto esecutivo verrà sviluppato dall'appaltatore.

La direzione lavori sarà altresì effettuata dalla Società Italferr per gli appalti di competenza della medesima società dalla Direzione Territoriale Produzione Bari di RFI per gli interventi di competenza del Soggetto Tecnico interno.

4) Quadro economico

Il livello di progettazione attuale non consente di dettagliare il quadro economico. Questo verrà articolato con maggiore dettaglio man mano che si procederà con i successivi step progettuali/realizzativi.

Il Costo a Vita Intera è pari a 200, 0 milioni di euro

21 Completamento SCC Adriatica

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

Lo stato di obsolescenza tecnologica degli apparati, nonché i sistematici movimenti di manovra e/o l'attestamento di materiali su binari di circolazione, determinano la necessità di provvedere al presenziamento di alcuni impianti della Direttrice Adriatica.

In tal senso l'investimento è finalizzato alla creazione delle condizioni per ottenere l'impresenziamento degli impianti attualmente gestiti in regime di stazione porta o presenziati per la gestione di manovre.

L'intervento principale riguarda l'adeguamento del nuovo PRG dell'impianto di Ancona e la realizzazione di un nuovo apparato telecomandabile di tipo ACC.

Indicatori di realizzazione:

- n.1 Nuovo Apparato tipo ACC

2) Risultati attesi

Gli interventi di potenziamento tecnologico previsti consentiranno di:

- elevare gli indici di qualità del servizio in termini di regolarità, attraverso l'estensione delle funzioni di comando e controllo della circolazione, aumentando l'efficacia del processo produttivo attraverso la concentrazione per tratte significative in un solo posto di comando delle leve operative e gestionali;
- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati;
- ottenere significativi recuperi di produttività del personale di circolazione.

3) Attuazione

a. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

trattandosi di interventi a contenuto prevalentemente tecnologico non sono previste autorizzazioni

b. Attività da intraprendere
Attività negoziali in corso

c. Cronoprogramma generale

Vedi scheda intervento.

d. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, e individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento. Per alcuni interventi, a forte impatto con l'esercizio ferroviario, l'incarico potrà essere affidato ad un soggetto tecnico appartenente ad RFI.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisioni, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni

correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

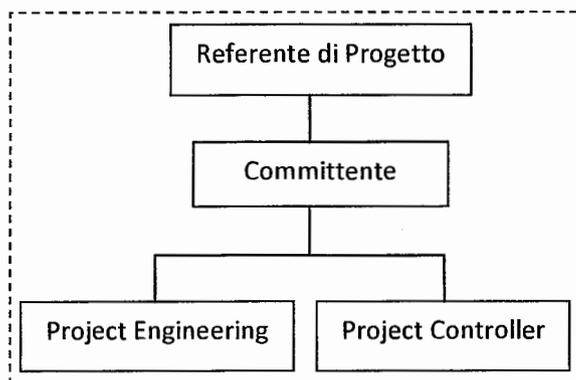
Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

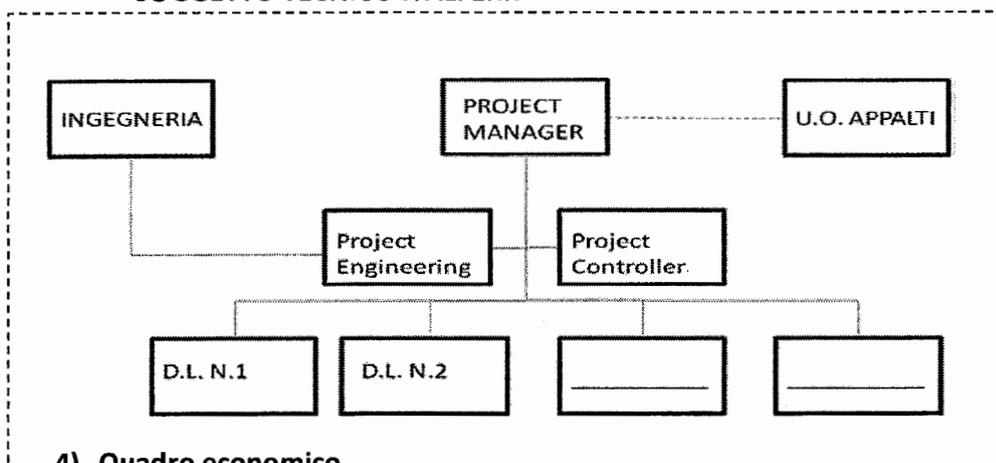
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

COMMITTENZA



Organizzazione della società Italferr per la gestione dei progetti

SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) - Quadro economico

Stima preliminare

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia; 61 milioni di Euro

Di cui:

	Keuro
Civili	3.000
Sovrastruttura ferroviaria	24.000
Tecnologici	34.000
	61.000

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta:

	Keuro
--	--------------

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	3.000
--	--------------

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	n.d
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	n.d
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	n.d
b4 - imprevisti;	n.d
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	n.d
<u>b6 - accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice;</u>	n.d
b7 - spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all'articolo 92, comma 5, del codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	n.d
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	n.d
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	n.d
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	n.d
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	n.d
SPESE GENERALI	n.d
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	14.000

Il Costo a Vita Intera è pari a 78,0 milioni di euro

Il livello progettuale a cui si riferisce il quadro economico è costituito dalla progettazione definitiva, approvata da RFI.

22 Raddoppio Pescara - Bari: raddoppio Termoli – Lesina “Tratta Ripalta – Lesina”

Relazione tecnica

1) Descrizione intervento

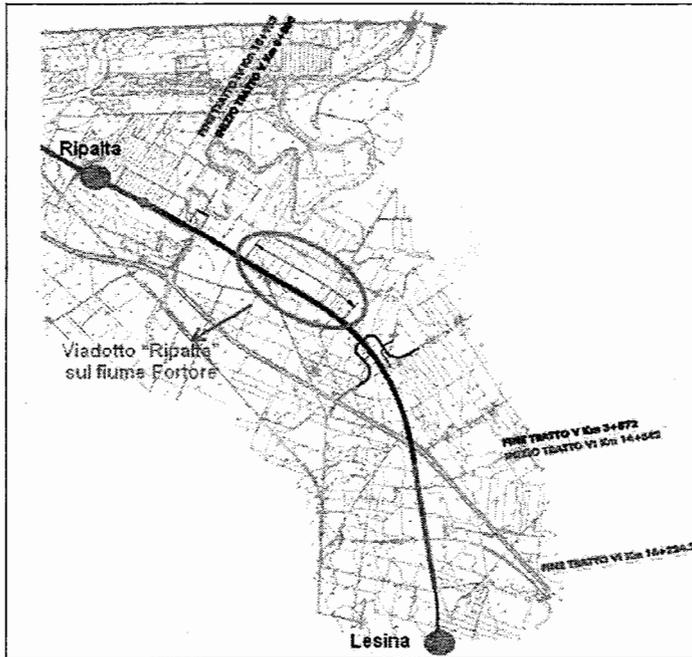
Il tratto ferroviario Termoli – Lesina della linea Pescara – Bari, che interessa le Regioni Molise e Puglia, è l'unico tratto a semplice binario (circa km 33) della Direttrice ferroviaria Adriatica Bologna - Lecce.

Al fine di eliminare quest'ultima strettoia su un percorso di rilevanza strategica sia per il trasporto viaggiatori che per il trasporto merci, il progetto di raddoppio della Termoli – Lesina è stato inserito nell'elenco delle opere strategiche di Legge Obiettivo.

Alla fine del 2011, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei Beni ed Attività Culturali, la Regione Puglia, la Regione Molise ed RFI hanno condiviso un nuovo tracciato per il raddoppio della tratta Termoli – Lesina che prevede una parte di raddoppio in affiancamento (tratte da Termoli a Campomarino e da Ripalta a Lesina) e una parte, ove attualmente la ferrovia procede parallela alla costa, in variante (tratta centrale da Campomarino a Ripalta).

Il progetto è suddiviso in lotti funzionali: il raddoppio inerente la tratta Ripalta – Lesina (I lotto) è inserito tra gli interventi prioritari del Piano di Azione Coesione per un importo di 106 mln €, oltre che nelle “Opere in corso” dell'Aggiornamento 2010 – 2011 al Contratto di Programma 2007 – 2011 tra il MIT ed RFI, mentre il raddoppio Termoli – Ripalta (II lotto) è presente nelle “Opere Programmatiche” del suddetto Contratto di Programma per un valore di 444 mln €.

Il primo lotto funzionale prevede il raddoppio in affiancamento lato monte della tratta Ripalta - Lesina di circa 6,8 Km comprensivo di una modifica plano-altimetrica della linea attraverso la realizzazione di un viadotto di estesa di circa 1200 metri in corrispondenza della piana del fiume Fortore, ove la attuale ferrovia si presenta in rilevato, al fine risolvere la problematica inerente l'allagamento della piana a seguito delle ripetute esondazioni del fiume Fortore, in occasione di eventi piovosi di notevole rilevanza, che fino ad oggi hanno determinato in più circostanze la necessità di interrompere la circolazione ferroviaria nella tratta.



Indicatori di realizzazione:

- L= 6.8 Km circa di raddoppio;
- Modifiche n.2 impianti esistenti (ACC Ripalta e ACC Lesina).

2) Risultati attesi

La necessità di uniformare gli standard di esercizio della linea Pescara – Bari nella tratta Ripalta - Lesina, a quelli dell'intera direttrice adriatica e l'esigenza esposta dal piano di impresa, di ottenere la maggiore riduzione possibile dei costi di esercizio, evidenziano l'importanza del progetto del raddoppio della tratta in argomento al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- aumento della velocità massima del tracciato e della capacità della linea;
- elevazione degli indici di qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico e di migliore adattabilità alla domanda di trasporto (risposta dinamica);
- riduzione dei costi d'uso dell'infrastruttura e migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse;
- miglioramento dell'offerta conseguente alla riduzione dei tempi di percorrenza della relazione.

Inoltre la sopraelevazione della linea ferroviaria in corrispondenza dell'intera piana alluvionale del Fortore, prevista nell'ambito del progetto di raddoppio, consentirà di garantire la sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario anche in caso di esondazione del fiume, fenomeno legato ai frequenti aventi alluvionali ripetutosi più volte negli ultimi anni che ha determinato gravi danni alle infrastrutture presenti nella piana del fiume stesso ed in particolare alla infrastruttura ferroviaria che è quella posta più a valle.

Si riportano di seguito gli indicatori di risultato applicabili

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
<i>Infrastruttura</i>					
	Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80	120

3) Attuazione

e. Stato procedurale:

- principali *milestone*/autorizzazioni già conseguite:

Sono da conseguire tutte le approvazioni/pareri previste nell'ambito dell'iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 be s.m.i).

- Attività procedurali in corso:

Condivisione formale da parte del MATT, del MiBAC e delle Regioni interessate del nuovo tracciato su cui sviluppare il progetto preliminare.

Attualmente è stata avviata comunque la progettazione preliminare.

- Criticità da superare:

E' necessario ottenere riscontro da parte degli Enti interessati (MATT,Regioni) per una condivisione del nuovo tracciato in variante su cui sviluppare il progetto preliminare.

Ad oggi è stata emessa, nel mese di aprile 2012, una condivisione con prescrizioni esclusivamente da parte del MiBac.

Si ipotizza di aver riscontro anche dagli altri Enti coinvolti entro la fine del mese di settembre 2012.

f. Attività da intraprendere

Sviluppo della progettazione preliminare e successivo inoltro al MIT



g. Cronoprogramma generale

Vedi crono programma

Vedi scheda intervento.

h. Organizzazione delle attività

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico esterno, individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, la responsabilità, i compiti e le attività di Responsabile del Procedimento per la progettazione, l'attività negoziale e la realizzazione dell'intervento.

Il Progetto viene gestito da entrambe le suddette società attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo di Project Management fondato su tre principali attività:

- SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

- REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisionsi, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull'avanzamento dei Progetti.

- STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:



- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;
- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team. Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

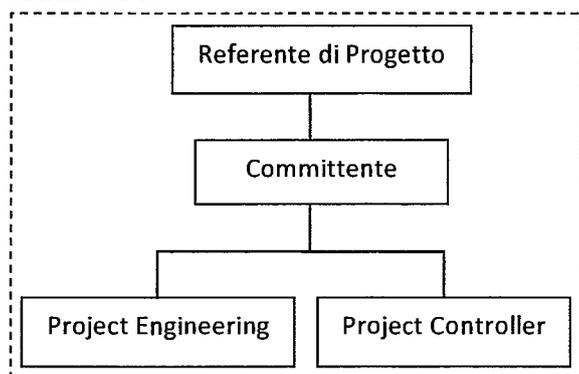
Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;

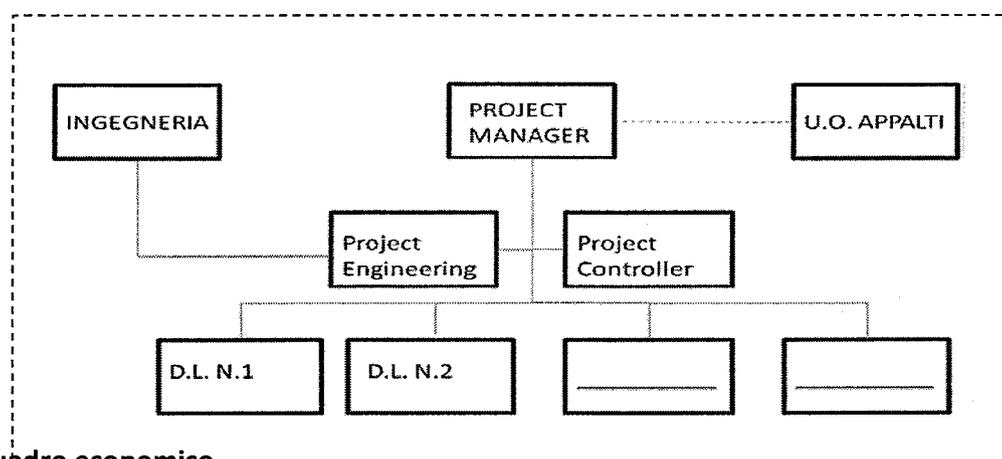
Il sistema di gestione utilizzato per la gestione dell'investimento è SAP-INRETE2000 (modulo PS2)

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

COMMITTENZA



SOGGETTO TECNICO ITALFERR



4) Quadro economico

Costo Complessivo Euro 106.000.000

a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;

Di cui:

	Keuro
Progettazione esecutiva	1.917
Civili	51.146
Sovrastruttura ferroviaria	8.088
Tecnologici	5.809
	66.961

a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;

*Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione
della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto*

	Keuro
oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	3.348

b) somme a disposizione della stazione appaltante per:

	Keuro
b1 - lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	0
b2 - rilievi, accertamenti e indagini;	74
b3 - allacciamenti ai pubblici servizi;	314
b4 - imprevisti;	7.053
b5 - acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi;	16.176
b6 - accantonamento di cui all' <u>articolo 133, commi 3 e 4, del codice</u> ;	1.078
b7 - spese di cui agli <u>articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice</u> , spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo di cui all' <u>articolo 92, comma 5, del codice</u> , nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	8.048
b8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione;	476
b9 - eventuali spese per commissioni giudicatrici;	157
b10 - spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;	44
b11 - spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	192
SPESE GENERALI	2.078
b12 - I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge.	0
	35.691

Il quadro economico si riferisce allo studio di fattibilità.

Ad oggi è in corso la progettazione preliminare.

Il quadro economico sarà aggiornato al successivo livello progettuale.

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J27112000170001

Titolo Progetto: Nodo di Napoli: ACC di Napoli Centrale

Titolo Sottoprogetto: ACC di Napoli Centrale

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Campania	Napoli	Napoli

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di fattibilità

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		30/01/2013	
Progettazione esecutiva		10/01/2015	
Esecuzione Lavori		20/05/2015	
Funzionalità		09/04/2018	
Collaudo		13/07/2017	
Chiusura intervento		09/04/2019	

Data Fine	
Prevista	effettiva
29/01/2013	
26/11/2013	
10/05/2015	
09/04/2018	
08/07/2018	
09/04/2019	
09/04/2019	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

✱

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		27/11/2013	
Ricezione offerte tecnico economiche		26/02/2014	
Valutazione offerte economiche		27/05/2014	
Verifica congruità offerte		27/06/2014	
Aggiudicazione		31/08/2014	
Stand-Still		31/08/2014	
Stipula contratto		24/11/2014	

Data Fine	
Prevista	effettiva
25/02/2014	
27/05/2014	
26/06/2014	
31/08/2014	
24/11/2014	
05/10/2014	
26/12/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	18.000.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
2012		100.000
2013		1.900.000
2014		1.000.000
2015		9.000.000
2016		21.000.000
2017		34.000.000
2018		18.000.000

Totale
100.000
1.900.000
1.000.000
9.000.000
21.000.000
34.000.000
18.000.000

Totale	0	85.000.000
---------------	----------	-------------------

85.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	85.000.000

Indicatori di realizzazione:

- n. 1 nuovo impianto ACC

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J67110000020001

Titolo Progetto: Nodo di Napoli: Potenziamento capacità

Titolo Sottoprogetto: Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Campania	Napoli	
	Salerno	
	Caserta	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello
Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione preliminare

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione definitiva			02/05/2011
Progettazione esecutiva		15/06/2013	
Esecuzione Lavori		01/09/2013	
Funzionalità		30/03/2015	
Collaudo		30/06/2014	
Chiusura intervento		30/12/2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	30/06/2012
15/08/2013	
30/09/2015	
30/10/2015	
30/12/2015	
30/12/2015	

Soggetto Competente
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI SpA
RFI SpA
RFI SpA

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		15/10/2012	
Ricezione offerte tecnico economiche		30/12/2012	
Valutazione offerte economiche		01/03/2013	
Verifica congruità offerte		01/04/2013	
Aggiudicazione		02/05/2013	
Stand-Still		16/05/2013	
Stipula contratto		30/05/2013	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/11/2012	
28/02/2013	
30/03/2013	
30/04/2013	
15/05/2013	
29/05/2013	
30/05/2013	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	77.000.000
Anno	Realizzato	Da realizzare
2012	645.000	
2013		1.725.000
2014		22.830.000
2015		31.800.000
2016		12.600.000
2017		7.400.000
Totale	645.000	76.355.000

Totale
645.000
1.725.000
22.830.000
31.800.000
12.600.000
7.400.000
77.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	PON Reti e Mobilità 2007-2013	PON Reti e Mobilità 2007-2013	77.000.000

Indicatori di realizzazione:

- n. 34 apparati nuovi e/o modificati (di cui n° 5 nuovi apparati)
- n. 5 Trasformazioni in fermata

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	Km	0	156

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P. J27112000160001

Titolo Progetto: Nodo di Napoli : Potenziamento Tecnologico - Ulteriore Fase

Titolo Sottoprogetto: Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli - Ulteriore Fase

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Campania	Caserta	
	Salerno	
	Napoli	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello
Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

- A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di fattibilità
B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		31/12/2012	
Progettazione esecutiva		11/12/2014	
Esecuzione Lavori		20/04/2015	
Funzionalità		04/04/2017	
Collaudo		01/02/2017	
Chiusura intervento		16/08/2018	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/12/2012	
27/10/2013	
10/04/2015	
16/08/2017	
15/11/2017	
03/04/2018	
16/08/2018	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Pcedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		28/10/2013	
Ricezione offerte tecnico economiche		27/01/2014	
Valutazione offerte economiche		28/04/2014	
Verifica congruità offerte		28/05/2014	
Aggiudicazione		01/08/2014	
Stand-Still		01/08/2014	
Stipula contratto		27/10/2014	

Data Fine	
Prevista	effettiva
26/01/2014	
27/04/2014	
27/05/2014	
01/08/2014	
27/10/2014	
05/09/2014	
26/11/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo

P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	28.000.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
-------------	-------------------	----------------------

2012		150.000
2013		200.000
2014		250.000
2015		9.000.000
2016		12.400.000
2017		6.000.000

Totale		
		150.000
		200.000
		250.000
		9.000.000
		12.400.000
		6.000.000

Totale	0	28.000.000
---------------	----------	-------------------

28.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	28.000.000

Indicatori di realizzazione:

- n. 9 Apparati nuovi e/o modificati (di cui n° 2 nuovi apparati)
- n° 1 Trasformazione in fermata

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	Km	0	46

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J61H9400000011

Titolo Progetto: Interventi sulla linea Cancellò - Napoli per integrazione con la linea AV/AC

Titolo Sottoprogetto: Interventi sulla linea Cancellò - Napoli per integrazione con la linea AV/AC

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:	Regione	Provincia	Comune
	Campania	Napoli	Casoria
			Caivano
			Casalnuovo
			Volla
			Afragola
			Acerra
Soggetto Percettore:	RFI SpA	Responsabile	
Soggetto Programmatore:	MIT	Responsabile	
Soggetto Attuatore:	RFI SpA	Responsabile	Ing. Raffaele Golia
Soggetto Realizzatore:		Responsabile	

Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Preliminare

Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività	Richiesta	Data Inizio		Data Fine		Soggetto Competente
		prevista	effettiva	Prevista	effettiva	
Progettazione preliminare			22/12/2008		22/06/2009	RFI SpA
Progettazione definitiva (*)		10/02/2013		12/03/2014		RFI SpA
Redazione e pubb.bando		08/12/2014		08/03/2015		RFI SpA
Ricezione offerte tecnico economiche		08/03/2015		06/06/2015		RFI SpA

Valutazione offerte tecniche		06/06/2015			06/07/2015			RFI SpA
Valutazione offerte economiche		06/07/2015			05/08/2015			RFI SpA
Verifica congruità offerte		05/08/2015			28/11/2015			RFI SpA
Aggiudicazione		28/11/2015			06/02/2016			RFI SpA
Stand-Still		28/11/2015			28/12/2015			RFI SpA
Stipula contratto		06/02/2016			02/03/2016			RFI Spa
Progettazione esecutiva (*)		04/03/2016			04/03/2017			Appaltatore
Esecuzione Lavori		05/03/2017			17/01/2022			Appaltatore
Funzionalità		18/01/2022			18/04/2022			RFI Spa
Collaudo		17/01/2022			16/07/2022			RFI Spa
Chiusura intervento		16/07/2022			16/07/2022			RFI Spa

Altre Attività

Valutazione MATT PP			11/08/2009			05/07/2010		MATT
Valutazione MIBAC PP			11/08/2009			22/09/2011		MIBAC
Valutazione Regione			11/08/2009			13/03/2012		Regione
Esame documento tecnico-economico comparativo da parte reg. Campania e comuni interessati e nuova delibera della reg. Campania di approvazione PP originario		16/10/2012			31/10/2012			Regione
Sospensione iter autorizzatorio		01/09/2012			01/09/2012			MIT
Approvazione PP CIPE		10/10/2012			10/11/2012			CIPE
Pubblicazione delibera CIPE su GUCE		11/11/2012			09/02/2013			CIPE
DPU e ricevimento osservazioni (privati)		28/03/2014			27/05/2014			RFI S.p.A.
Valutazioni Ministeri, Regione e Enti		28/03/2014			27/05/2014			Ministeri,
Valutazioni altri soggetti								Altri soggetti
Convocazione CdS su PD		26/04/2014			26/04/2014			MIT
Istruttoria MIT/STM e proposta al CIPE		11/06/2014			10/08/2014			STM (MIT)
Approvazione CIPE		10/08/2014			09/09/2014			CIPE
Pubblicazione Del.GUCE		09/09/2014			08/12/2014			CIPE

(*) tempi comprensivi di approvazione interna

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo EURO 813.000.000

Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
Prec.	83.840.000	0	83.840.000
2011	200.000	0	200.000
2012		0	0
2013		10.500.000	10.500.000
2014		5.600.000	5.600.000
2015		0	0
2016		2.000.000	2.000.000
2017		35.140.000	35.140.000
2018		96.830.000	96.830.000
2019		127.310.000	127.310.000
2020		145.540.000	145.540.000
2021		152.310.000	152.310.000
2022		133.960.000	133.960.000
2023		19.770.000	19.770.000
Totale			813.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2009	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	307.000.000
	Riduzione cofinanziamento comunitario	Riduzione cofinanziamento comunitario	305.000.000
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	201.000.000

Indicatori di realizzazione:

L= 15,4 Km di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario.

N. 3 nuove fermate e N.1 nuova Stazione.

N.1 Impianto ACC - M con Posto Centrale Multistazione a Napoli, che si interfacerà con il SCC del Nodo di Napoli che gestisce la tratta.

Suppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (12)

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J41H01000080008

Titolo Progetto: Itinerario Napoli – Bari: Velocizzazione e raddoppio Canello - Benevento e Bretella di Foggia

Titolo Sottoprogetto: Velocizzazione e raddoppio Canello-Frasso Telesino

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:	Regione	Provincia	Comune
	Campania	Caserta	Caserta
			San Felice a Canello
			Maddaloni
			Valle di Maddaloni
		Benevento	Frasso Telesino
			S.Agata dei Goti
			Dugenta
Soggetto Percettore:	RFI SpA	Responsabile	
Soggetto Programmatore:	MIT	Responsabile	
Soggetto Attuatore:	RFI SpA	Responsabile	Ing. Raffaele Golia
Soggetto Realizzatore:		Responsabile	

Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Preliminare

Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività	Richiesta	Data inizio		Data Fine		Soggetto Competente
		prevista	effettiva	prevista	effettiva	
Progettazione preliminare			23/01/2009		14/07/2009	RFI SpA
SdF compatib. ambito com. Maddaloni		02/09/2012		01/12/2012		RFI SpA
Progettazione definitiva (*)		13/05/2013		12/06/2014		RFI SpA
Redazione e pubb.bando		09/03/2015		07/06/2015		RFI SpA
Ricezione offerte tecnico economiche		07/06/2015		05/09/2015		RFI SpA
Valutazione offerte tecniche		05/09/2015		05/10/2015		RFI SpA

Valutazione offerte economiche		05/10/2015			04/11/2015		RFI SpA
Verifica congruità offerte		04/11/2015			27/02/2016		RFI SpA
Aggiudicazione		27/02/2016			07/05/2016		RFI SpA
Stand-Still		27/02/2016			28/03/2016		RFI SpA
Stipula contratto		07/05/2016			01/06/2016		RFI Spa
Progettazione esecutiva (*)		03/06/2016			06/06/2017		Appaltatore
Esecuzione Lavori		06/06/2017			03/11/2022		Appaltatore
Funzionalità		03/11/2022			05/03/2023		RFI Spa
Collaudo		03/11/2022			02/05/2023		RFI Spa
Chiusura intervento		02/05/2023			02/05/2023		RFI Spa

Altre Attività

Valutazione MATT PP			11/08/2009			16/07/2010	MATT
Valutazione MIBAC PP			11/08/2009			25/11/2010	MIBAC
Valutazione Regione			13/03/2009			13/03/2012	Regione
Sospensione iter autorizzatorio		01/09/2012			01/09/2012		MIT
Consultazione enti territoriali su SdF e nuova delibera reg. Campania di conferma PP originario		02/12/2012			01/01/2013		Regione
Approvazione PP CIPE		11/01/2013			10/02/2013		CIPE
Pubblicazione delibera CIPE su GUCE		11/02/2013			12/05/2013		CIPE
DPU e ricevimento osservazioni (privati)		28/06/2014			27/08/2014		RFI S.p.A.
Valutazioni Ministeri, Regione e Enti		12/07/2014			10/09/2014		Ministeri, Regione e Enti
Valutazioni altri soggetti							Altri soggetti
Convocazione CdS su PD		27/07/2014			27/07/2014		MIT
Istruttoria MIT/STM e proposta al CIPE		10/09/2014			09/11/2014		STM (MIT)
Approvazione CIPE		09/11/2014			09/12/2014		CIPE
Pubblicazione Del.GUCE		09/12/2014			09/03/2015		CIPE

(*) tempi comprensivi di approvazione interna

PIANO ECONOMICO**Costo Complessivo** EURO **730.000.000**

Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
Prec.	2.000.000	0	2.000.000
2011	0	0	0
2012		0	0
2013		10.191.000	10.191.000
2014		4.738.000	4.738.000
2015		0	0
2016		0	0
2017		39.040.000	39.040.000
2018		81.820.000	81.820.000
2019		172.820.000	172.820.000
2020		150.180.000	150.180.000
2021		138.510.000	138.510.000
2022		100.000.000	100.000.000
2023		30.701.000	30.701.000
Totale			730.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2009	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	430.000.000
	Riduzione cofinanziamento comunitario	Riduzione cofinanziamento comunitario	100.000.000
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	200.000.000

Indicatori di realizzazione:

L= 16,5 Km (Cancello – Frasso T.) + 8,2 Km (Shunt Maddaloni) di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario.

N.3 nuove fermate

Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (20)

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
	Infrastruttura				
	Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	185	170 (comprensivo del recupero del perditempo connesso al cambio banco a Caserta)
RFI		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	140	180 (140 su Shunt)
		Variazione della capacità potenziale (tratta Canello - Frasso)	treni/giorno	80	200

(*) riferito al collegamento Napoli-Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro - Bovino, della Bretella di Foggia e della Velocizzazione Napoli-Bari

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J41H01000080008

Titolo Progetto: Itinerario Napoli – Bari “Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano”

Titolo Sottoprogetto: Velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino - Benevento

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Campania	Benevento	Melizzano
		Amorosi
		Telese Terme
		Solopaca
		Castelvenere
		Guardia Sanframondi
		San Lorenzo Maggiore
		Ponte
		Torrecoeso
		Benevento

Soggetto Percettore: RFI SpA

Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT

Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA

Responsabile

Soggetto Realizzatore:

Responsabile

Ing. Raffaele Golia

A - Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Preliminare

B - Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			23/01/2009
Progettazione definitiva (*)		30/06/2013	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	14/12/2009
30/07/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA

Attività Procedura di aggiudicazione
P.M.

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Valutazione MATT PP			30/06/2010
Valutazione MIBAC PP			30/06/2010
Valutazione Regione			30/06/2010
Approvazione PP CIPE		01/03/2013	
Pubblicazione delibera CIPE su GUCE		31/03/2013	
DPU e ricevimento osservazioni (privati)		15/08/2014	
Valutazioni Ministeri, Regione e Enti		29/08/2014	
Valutazioni altri soggetti			
Convocazione CdS su PD		13/09/2014	
Istruttoria MIT/STM e proposta al CIPE		28/10/2014	
Approvazione CIPE		27/12/2014	
Pubblicazione Del.GUCE		26/01/2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	25/03/2011
30/09/2012	
	13/03/2012
30/03/2013	
29/06/2013	
14/10/2014	
28/10/2014	
13/09/2014	
27/12/2014	
26/01/2015	
26/04/2015	

Soggetto Competente
MATT
MIBAC
Regione
CIPE.
CIPE
RFI S.p.A.
Ministeri,
Altri soggetti
MIT
STM (MIT)
CIPE
CIPE

(*) tempi comprensivi di approvazione interna

**PIANO ECONOMICO**

Costo Complessivo (progettazione definitiva)	EURO	21.000.000
---	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
Prec.	3.000.000	0	3.000.000
2011	200.000	0	200.000
2012		0	0
2013		400.000	400.000
2014		6.774.000	6.774.000
2015		9.000.000	9.000.000
2016		1.626.000	1.626.000
Totale	3.200.000	17.800.000	21.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	21.000.000

Indicatori di realizzazione:

- L= 30,4 Km di nuova linea a doppio binario in variante di tracciato ed in sede all'attuale linea a semplice binario.
- N. 4 nuove fermate ed 1 Stazione
- N.1 Impianto ACC - M con Posto Centrale Multistazione a Napoli che gestirà tutti i PdS del nuovo collegamento ferroviario da Frasso Telesino (i) a Bivio Cervaro (e), ed il sistema di distanziamento previsto sarà del tipo Bca.
- 120.000 mq di area riambientalizzata
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (20)

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P. J77104000000009

Titolo Progetto: Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio Apice Orsara

Titolo Sottoprogetto: Raddoppio Apice Orsara

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:	Regione	Provincia	Comune			
	Campania	Benevento	Apice			
			Sant'Arcangelo Trimonte			
			Paduli			
		Avellino		Montaguto		
				Savignano Irpino		
				Ariano Irpino		
				Villanova del Battista		
				Flumeri		
				Grottaminarda		
				Frigento		
				Melito Irpino		
				Puglia	Foggia	Panni
						Orsara di Puglia

Soggetto Percettore: RFI SpA

Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT

Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA

Responsabile

Ing. Raffaele Golia

Soggetto Realizzatore:

Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione preliminare

B Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Pianificazione aggiornata (10.07.2012)

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio		Data Fine	
		prevista	effettiva	prevista	effettiva
Progettazione preliminare			23/01/2009		17/03/2010

Soggetto Competente

RFI SpA

La pianificazione delle attività sarà definitiva a valle delle Indicazioni del Comitato di Attuazione e Gestione

Attività Procedura di aggiudicazione
P.M.

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio		Data Fine		Soggetto Competente
		prevista	effettiva	Prevista	effettiva	
Inoltro PP a MIT			19/07/2010		19/07/2010	RFI SpA
Valutazione MATT PP			19.07.2010		25.03.2011	MATT
Indicazioni del Comitato di Attuazione e Gestione						Comitato di Attuazione e Gestione

La pianificazione delle attività sarà definitiva a valle delle Indicazioni del Comitato di Attuazione e Gestione

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	57.000.000
Anno	Realizzato	Da realizzare
2011	9.730.000	
2012	910.000	

su file word da un totale di 2.676.000.000 (si riferisce al CVI)

Totale

La pianificazione sarà definitiva a valle delle Indicazioni del Comitato di Attuazione e Gestione

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	47.000.000
	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	10.000.000

Indicatori di realizzazione:

- L= 47,4 Km di nuova linea a doppio binario in variante di tracciato rispetto all'attuale linea a semplice binario.
- N. 2 nuove Stazioni ed 1 Fermata
- N. 1 Impianto ACC - M con Posto Centrale Multistazione a Napoli che gestirà tutti i PdS del nuovo collegamento ferroviario da Frasso Telesino (i) a Bivio Cervaro (e), ed il sistema di distanziamento previsto sarà del tipo Bca.
- 200.000 mq di area riambientalizzata.
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (5)

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J41H92000000008

Titolo Progetto: Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Caserta - Foggia

Titolo Sottoprogetto: Raddoppio Cervaro - Bovino

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Foggia	Foggia
		Orsara di Puglia
		Bovino
		Troia

Soggetto Percettore: RFI SpA

Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT

Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA

Responsabile

Ing. Raffaele Golia

Soggetto Realizzatore:

Responsabile

A - Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Definitiva

B - Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			
Progettazione definitiva			21.06.2003
Progettazione esecutiva			11.10.2005
Esecuzione Lavori			29.05.2008
Funzionalità			30.04.2014
Collaudo			30.10.2014
Chiusura intervento			30.10.2014

Data Fine	
Prevista	effettiva
	05.08.2004
	15.05.2008
31.07.2014	
31.07.2014	
31.01.2015	
31.01.2015	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			05.08.2004
Ricezione offerte tecnico economiche			29.12.2004
Valutazione offerte tecniche			09.03.2005
Valutazione offerte economiche			11.04.2005
Verifica congruità offerte			14.04.2005
Aggiudicazione			07.09.2005
Stand-Still			
Stipula contratto			11.10.2005

Data Fine	
Prevista	effettiva
	05.08.2004
	08.03.2005
	08.04.2005
	13.04.2005
	04.07.2005
	07.09.2005
	11.10.2005

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Valutazione MATT PD			07.08.2001
Valutazione MIBAC PD			07.08.2001
CdS -PD			31.01.2002

Data Fine	
Prevista	effettiva
	27.08.2003
	27.08.2003
	17.03.2004

Soggetto Competente
MATT
MIBAC
MIT

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	250.000.000
--------------------------	-------------	--------------------

(230.400.000 € Cervaro-Bovino; 19.600.000 € Vitulano-Apice)

Anno	Realizzato	Da realizzare
Prec.	76.400.000	0
2011	35.700.000	0
2012	9.300.000	25.700.000
2013		40.000.000
2014		40.445.000
2015		21.736.000
2016		719.000
2017		
2018		
2019		
2020		
2021		
2022		

Totale
76.400.000
35.700.000
35.000.000
40.000.000
40.445.000
21.736.000
719.000

Totale	121.400.000	128.600.000
---------------	--------------------	--------------------

250.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2010 -2011	PON Reti e Mobilità 2007-2013	PON Reti e Mobilità 2007-2013	36.000.000
	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	40.000.000,00
	Risorse Liberate		174.000.000,00

Indicatori di realizzazione:

- L= 22,5 Km
- N.1 Stazione (Ponte Albanito) e 1 Fermata (Bovino)
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (7)

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
	Infrastruttura				
	Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	218	210
RFI		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	140	200
		Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80	200

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Valutazioni MATT			
Valutazioni MIBAC			
Valutazioni Regioni/EE.LL			
Valutaz.Soggetti Interferiti			
Valutazioni altri soggetti			
CdS Decisoria			

Data Fine	
Prevista	effettiva
	21/12/2011
	21/12/2011
	21/12/2011
	21/12/2011
	21/12/2011
	21/12/2011

Soggetto Competente

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	10.000.000
-------------------	------	------------

Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
2012		0	0
2013		100.000	100.000
2014		4.500.000	4.500.000
2015		4.000.000	4.000.000
2016		900.000	900.000
2017		500.000	500.000
Totale	0	10.000.000	10.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	10.000.000

Indicatori di realizzazione:

- L= 1,6 Km di nuova linea

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	210	193

(*) riferito al collegamento Napoli - Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro - Bovino

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J11C9000000009

Titolo Progetto: Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)

Titolo Sottoprogetto: Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	Bari
		Triggiano
		Noicattaro

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Michele Giannattasio

Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Preliminare

B Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			4/2/2008
Progettazione definitiva		6/2/2013	
Progettazione esecutiva		29/4/2016	
Esecuzione Lavori		29/4/2017	
Funzionalità		12/1/2022	
Collaudo		26/1/2023	
Chiusura intervento		25/7/2023	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	23/12/2009
8/3/2014	
28/4/2017	
27/10/2022	
23/4/2022	
25/7/2023	
25/7/2023	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		4/12/2014	
Ricezione offerte tecnico economiche		4/3/2015	
Valutazione offerte tecniche		2/6/2015	
Valutazione offerte economiche		2/7/2015	
Verifica congruità offerte		1/8/2015	
Aggiudicazione		28/12/2015	
Stand-Still		28/12/2015	
Stipula contratto		28/3/2016	

Data Fine	
Prevista	effettiva
4/3/2015	
2/6/2015	
2/7/2015	
1/8/2015	
28/12/2015	
26/3/2016	
31/1/2016	
28/4/2016	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Inoltro PP a MIT		24/12/2009	
Valutazione MATT PP		2/12/2010	
Valutazione MIBAC PP		30/5/2011	
Valutazione Regioni/EE.LL:		19/4/2011	
Valutazione altri Soggetti		20/10/2011	
Formulazione proposta al CIPE	30/9/2012		
Approvazione CIPE	1/10/2012		
Pubblicazione Delibera CIPE su GUCE	1/11/2012		
Approvazione PD RFI	8/3/2014		
Inoltro PD a MIT/STM	23/3/2014		
Ricevimento Osservazioni DPU (privati)			
Valutazioni MATT	7/4/2014		
Valutazioni MIBAC	7/4/2014		
Valutazioni Regioni/EE.LL	7/4/2014		
Valutaz.Soggetti Interferiti	7/4/2014		
Valutazioni altri soggetti	7/4/2014		
CdS	7/5/2014		
Formulazione proposta CIPE	6/6/2014		
Approvazione CIPE	5/8/2014		
Pubblicazione Del.GUCE	4/9/2014		

Data Fine	
Prevista	effettiva
	24/12/2009
	2/12/2010
	30/5/2011
	19/4/2011
	20/10/2011
30/9/2012	
31/10/2012	
30/1/2013	
8/3/2014	
23/3/2014	
6/6/2014	
6/6/2014	
6/6/2014	
6/6/2014	
6/6/2014	
6/6/2014	
5/8/2014	
4/9/2014	
3/12/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA
MATT
MIBAC
Regione
Altri soggetti
MIT
CIPE
CIPE
RFI SpA
RFI SpA
Privati
MATT
MIBAC
Regioni/EE.LL
Soggetti Interferiti
Altri soggetti
MIT
MIT
CIPE
CIPE


PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	391.000.000	
Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
2010	1.700.000	0	1.700.000
2011	916.000	0	916.000
2012		0	0
2013		1.900.000	1.900.000
2014		3.900.000	3.900.000
2015		0	0
2016		2.000.000	2.000.000
2017		18.000.000	18.000.000
2018		60.000.000	60.000.000
2019		60.000.000	60.000.000
2020		70.000.000	70.000.000
2021		80.000.000	80.000.000
2022		70.000.000	70.000.000
2023		22.584.000	22.584.000
Totale	2.616.000	388.384.000	391.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	291.000.000
2011	Riduzione cofinanziamento comunitario	Riduzione cofinanziamento comunitario	100.000.000

Indicatori di realizzazione:

- L= 10, 2 Km di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario
- n. 1 nuovo impianto ACC in Bari Executive
- n. 2 nuove fermate
- 185.800 mq di area riambientalizzata (aree dismesse)
- Soppressione di tutti i Passaggi a Livello presenti (3)

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo
C.U.P.: J71H9800000001
Titolo Progetto: Sistemazione Nodo di Bari: ACC Bari PN
Titolo Sottoprogetto: ACC Bari Parco Nord
Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	Bari

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Michele Giannattasio
Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Appalto prestazioni integrate - in corso redazione progettazione esecutiva Appaltatore.

B **Iter Procedurale:** Trattandosi di interventi di attrezzaggio tecnologico, di natura impiantistica e della realizzazione di opere che ricadono tutte in aree ferroviarie già in esercizio, non sono necessarie autorizzazioni da parte degli Enti preposti alla tutela del territorio (CdS istruttorie o decisorie e/o iter autorizzativi da parte di Enti Terzi, attività espropriative comportanti la richiesta di pubblica utilità).

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			23.02.2009
Progettazione definitiva			15.10.2009
Progettazione esecutiva			26.03.2012
Esecuzione Lavori		15.01.2013	
Funzionalità		13.02.2015	
Collaudo		01.07.2015	
Chiusura intervento		31.12.2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	30.09.2009
	13.12.2010
30.12.2012	
30.06.2015	
15.06.2015	
31.12.2015	
31.12.2015	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

(*) Il termine della presentazione delle offerte, relativo al Bando pubblicato il 21 marzo 2011, è avvenuto il 25 maggio 2011. Tuttavia, nella seduta pubblica del 27 giugno 2011, ad esito della fase di ricognizione, essendo pervenute solo offerte in aumento, la Commissione di gara ha dichiarato la procedura aperta "senza effetto". Pertanto, ai sensi dell'art. 221, co. 1, lett. a) del D. Lgs. 163/06 e s.m.i., R.F.I. S.p.A. ha indetto apposita procedura negoziata con Lettera di Invito fissando il termine di presentazione delle offerte al giorno 25 ottobre 2011;

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			21.03.2011
Ricezione offerte tecnico economiche			21.03.2011
Valutazione offerte tecniche			03.11.2011
Valutazione offerte economiche			03.11.2011
Verifica congruità offerte			22.11.2011
Aggiudicazione			22.11.2011
Stand-Still			22.11.2011
Stipula contratto			28.02.2012

Data Fine	
Prevista	effettiva
	21.03.2011
	25.10.2011 (*)
	03.11.2011
	22.11.2011
	14.03.2012
	28.02.2012
	27.02.2012
	28.02.2012

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	159.607.931,74
--------------------------	-------------	-----------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
Fino al 2010	109.208.000	
2011	2.036.000	
2012		500.000
2013		4.000.000
2014		9.500.000
2015		12.000.000
2016		12.421.000
2017		9.942.931,74

Totale
109.208.000,00
2.036.000,00
500.000,00
4.000.000,00
9.500.000,00
12.000.000,00
12.421.000,00
9.942.931,74

Totale	111.244.000	48.363.932
---------------	--------------------	-------------------

159.607.931,74

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	114.607.931,74
	PON Reti e Mobilità 2007-2013	PON Reti e Mobilità 2007-2013	30.000.000,00
	Risorse liberate		15.000.000,00

Indicatori di realizzazione:

- n.1 nuovo impianto ACC in Bari Parco Nord

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo
C.U.P.: J37112000140001
Titolo Progetto: Nodo di Bari: sistemazione PRG e nuovo ACC stazione Bari

Titolo Sottoprogetto: ACC Bari Centrale
Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	Bari

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Michele Giannattasio
Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di Fattibilità

Iter Procedurale: Trattandosi di interventi di attrezzaggio tecnologico, di natura impiantistica e della realizzazione di opere che ricadono tutte in aree ferroviarie già in esercizio, non sono necessarie autorizzazioni da parte degli Enti preposti alla tutela del territorio (CdS istruttorie o decisorie e/o iter autorizzativi da parte di Enti Terzi, attività espropriative comportanti la richiesta di pubblica utilità).

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		03.09.2012	
Progettazione definitiva		09.09.2013	
Progettazione esecutiva		29.09.2015	
Esecuzione Lavori		01.09.2016	
Funzionalità		26.02.2019	
Collaudo		27.07.2019	
Chiusura intervento		31.01.2020	

Data Fine	
Prevista	effettiva
02/09/2013	
05.06.2014	
31.08.2016	
26.07.2019	
27.05.2019	
31.01.2020	
31.01.2020	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
appaltatore
appaltatore
RFI SpA
RFI SpA
RFI SpA

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		06.05.2014	
Ricezione offerte tecnico economiche		04.08.2014	
Valutazione offerte tecniche		03.11.2014	
Valutazione offerte economiche		04.12.2014	
Verifica congruità offerte		04.01.2015	
Aggiudicazione		09.06.2015	
Stand-Still		09.06.2015	
Stipula contratto		28.08.2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
04.08.2014	
02.11.2014	
03.12.2014	
03.01.2015	
09.06.2015	
28.08.2015	
14.07.2015	
28.09.2015	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Screening ambientale		03/09/2013	
Procedura di autorizzazione paesaggistica		03/09/2013	

Data Fine	
Prevista	effettiva
01/01/2014	
31/01/2014	

Soggetto Competente
MATT/Regione
MIBAC / Regione

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	90.000.000	
Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
2012		0	0
2013		800.000	800.000
2014		1.000.000	1.000.000
2015		50000	50000
2016		5.000.000	5.000.000
2017		22.000.000	22.000.000
2018		35.000.000	35.000.000
2019		20.000.000	20.000.000
2020		6.150.000	6.150.000
Totale	0	90.000.000	90.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	90.000.000

Indicatori di realizzazione:

- n.1 nuovo impianto ACC in Bari Centrale

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variazione della velocità (*) massima di tracciato	km/h	30	60

(*) variazione di velocità riferita agli itinerari di ingresso/uscita in deviata nello/dallo impianto

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo
C.U.P.: J79B12000020001
Titolo Progetto: Completamento Attrezzaggio Bari-Taranto

Titolo Sottoprogetto: Completamento Attrezzaggio della linea Bari-Taranto
Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	
	Taranto	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello
Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di fattibilità

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		31/12/2012	
Progettazione esecutiva		09/11/2014	
Esecuzione Lavori		19/03/2015	
Funzionalità		30/06/2016	
Collaudo		30/06/2015	
Chiusura intervento		14/09/2017	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/12/2012	
27/09/2013	
09/03/2015	
18/03/2017	
18/03/2017	
30/06/2017	
14/09/2017	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		28/09/2013	
Ricezione offerte tecnico economiche		28/12/2013	
Valutazione offerte economiche		29/03/2014	
Verifica congruità offerte		26/04/2014	
Aggiudicazione		30/06/2014	
Stand-Still		30/06/2014	
Stipula contratto		25/09/2014	

Data Fine	
Prevista	effettiva
27/12/2013	
28/03/2014	
25/04/2014	
30/06/2014	
25/09/2014	
04/08/2014	
25/10/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	18.000.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
2012		50.000
2013		300.000
2014		200.000
2015		8.000.000
2016		6.000.000
2017		3.450.000

Totale
50.000
300.000
200.000
8.000.000
6.000.000
3.450.000

Totale	0	18.000.000
---------------	----------	-------------------

18.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	18.000.000

Indicatori di realizzazione:

- 104 Km di linea velocizzati/attrezzati

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P. J71H92000030008

Titolo Progetto: Raddoppio Bari S. Andrea-Bitetto

Titolo Sottoprogetto: Raddoppio in variante tratta Bari S. Andrea - Bitetto

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	Bari
		Modugno
		Bitetto

Soggetto Perettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Michele Giannattasio

Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Appalto prestazioni integrate – in corso redazione progettazione esecutiva Appaltatore

B Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			30.09.2002
Progettazione definitiva			01.11.2004
Progettazione esecutiva			16.01.2012
Esecuzione Lavori		16.01.2013	
Funzionalità		15.02.2015	
Collaudo		31.12.2015	
Chiusura intervento		30.06.2016	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	07.03.2003
	27.05.2005
15.12.2012	
30.12.2015	
15.06.2015	
30.06.2016	
30.06.2016	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Pcedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			20.10.2008
Ricezione offerte tecnico economiche			20.10.2008
Valutazione offerte tecniche			18.12.2008
Valutazione offerte economiche			18.03.2009
Verifica congruità offerte			19.03.2009
Aggiudicazione			14.09.2011
Stand-Still			14.09.2011
Stipula contratto			01.12.2011

Data Fine	
Prevista	effettiva
	20.10.2008
	10.12.2008
	18.03.2009
	19.03.2009
	14.09.2011
	14.12.2011
	19.10.2011
	15.12.2011

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Rinnovo autorizzazione paesaggistica			14/07/2011

Data Fine	
Prevista	effettiva
14/09/2012	

Soggetto Competente
MIBAC e Regione

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	219.800.000
Anno	Realizzato	Da realizzare
2005	1.480.000	0
2006	3.580.000	0
2007	130.000	0
2008	0	
2009	9.961.000	
2010	18.580.000	
2011	2.850.000	
2012		5.000.000
2013		24.000.000
2014		55.000.000
2015		64.000.000
2016		25.000.000
2017		10.219.000
Totale	36.581.000	183.219.000

Totale	219.800.000
1.480.000	
3.580.000	
130.000	
0	
9.961.000	
18.580.000	
2.850.000	
5.000.000	
24.000.000	
55.000.000	
64.000.000	
25.000.000	
10.219.000	
219.800.000	

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
	Legge Obiettivo	Legge Obiettivo	31.000.000,00
	PON Reti e Mobilità 2007-2013	PON Reti e Mobilità 2007-2013	129.000.000,00
	Altre fonti stato	Altre fonti stato	8.046.538,96
	Risorse liberate		51.753.461,04

Indicatori di realizzazione:

- n.1 nuovo impianto ACEI in Bitetto
- n. 2 fermate (Villaggio Lavoratori, Modugno)
- Km 10,5 di nuova linea in variante.
- 160.220 mq di area riambientalizzata (aree da dismettere)

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	15	14
		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	135	150
		Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80	120

(*) recupero di percorrenza fra Bari centrale e Bitetto

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J77107000020001

Titolo Progetto: SCC Bari-Taranto

Titolo Sottoprogetto: Progettazione e Realizzazione SCC Bari-Taranto

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	
	Taranto	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A - Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: progettazione Definitiva

B - Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione definitiva			07/10/2010
Progettazione esecutiva		10/10/2012	
Esecuzione Lavori		30/08/2013	
Funzionalità		19/09/2014	
Collaudo		12/09/2014	
Chiusura intervento		03/03/2016	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	20/10/2011
10/02/2013	
09/02/2015	
09/02/2015	
30/12/2015	
03/03/2016	

Soggetto Competente
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Pcedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			28/02/2012
Ricezione offerte tecnico economiche			05/05/2012
Valutazione offerte economiche		25/07/2012	
Verifica congruità offerte		01/08/2012	
Aggiudicazione		10/08/2012	
Stand-Still		11/08/2012	
Stipula contratto		30/09/2012	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	04/05/2012
15/07/2012	
31/07/2012	
09/08/2012	
10/08/2012	
29/09/2012	
30/09/2012	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo

P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	30.041.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
-------------	-------------------	----------------------

Prec.	1.158.000	0
-------	-----------	---

2012	154.000	
------	---------	--

2013		11.243.000
------	--	------------

2014		9.714.000
------	--	-----------

2015		7.772.000
------	--	-----------

Totale	1.312.000	28.729.000
---------------	------------------	-------------------

Totale

1.158.000

154.000

11.243.000

9.714.000

7.772.000

30.041.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	PON Reti e Mobilità 2007-2013	PON Reti e Mobilità 2007-2013	26.909.269,42
	Risorse liberate		3.131.730,58

Indicatori di realizzazione:

- N° 6 Apparati nuovi e/o modificati (di cui n°4 nuovi apparati)

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	km	0	114

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J97I07000010001

Titolo Progetto: SCC Bari - Lecce

Titolo Sottoprogetto: Progettazione e Realizzazione SCC Bari - Lecce

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Bari	
	Brindisi	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

Soggetto Realizzatore: Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione definitiva

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione definitiva			07/10/2010
Progettazione esecutiva		10/10/2012	
Esecuzione Lavori		30/04/2013	
Funzionalità		09/06/2015	
Collaudo		12/09/2014	
Chiusura intervento		03/03/2016	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	20/10/2011
10/02/2013	
09/06/2015	
07/09/2015	
30/12/2015	
03/03/2016	

Soggetto Competente
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Pcedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			28/02/2012
Ricezione offerte tecnico economiche			05/05/2012
Valutazione offerte economiche		25/07/2012	
Verifica congruità offerte		01/08/2012	
Aggiudicazione		10/08/2012	
Stand-Still		11/08/2012	
Stipula contratto		30/09/2012	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	04/05/2012
15/07/2012	
31/07/2012	
09/08/2012	
10/08/2012	
29/09/2012	
30/09/2012	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo

P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	78.579.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
2011	4.150.000	
2012		456.000
2013		32.779.000
2014		20.503.000
2015		20.691.000

Totale
4.150.000
456.000
32.779.000
20.503.000
20.691.000

Totale	4.150.000	74.429.000
---------------	------------------	-------------------

78.579.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	39.745.291,54
	Risorse Liberate	Risorse Liberate	38.833.708,46

Indicatori di realizzazione:

- n° 13 Apparati nuovi e/o modificati (di cui n°8 nuovi)
- n° 3 Trasformazioni in fermata
- n° 1 Soppressione impianto e trasformazione in Piena Linea

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione estensione sistemi SCC	Km	0	150

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Screening ambientale		01/09/2012	
Procedura di autorizzazione paesaggistica		01/09/2012	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/12/2012	
29/01/2013	

Soggetto Competente
MATT / Regione
MIBAC / Regione

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	60.000.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
2012		50.000	50.000
2013		1.150.000	1.150.000
2014		1.000.000	1.000.000
2015		28.000.000	28.000.000
2016		21.000.000	21.000.000
2017		8.800.000	8.800.000

Totale	0	60.000.000
---------------	----------	-------------------

60.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	60.000.000

Indicatori di realizzazione:

- n.1 Nuovo Impianto ACC


Altre Attività Iter Approvativo

P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	15.000.000
--------------------------	-------------	-------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
-------------	-------------------	----------------------

2012		50.000
------	--	--------

2013		250.000
------	--	---------

2014		100.000
------	--	---------

2015		4.600.000
------	--	-----------

2016		6.500.000
------	--	-----------

2017		3.500.000
------	--	-----------

Totale

50.000

250.000

100.000

4.600.000

6.500.000

3.500.000

Totale		15.000.000
---------------	--	-------------------

15.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
-------------	--------------	--	----------------

2011	FSC	Assegnazione FSC (62/2011)	15.000.000
------	-----	----------------------------	------------

Indicatori di realizzazione:

- 150 Km di linea velocizzati/attrezzati

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	80	67

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J39B12000040001

Titolo Progetto: Velocizzazione della linea Napoli - Bari

Titolo Sottoprogetto: Velocizzazione della linea Napoli - Bari

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Campania	Caserta	Caserta
Puglia		Benevento
		Foggia

Soggetto Percettore: RFI SpA

Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT

Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA

Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

Soggetto Realizzatore:

Responsabile Ing. Giuseppe Sorbello

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di Fattibilità

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		31/12/2012	
Progettazione esecutiva		12/11/2014	
Esecuzione Lavori		22/03/2015	
Funzionalità		21/03/2017	
Collaudo		08/11/2016	
Chiusura intervento		21/03/2018	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/12/2012	
27/09/2013	
12/03/2015	
21/03/2017	
21/03/2017	
21/03/2018	
21/03/2018	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI SpA
RFI SpA
RFI SpA

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		28/09/2013	
Ricezione offerte tecnico economiche		28/12/2013	
Valutazione offerte economiche		29/03/2014	
Verifica congruità offerte		29/04/2014	
Aggiudicazione		30/06/2014	
Stand-Still		30/06/2014	
Stipula contratto		28/09/2014	

Data Fine	
Prevista	effettiva
27/12/2013	
28/03/2014	
28/04/2014	
30/06/2014	
28/09/2014	
04/08/2014	
28/10/2014	

Soggetto Competente
RFI SpA

AA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	15.000.000
Anno	Realizzato	Da realizzare
2012		50.000
2013		250.000
2014		300.000
2015		5.000.000
2016		6.500.000
2017		2.900.000
Totale		15.000.000

Totale
50.000
250.000
300.000
5.000.000
6.500.000
2.900.000
15.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	15.000.000

Indicatori di realizzazione:

- 68 Km di linea velocizzati/attrezzati

INDICATORI DI RISULTATO					
Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza (*)	minuti	193	185

(*) riferito al collegamento Napoli-Bari e considerando acquisito il recupero di tempi di percorrenza per effetto del raddoppio Cervaro-Bovino e della Bretella di Foggia

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: J19B12000040001

Titolo Progetto: Linea Potenza - Foggia - Ammodernamento

Titolo Sottoprogetto: Sottoprogetto 1 - Adeguamento a standard e razionalizzazione impianti

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Foggia	Foggia
Basilicata	Potenza	Ordon
		Ascoli Satriano
		Candela
		Rocchetta
		Melfi
		Rapolla
		Barile
		Rionero
		Ripacandida
		Atella
		Avigliano
		Potenza

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Roberto Pagone

Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: n.n.

B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		01/07/2013	
Progettazione esecutiva		04/04/2015	
Esecuzione Lavori		01/02/2016	
Funzionalità		01/01/2018	
Collaudo		03/03/2018	
Chiusura intervento sottoprogetto 1		02/03/2019	

Data Fine	
Prevista	effettiva
31/05/2013	
31/01/2014	
01/02/2016	
31/12/2017	
02/03/2018	
02/03/2019	
27/12/2019	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		02/03/2014	
Ricezione offerte tecnico economiche		31/05/2014	
Valutazione offerte economiche		01/07/2014	
Verifica congruità offerte		01/08/2014	
Aggiudicazione		01/11/2014	
Stand-Still		01/11/2014	
Stipula contratto		01/02/2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/05/2014	
30/06/2014	
31/07/2014	
31/10/2014	
31/01/2015	
06/12/2014	
03/03/2015	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Valutazioni Regioni/Enti Locali su PP		01/04/2013	
Valutazioni Regioni/Enti Locali su PD		01/12/2013	

Data Fine	
Prevista	effettiva
31/05/2013	
31/01/2014	

Soggetto Competente
Regioni/Enti
Regioni/Enti

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	51.000.000
Anno	Realizzato	Da realizzare
2012		0
2013		1.500.000
2014		10.000.000
2015		20.000.000
2016		15.000.000
2017		4.500.000
Totale	0	51.000.000

Totale
0
1.500.000
10.000.000
20.000.000
15.000.000
4.500.000
51.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	51.000.000

Indicatori di realizzazione:

- N. 11 stazioni da adeguare;
- N. 50 km di linea da sottoporre ad adeguamento della sede e del binario;
- N. 122 km di linea da elettrificare.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variatione dei tempi di percorrenza	minuti	140	115
		Variatione della velocità massima di tracciato	km/h	100	130

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo
C.U.P.: J19B12000040001
Titolo Progetto: Linea Potenza - Foggia - Ammodernamento

Titolo Sottoprogetto: Sottoprogetto 2 – Elettrificazione, Rettifiche di tracciato, Soppressione P.L. e Consolidamento sede.
Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Foggia	Foggia
Basilicata	Potenza	Ordona
		Ascoli Satriano
		Candela
		Rocchetta S. Antonio
		Melfi
		Rapolla
		Barile
		Rionero
		Ripacandida
		Atella
		Avigliano
		Potenza

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmato: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Roberto Pagone
Soggetto Realizzatore: Responsabile

- A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: n.n.
 B Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare		01/09/2012	
Progettazione definitiva		02/06/2014	
Progettazione esecutiva		01/01/2017	
Esecuzione Lavori		02/10/2017	
Funzionalità		03/04/2021	
Collaudo		03/07/2021	
Chiusura intervento sottoprogetto 2		03/07/2022	

Data Fine	
Prevista	effettiva
31/10/2013	
01/04/2015	
31/08/2017	
02/04/2021	
02/07/2021	
02/07/2022	
30/03/2023	

Soggetto Competente
RFI SpA
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		31/10/2015	
Ricezione offerte tecnico economiche		31/01/2016	
Valutazione offerte economiche		01/03/2016	
Verifica congruità offerte		01/04/2016	
Aggiudicazione		02/07/2016	
Stand-Still		02/07/2016	
Stipula contratto		01/11/2016	

Data Fine	
Prevista	effettiva
30/01/2016	
29/02/2016	
31/03/2016	
01/07/2016	
31/10/2016	
05/08/2016	
01/12/2016	

Soggetto Competente
RFI Spa

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Iter approvativo di PP			
Istruttoria Verifica di assoggettabilità al VIA		01/10/2013	
Valutazioni MATT - Verifica di assoggettabilità al VIA		01/12/2013	
Valutazioni MIBAC - Verifica di assoggettabilità al VIA		01/12/2013	
Valutazioni Regioni/EE.LL - Verifica di assoggettabilità al VIA		01/12/2013	
Conferenza di Servizi Istruttoria		30/01/2014	
Valutazioni MATT per CDS		01/03/2014	
Valutazioni MIBAC per CDS		01/03/2014	
Valutazioni Regioni/EE.LL per CDS		01/03/2014	
Valutaz.Soggetti Interferiti per CDS		01/03/2014	
Valutazioni altri soggetti per CDS		01/03/2014	
Approvazione PP		31/05/2014	

Data Fine	
Prevista	effettiva
29/01/2014	
29/01/2014	
29/01/2014	
29/01/2014	
30/05/2014	
30/05/2014	
30/05/2014	
30/05/2014	
30/05/2014	
30/05/2014	
02/06/2014	

Soggetto Competente
MIBAC-MATT
MATT
MIBAC
REGIONI
MIT
MATT
MIBAC
REGIONI
Soggetti Interf.
altri
RFI Spa

Iter approvativo di PD			
Ricevimento Osservazioni DPU (privati)		31/01/2015	
Avvio procedimento DPU		02/04/2015	
		02/04/2015	
Valutazione Impatto Ambientale			
Valutazioni MATT		01/04/2015	
Valutazioni MIBAC		01/04/2015	
Valutazioni Regioni/EE.LL		01/04/2015	
Valutaz.Soggetti Interferiti		01/04/2015	
Valutazioni altri soggetti		01/04/2015	
CdS Decisoria (comprensiva di pubblicazione decreto approvativo)		01/05/2015	
Approvazione PD e dichiarazione DPU		01/07/2015	

02/03/2015	
02/05/2015	
30/08/2015	
30/06/2015	
30/06/2015	
30/06/2015	
30/06/2015	
30/06/2015	
30/06/2015	
29/10/2015	
30/08/2015	

RFI Spa
RFI Spa
MIBAC-MATT-Regioni
MATT
MIBAC
Regioni/EELL
Soggetti Interf.
altri
MIT/Provveditorato OOPP
RFI

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	149.000.000	
Anno	Realizzato	Da realizzare	Totale
2010	0	0	0
2011	0	0	0
2012		0	0
2013		1.500.000	1.500.000
2014		4.500.000	4.500.000
2015		11.000.000	11.000.000
2016		20.000.000	20.000.000
2017		30.000.000	30.000.000
2018		35.000.000	35.000.000
2019		40.000.000	40.000.000
2020		7.000.000	7.000.000
Totale	0	149.000.000	149.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	FSC	Delibera CIPE 62/2011	149.000.000

Indicatori di realizzazione:

- N. 11 stazioni da adeguare;
- N. 50 km di linea da sottoporre ad adeguamento della sede e del binario;
- N. 122 km di linea da elettrificare.

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della velocità dei treni	Variazione dei tempi di percorrenza	minuti	140	115
		Variazione della velocità massima di tracciato	km/h	100	130

Strumento: Contratto Istituzionale di Programma

C.U.P.: J17110000040001

Titolo Progetto: Completamento SCC Adriatica

Titolo Sottoprogetto: Completamento SCC Adriatica

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione: **Regione** **Provincia** **Comune**

Direttrice Adriatica	Ancona	
	Ascoli Piceno	
	Foggia	
	Bari	

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile
Soggetto Programmatore: MIT Responsabile
Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Sorbello
Soggetto Realizzatore: RFI SpA Responsabile Ing. Sorbello

A. Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Progettazione Definitiva

B. Iter Procedurale:

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione definitiva			01/09/2010
Progettazione esecutiva		15/01/2013	
Esecuzione lavori		23/05/2013	
Funzionalità		31/12/2014	
Collaudo		27/05/2014	
Chiusura intervento		31/12/2015	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	01/12/2011
13/05/2013	
31/12/2014	
31/12/2014	
31/12/2015	
31/12/2015	

Soggetto Competente
RFI SpA
Appaltatore
Appaltatore
RFI Spa
RFI Spa
RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando			10/01/2012
Ricezione offerte tecnico economiche			15/05/2012
Valutazione offerte economiche		01/09/2012	
Aggiudicazione		30/09/2012	
Stand-Still		30/09/2012	
Stipula contratto		30/11/2012	

Data Fine	
Prevista	effettiva
	14/05/2012
31/07/2012	
29/09/2012	
30/11/2012	
04/11/2012	
30/11/2012	

Soggetto Competente
RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo
P.M.

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	78.000.000
Anno	Realizzato	Da Realizzare
Al 2011	1.313.000	
2012	0	
2013		28.000.000
2014		23.410.000
2015		20.027.000
2016		5.250.000

Totale
1.313.000
0
28.000.000
23.410.000
20.027.000
5.250.000

Totale	1.313.000	76.687.000
---------------	------------------	-------------------

78.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
2011	Altre Fonti Stato	Altre Fonti Stato	78.000.000

Indicatori di realizzazione:

n.1 Nuovo Apparato tipo ACC

Strumento: Contratto Istituzionale di Sviluppo

C.U.P.: 71H92000000007

Titolo Progetto: Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina

Titolo Sottoprogetto: Raddoppio Termoli – Lesina: tratta Ripalta - Lesina

Settore Progetto: INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Tipo Progetto: REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA) - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune
Puglia	Foggia	Lesina
		Ripalta

Soggetto Percettore: RFI SpA Responsabile

Soggetto Programmatore: MIT Responsabile

Soggetto Attuatore: RFI SpA Responsabile Ing. Michele Giannattasio

Soggetto Realizzatore: Responsabile

A Fase disponibile alla data di approvazione/sottoscrizione dello strumento attuativo: Studio di Fattibilità

B Iter Procedurale: Legge Obiettivo

Attività Iter Procedurale	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Progettazione preliminare			01.03.2012
Progettazione definitiva		03.11.2013	
Progettazione esecutiva		28.11.2016	
Esecuzione Lavori		29.11.2017	
Funzionalità		31.03.2020	
Collaudo		30.09.2020	
Chiusura intervento		30.03.2021	

Data Fine		Soggetto Competente
Prevista	effettiva	
01.03.2013		RFI SpA
03.12.2014		RFI SpA
29.11.2017		Appaltatore
05.10.2020		Appaltatore
15.06.2020		RFI Spa
30.03.2021		RFI Spa
30.03.2021		RFI Spa

Attività Procedura di aggiudicazione	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Redazione e pubb.bando		01.07.2015	
Ricezione offerte tecnico economiche		29.09.2015	
Valutazione offerte tecniche		29.12.2015	
Valutazione offerte economiche		29.01.2016	
Verifica congruità offerte		28.02.2016	
Aggiudicazione		02.08.2016	
Stand-Still		02.08.2016	
Stipula contratto		28.10.2016	

Data Fine		Soggetto Competente
Prevista	effettiva	
29.09.2015		RFI SpA
29.12.2015		RFI SpA
29.01.2016		RFI SpA
28.02.2016		RFI SpA
02.08.2016		RFI SpA
28.10.2016		RFI SpA
05.09.2016		RFI SpA
28.11.2016		RFI SpA

Altre Attività Iter Approvativo	Richiesta	Data Inizio	
		prevista	effettiva
Approvazione PP RFI		01.03.2013	
Inoltro PP a MIT		01.03.2013	
Valutazioni MATT		01.03.2013	
Valutazioni MIBAC		01.03.2013	
Valutazioni Regioni/EE.LL		01.03.2013	
Valutaz.Soggetti Interferiti		01.03.2013	
Valutazioni altri soggetti		01.03.2013	
CdS		02.04.2013	
Formulazione proposta al CIPE		03.05.2013	
Approvazione CIPE		01.07.2013	
Pubblicazione Del. GUCE		26.10.2013	

Data Fine		Soggetto Competente
Prevista	effettiva	
1.03.2013		RFI
01.03.2013		RFI SpA
02.05.2013		MATT
02.05.2013		MIBAC
02.05.2013		Regioni/EE.LL
02.05.2013		Soggetti Interferiti
02.05.2013		Altri soggetti
02.05.2013		MIT
30.06.2013		MIT/STM
30.07.2013		CIPE
27.10.2013		CIPE

Approvazione PD RFI		03.12.2014	
Ricevimento Osservazioni DPU (privati)		03.12.2014	
Valutazioni MATT		03.12.2014	
Valutazioni MIBAC		03.12.2014	
Valutazioni Regioni/EE.LL		03.12.2014	
Valutaz.Soggetti Interferiti		03.12.2014	
Valutazioni altri soggetti		03.12.2014	
Formulazione proposta CIPE		05.02.2015	
Approvazione CIPE		20.03.2015	
Pubblicazione Del.GUCE		20.04.2015	

03.12.2014		
04.02.2015		
04.02.2015		MATT
04.02.2015		MIBAC
04.02.2015		Regioni/EE.LL
04.02.2015		Soggetti Interferiti
04.02.2015		altri soggetti
20.03.2015		MIT
20.04.2015		CIPE
01.07.2015		CIPE

PIANO ECONOMICO

Costo Complessivo	EURO	106.000.000
--------------------------	-------------	--------------------

Anno	Realizzato	Da realizzare
Fino al 2011	3.900.000	
2012		350.000
2013		850.000
2014		700.000
2015		1.300.000
2016		200.000
2017		1.000.000
2018		20.000.000
2019		26.000.000
2020		35.000.000
2021		16.700.000

Totale
3.900.000
350.000
850.000
700.000
1.300.000
200.000
1.000.000
20.000.000
26.000.000
35.000.000
16.700.000

Totale	3.900.000	102.100.000
---------------	------------------	--------------------

106.000.000

PIANO FINANZIARIO

Anno	Fonte	Descrizione della fonte/Estremi	Importo
	Altre fonti Stato	Altre fonti Stato	98.000.000
	Risorse liberate	Risorse liberate	8.000.000

Indicatori di realizzazione:

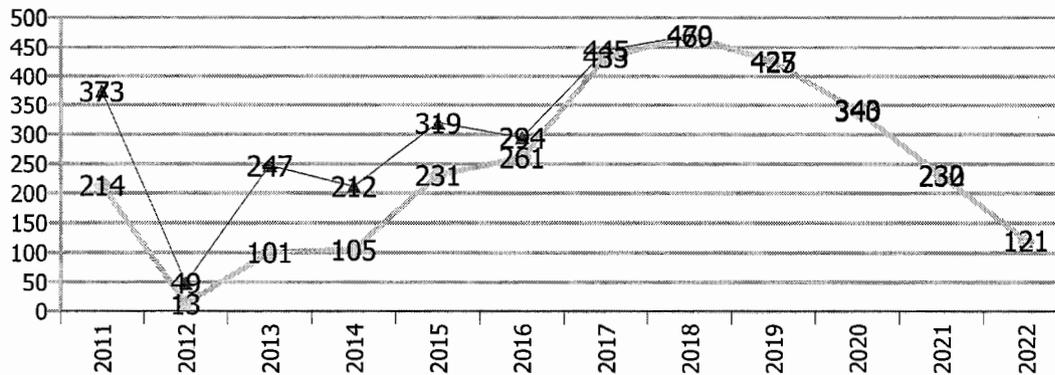
- L= 6,8 Km circa di raddoppio
- Modifiche n.2 impianti esistenti (ACC Ripalta e ACC Lesina).

INDICATORI DI RISULTATO

Referente indicatore	Risultato atteso	Indicatore	Unità di misura	Baseline	Target
RFI	Infrastruttura Aumento della capacità potenziale della rete	Variazione della capacità potenziale	treni/giorno	80	120

Allegato 4 A) Attività finanziate - Fabbisogno finanziario complessivo e di fonte statale (dati da schede intervento, in milioni di euro)

CIS: **Direttrice ferroviaria Napoli - Bari**



▲ Totale ◆ Stato - Totale

Anno	Totale	di cui: Stato - Totale
2011 (*)	373,5	213,7
2012	48,5	12,8
2013	247,0	100,7
2014	211,6	105,4
2015	319,2	230,7
2016	294,5	260,9
2017	445,0	432,8
2018	470,5	469,0
2019	427,1	425,1
2020	342,7	340,0
2021	231,7	230,4
2022	120,8	120,8
	3.532,0	2.942,3

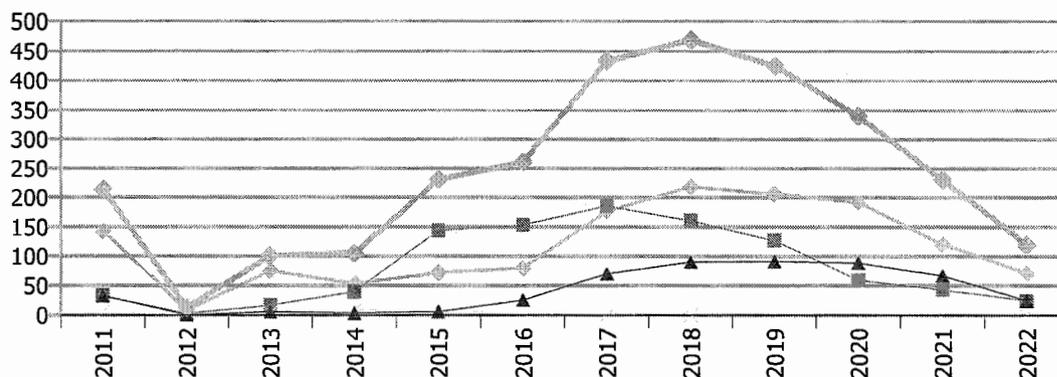
(*) Nell'anno 2011 sono inclusi convenzionalmente anche i costi sostenuti negli anni precedenti



Allegato 4 B) Attività finanziate - Fabbisogno finanziario complessivo e per fonte statale (dati da schede intervento, in milioni di euro)

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari



◆ Altre fonti statali ■ FSC ○ LO
▲ Riduzione cof.to comunitario ✕ Stato - Totale

Anno	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale
2011 (*)	5,2	33,3	32,5	142,8	213,7
2012	0,7	2,5	0,4	8,3	12,8
2013	3,4	16,4	6,0	75,0	100,7
2014	7,8	39,9	3,3	53,3	105,4
2015	9,0	144,1	6,0	71,6	230,7
2016	3,5	153,5	25,2	79,8	260,9
2017	1,4	185,4	70,2	176,6	432,8
2018	0,0	160,6	90,1	218,3	469,0
2019	0,0	127,5	91,2	206,4	425,1
2020	0,0	59,3	88,7	192,0	340,0
2021	0,0	42,9	66,7	120,8	230,4
2022	0,0	24,6	24,8	71,4	120,8
Totale	31,0	990,0	505,0	1.416,3	2.942,3

(*) Nell'anno 2011 sono inclusi convenzionalmente anche i costi sostenuti negli anni precedenti

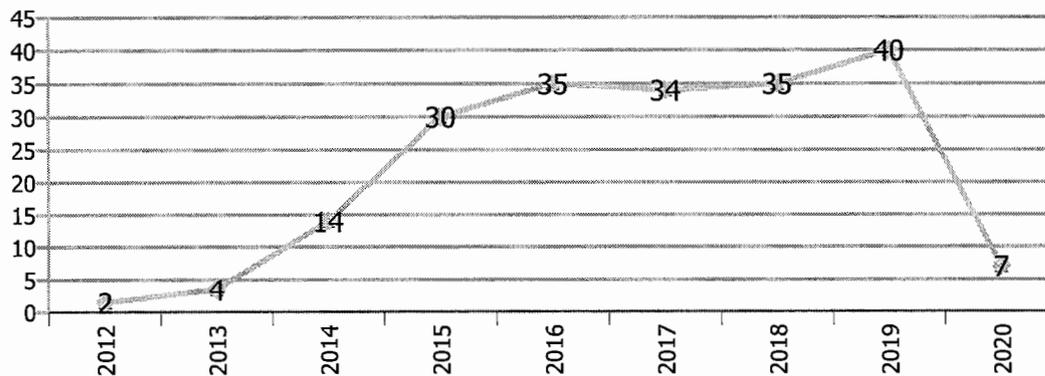
Allegato 4 C) Attività finanziate - Fabbisogno finanziario per intervento complessivo e di fonte statale (dati scheda intervento, in milioni di euro)

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 34

Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia



▲ Totale

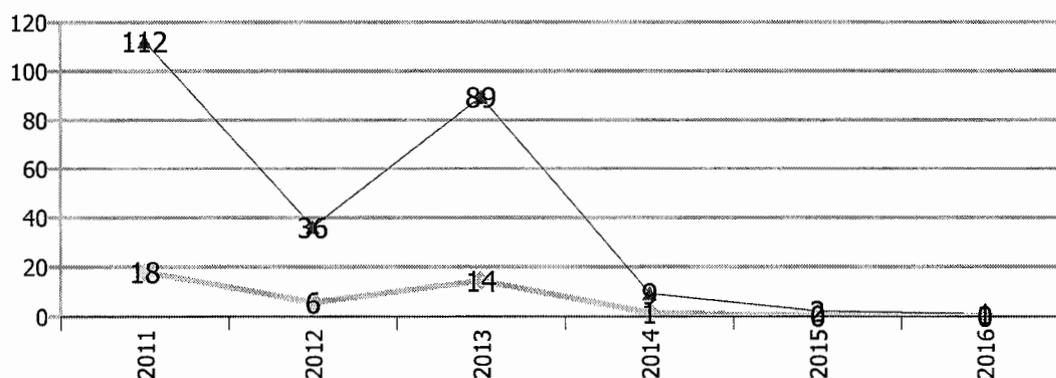
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	1,5	0,0	1,5	0,0	0,0	1,5
2013	3,5	0,0	3,5	0,0	0,0	3,5
2014	14,0	0,0	14,0	0,0	0,0	14,0
2015	30,0	0,0	30,0	0,0	0,0	30,0
2016	35,0	0,0	35,0	0,0	0,0	35,0
2017	34,0	0,0	34,0	0,0	0,0	34,0
2018	35,0	0,0	35,0	0,0	0,0	35,0
2019	40,0	0,0	40,0	0,0	0,0	40,0
2020	7,0	0,0	7,0	0,0	0,0	7,0
Totale	200,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 729 **Potenziamento infrastrutturale Caserta-Foggia: tratta Cervaro-Bovino**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

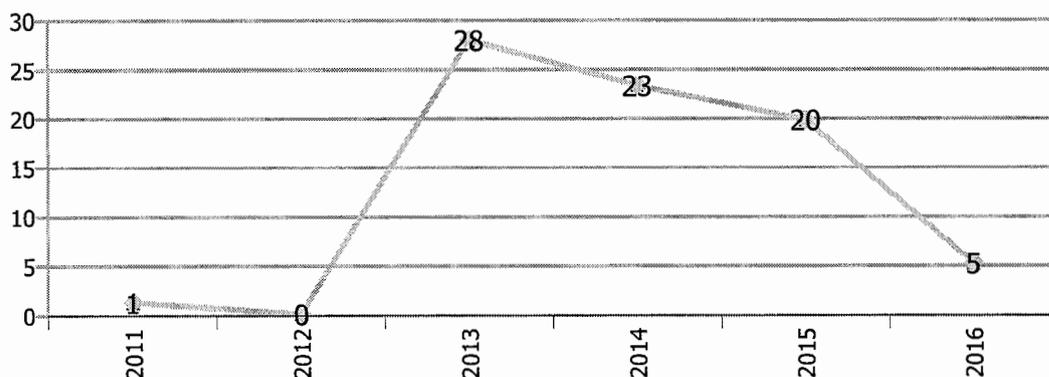
Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	112,1	0,0	0,0	0,0	17,9	17,9
2012	36,0	0,0	0,0	0,0	5,8	5,8
2013	89,4	0,0	0,0	0,0	14,3	14,3
2014	9,3	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5
2015	2,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
2016	1,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Totale	250,0	0,0	0,0	0,0	40,0	40,0



CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 761 **Completamento Sistema Comando e Controllo Computerizzato Adriatico**



▲ Totale

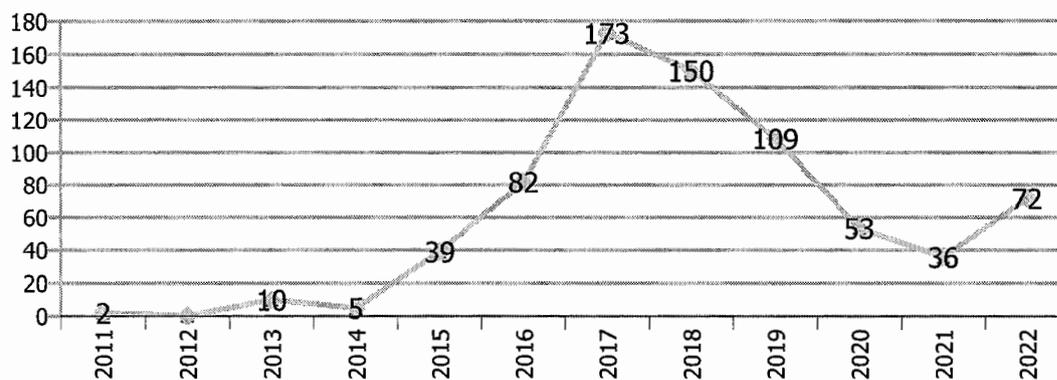
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	1,3	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3
2012	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
2013	28,0	0,0	0,0	0,0	28,0	28,0
2014	23,4	0,0	0,0	0,0	23,4	23,4
2015	19,9	0,0	0,0	0,0	19,9	19,9
2016	5,3	0,0	0,0	0,0	5,3	5,3
Totale	78,0	0,0	0,0	0,0	78,0	78,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 769 **Raddoppio Canello-Frasso Telesino**



▲ Totale

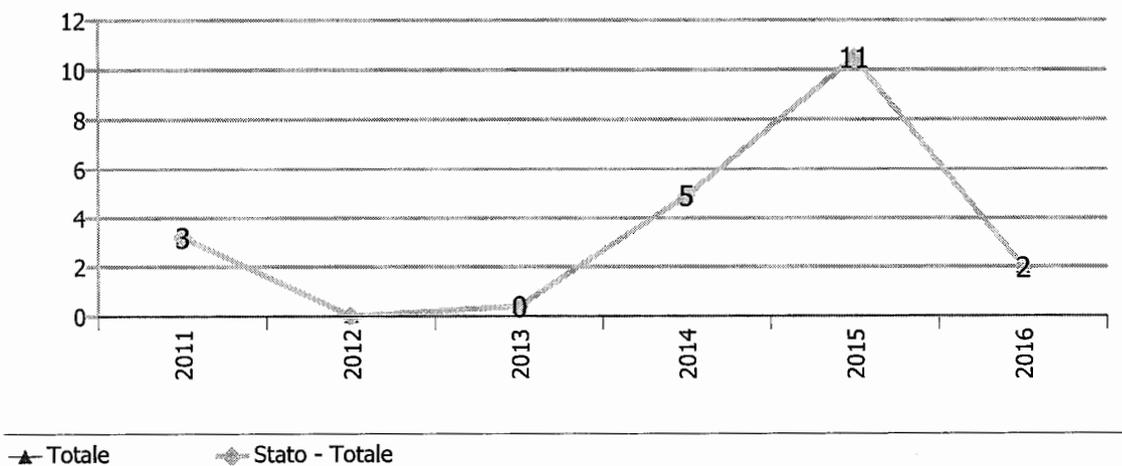
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	2,0	0,0	0,5	0,3	1,2	2,0
2012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	9,9	0,0	2,7	1,3	5,8	9,9
2014	4,9	0,0	1,3	0,7	2,9	4,9
2015	39,0	0,0	10,7	5,3	23,0	39,0
2016	81,8	0,0	22,4	11,2	48,2	81,8
2017	172,8	0,0	47,3	23,7	101,8	172,8
2018	150,2	0,0	41,1	20,6	88,5	150,2
2019	108,5	0,0	29,7	14,9	63,9	108,5
2020	53,4	0,0	14,6	7,3	31,4	53,4
2021	35,7	0,0	9,8	4,9	21,0	35,7
2022	71,8	0,0	19,7	9,8	42,3	71,8
Totale	730,0	0,0	200,0	100,0	430,0	730,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 770 **Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano**

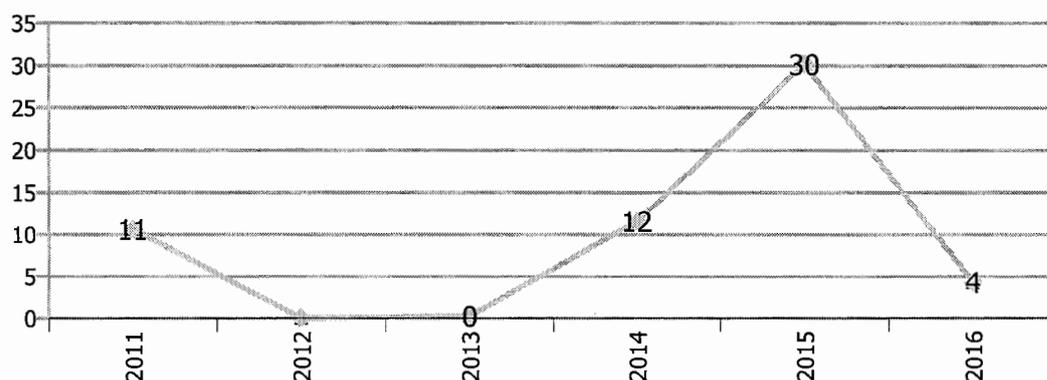


Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	3,2	0,0	3,2	0,0	0,0	3,2
2012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
2014	4,9	0,0	4,9	0,0	0,0	4,9
2015	10,5	0,0	10,5	0,0	0,0	10,5
2016	2,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0
Totale	21,0	0,0	21,0	0,0	0,0	21,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 771 **Raddoppio tratta Apice-Orsara**



▲ Totale

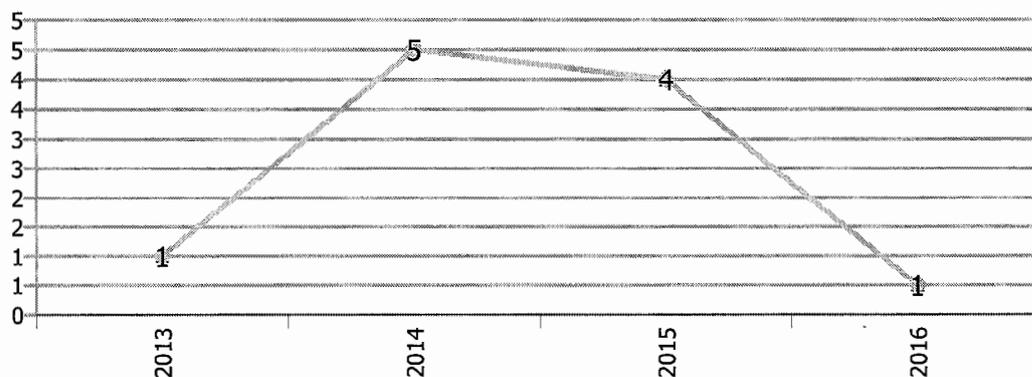
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	10,6	0,0	8,8	0,0	1,9	10,6
2012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,3
2014	11,6	0,0	9,6	0,0	2,0	11,6
2015	30,2	0,0	24,9	0,0	5,3	30,2
2016	4,3	0,0	3,6	0,0	0,8	4,3
Totale	57,0	0,0	47,0	0,0	10,0	57,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 774 **Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)**



▲ Totale

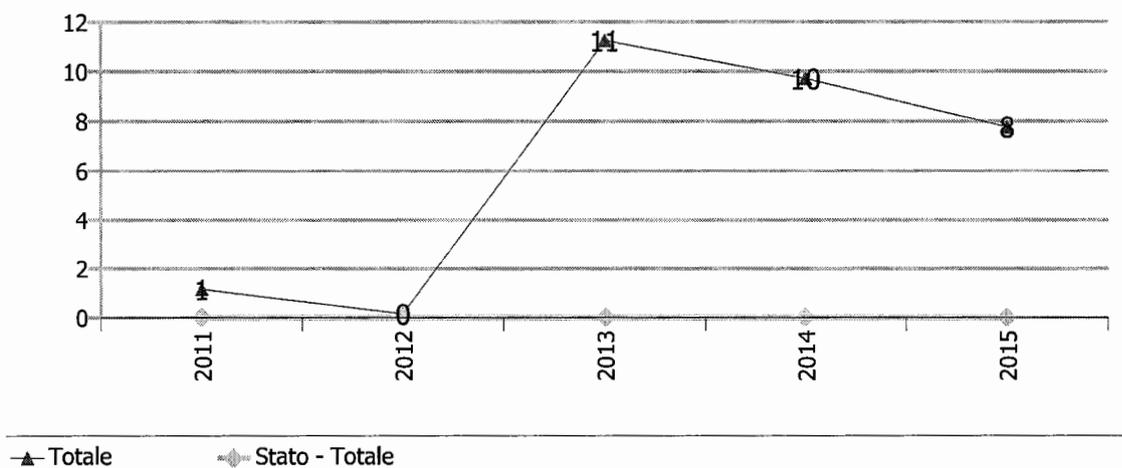
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2013	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
2014	4,5	0,0	4,5	0,0	0,0	4,5
2015	4,0	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0
2016	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
Totale	10,0	0,0	10,0	0,0	0,0	10,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 779 **SCC Bari-Taranto**



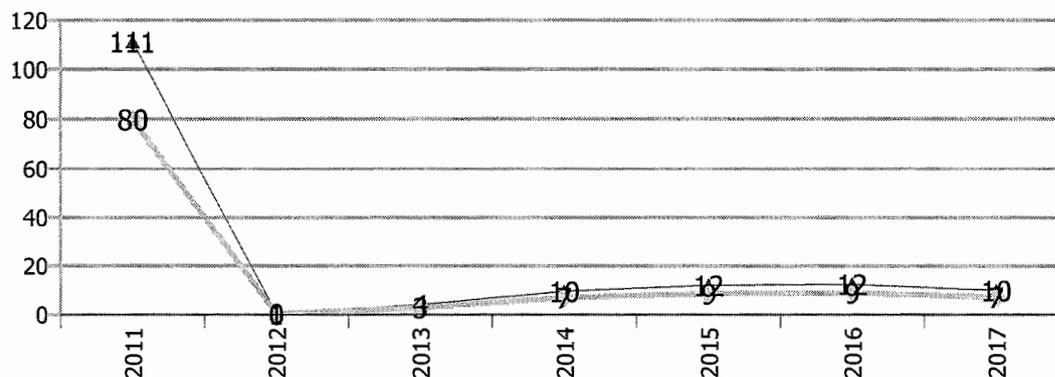
Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2012	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	11,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2014	9,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2015	7,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0



CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 780 **Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrali**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

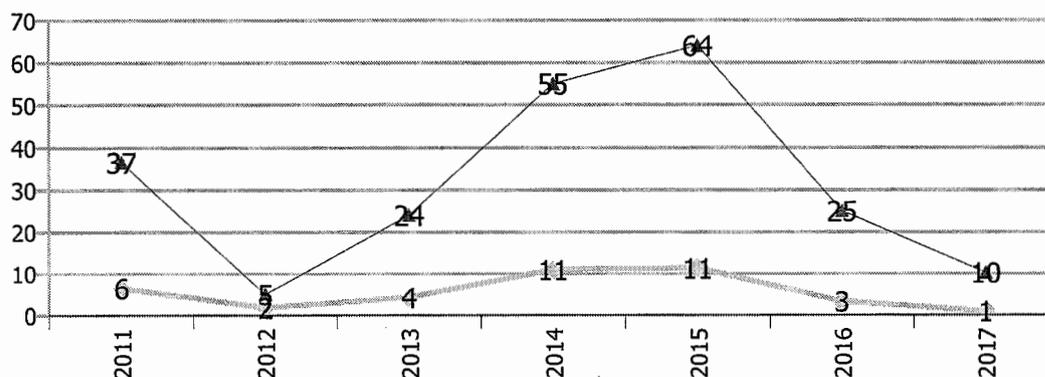
Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	111,2	0,0	0,0	0,0	79,9	79,9
2012	0,5	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4
2013	4,0	0,0	0,0	0,0	2,9	2,9
2014	9,5	0,0	0,0	0,0	6,8	6,8
2015	12,0	0,0	0,0	0,0	8,6	8,6
2016	12,4	0,0	0,0	0,0	8,9	8,9
2017	9,9	0,0	0,0	0,0	7,1	7,1
Totale	159,6	0,0	0,0	0,0	114,6	114,6



CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 785 **Raddoppio ferroviario Bari – Taranto: tratta Bari S. Andrea- Bitetto**



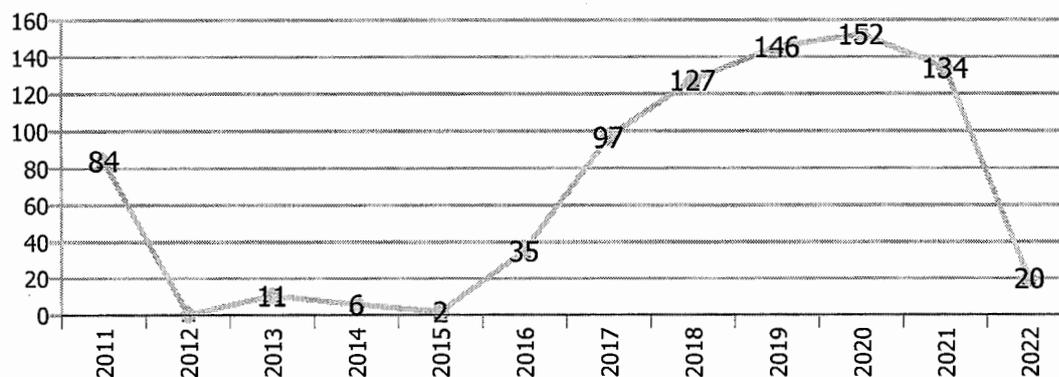
▲ Totale

◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	36,6	5,2	0,0	0,0	1,3	6,5
2012	5,0	0,7	0,0	0,0	0,2	1,8
2013	24,0	3,4	0,0	0,0	0,9	4,3
2014	55,0	7,8	0,0	0,0	2,0	11,0
2015	64,0	9,0	0,0	0,0	2,3	11,4
2016	25,0	3,5	0,0	0,0	0,9	3,2
2017	10,2	1,4	0,0	0,0	0,4	0,9
Totale	219,8	31,0	0,0	0,0	8,0	39,0

CIS: **Direttrice ferroviaria Napoli - Bari**

Intervento: 788 **Variante Canello-Napoli: progetto definitivo e realizzazione**



▲ Totale

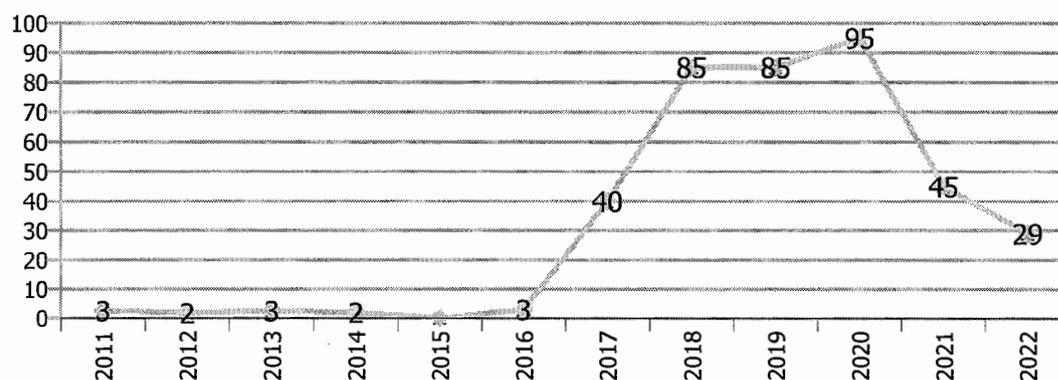
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	84,0	0,0	20,8	31,5	31,7	84,0
2012	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	10,5	0,0	2,6	3,9	4,0	10,5
2014	5,6	0,0	1,4	2,1	2,1	5,6
2015	1,8	0,0	0,4	0,7	0,7	1,8
2016	35,1	0,0	8,7	13,2	13,3	35,1
2017	96,8	0,0	23,9	36,3	36,6	96,8
2018	127,3	0,0	31,5	47,8	48,1	127,3
2019	145,5	0,0	36,0	54,6	55,0	145,5
2020	152,3	0,0	37,7	57,1	57,5	152,3
2021	134,0	0,0	33,1	50,3	50,6	134,0
2022	20,0	0,0	4,9	7,5	7,6	20,0
Totale	813,0	0,0	201,0	305,0	307,0	813,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 798 **Sistemazione Nodo di Bari - Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

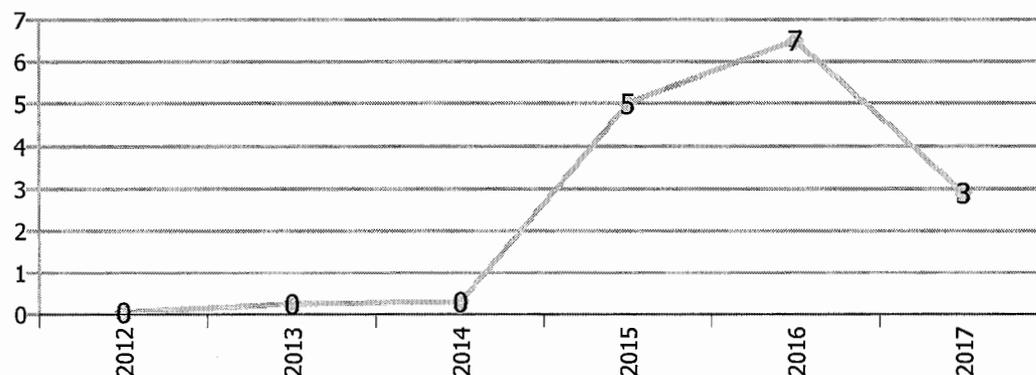
Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	2,6	0,0	0,0	0,7	1,9	2,6
2012	1,8	0,0	0,0	0,4	1,3	1,8
2013	2,6	0,0	0,0	0,7	1,9	2,6
2014	2,0	0,0	0,0	0,5	1,5	2,0
2015	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2016	3,0	0,0	0,0	0,8	2,2	3,0
2017	40,0	0,0	0,0	10,2	29,8	40,0
2018	85,0	0,0	0,0	21,7	63,3	85,0
2019	85,0	0,0	0,0	21,7	63,3	85,0
2020	95,0	0,0	0,0	24,3	70,7	95,0
2021	45,0	0,0	0,0	11,5	33,5	45,0
2022	29,0	0,0	0,0	7,4	21,6	29,0
Totale	391,0	0,0	0,0	100,0	291,0	391,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 801

Velocizzazione Napoli-Bari



▲ Totale

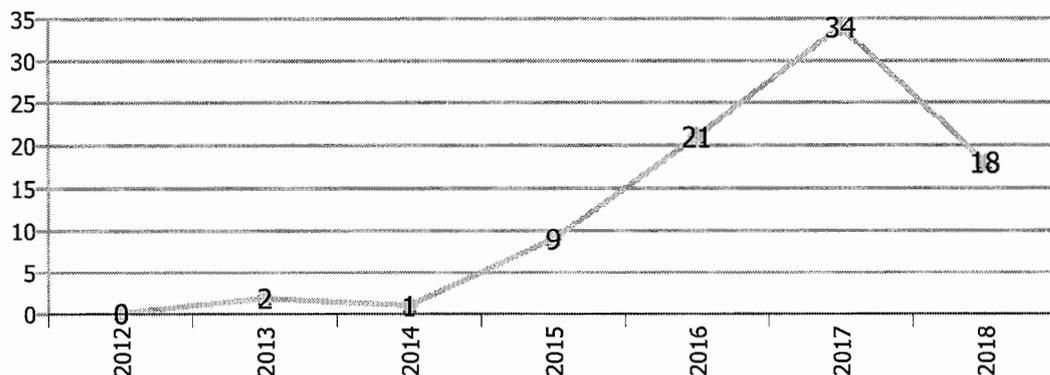
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2013	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2014	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2015	5,0	0,0	5,0	0,0	0,0	5,0
2016	6,5	0,0	6,5	0,0	0,0	6,5
2017	2,9	0,0	2,9	0,0	0,0	2,9
Totale	15,0	0,0	15,0	0,0	0,0	15,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 839 **Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2013	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	1,9
2014	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
2015	9,0	0,0	9,0	0,0	0,0	9,0
2016	21,0	0,0	21,0	0,0	0,0	21,0
2017	34,0	0,0	34,0	0,0	0,0	34,0
2018	18,0	0,0	18,0	0,0	0,0	18,0
Totale	85,0	0,0	85,0	0,0	0,0	85,0

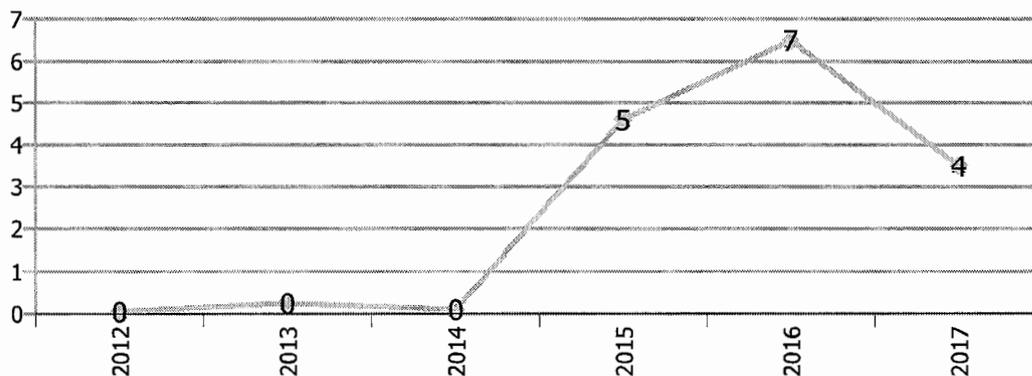


CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 841

Velocizzazione Bari-Lecce



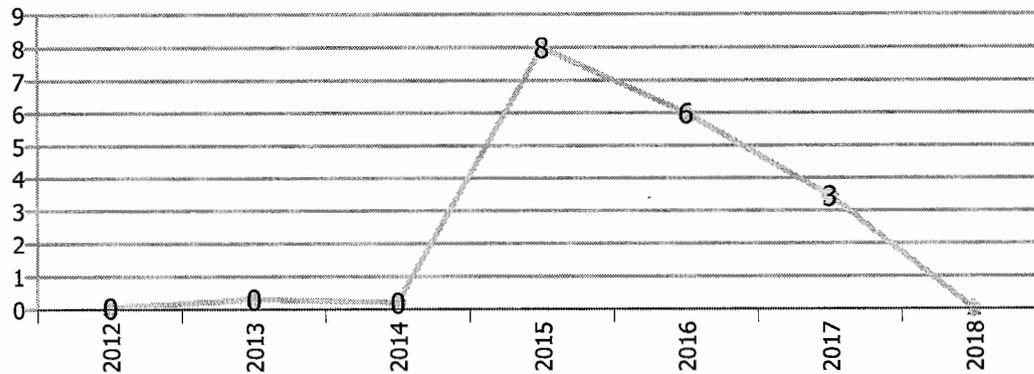
▲ Totale

◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2013	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2014	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2015	4,6	0,0	4,6	0,0	0,0	4,6
2016	6,5	0,0	6,5	0,0	0,0	6,5
2017	3,5	0,0	3,5	0,0	0,0	3,5
Totale	15,0	0,0	15,0	0,0	0,0	15,0

CIS: **Direttrice ferroviaria Napoli - Bari**

Intervento: 842 **Completamento attrezzaggio Bari-Taranto**



▲ Totale

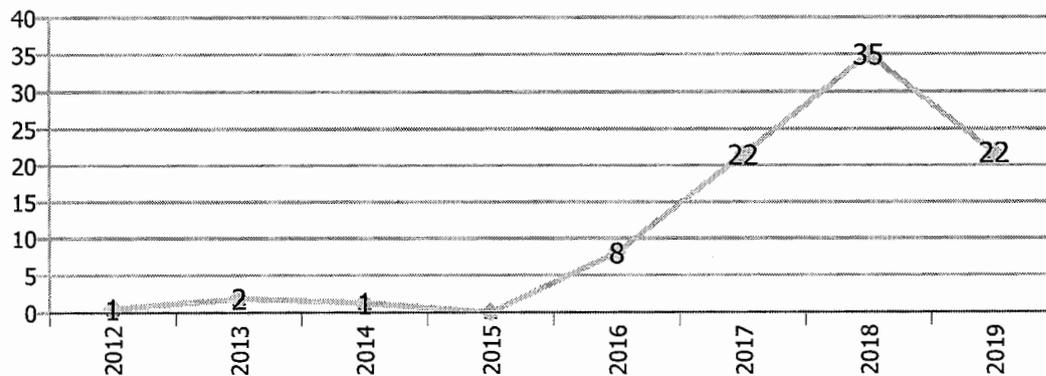
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2013	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2014	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
2015	8,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0
2016	6,0	0,0	6,0	0,0	0,0	6,0
2017	3,5	0,0	3,5	0,0	0,0	3,5
2018	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	18,0	0,0	18,0	0,0	0,0	18,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 843 **PRG e ACC Bari centrale**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

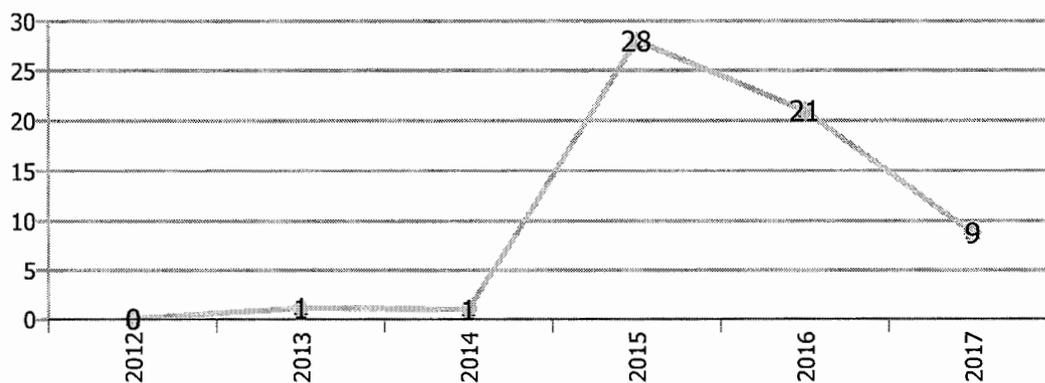
Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
2013	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	1,9
2014	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	1,3
2015	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2016	8,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0
2017	21,5	0,0	21,5	0,0	0,0	21,5
2018	35,0	0,0	35,0	0,0	0,0	35,0
2019	21,8	0,0	21,8	0,0	0,0	21,8
Totale	90,0	0,0	90,0	0,0	0,0	90,0



CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: ⁸⁴⁴ **PRG e ACC Lecce**



▲ Totale

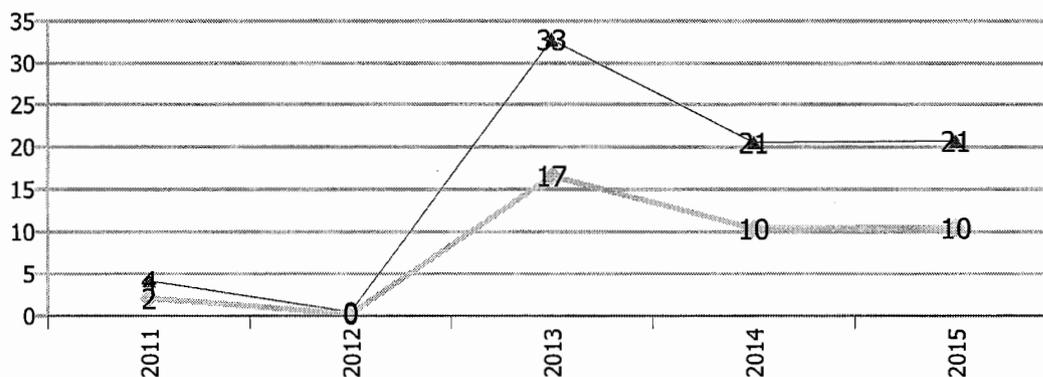
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
2013	1,2	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
2014	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0
2015	28,0	0,0	28,0	0,0	0,0	28,0
2016	21,0	0,0	21,0	0,0	0,0	21,0
2017	8,8	0,0	8,8	0,0	0,0	8,8
Totale	60,0	0,0	60,0	0,0	0,0	60,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: ⁸⁵² **SCC Bari-Lecce**



▲ Totale

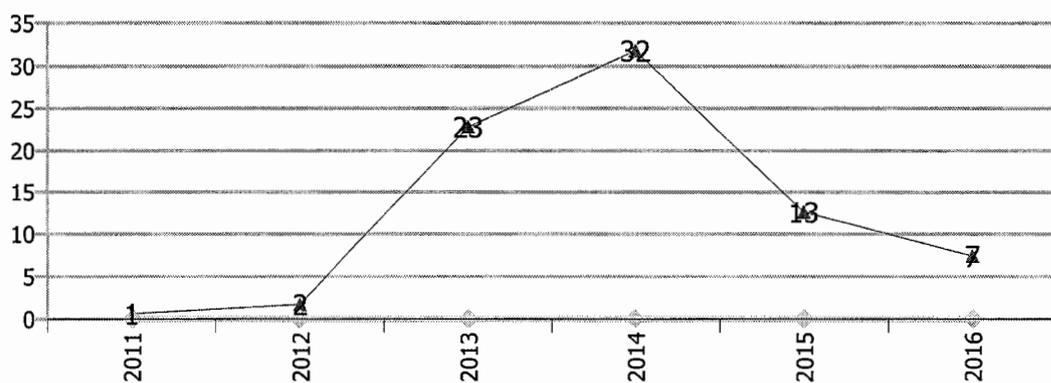
◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	4,2	0,0	0,0	0,0	2,1	2,1
2012	0,5	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
2013	32,8	0,0	0,0	0,0	16,6	16,6
2014	20,5	0,0	0,0	0,0	10,4	10,4
2015	20,7	0,0	0,0	0,0	10,5	10,5
Totale	78,6	0,0	0,0	0,0	39,7	39,7



CIS: **Direttrice ferroviaria Napoli - Bari**

Intervento: ⁸⁵⁵ **Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico.**

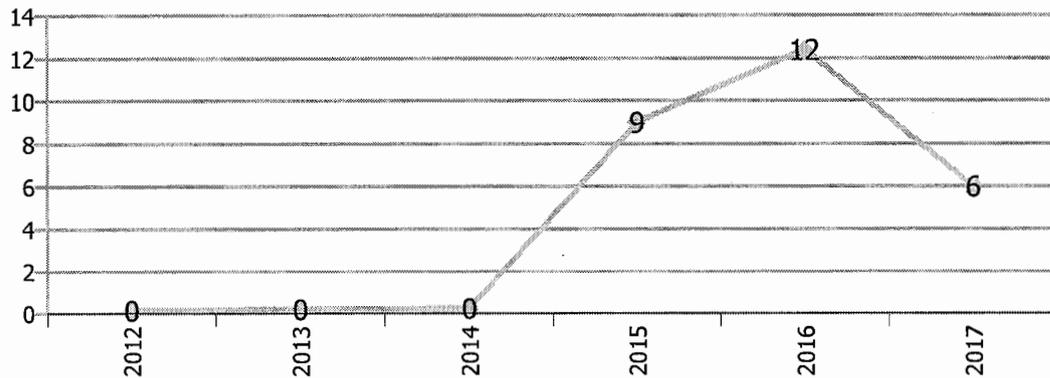


▲ Totale ◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011 (*)	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2012	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2013	22,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2014	31,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2015	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2016	7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	77,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

CIS: **Direttrice ferroviaria Napoli - Bari**

Intervento: ⁸⁵⁶ **Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase**



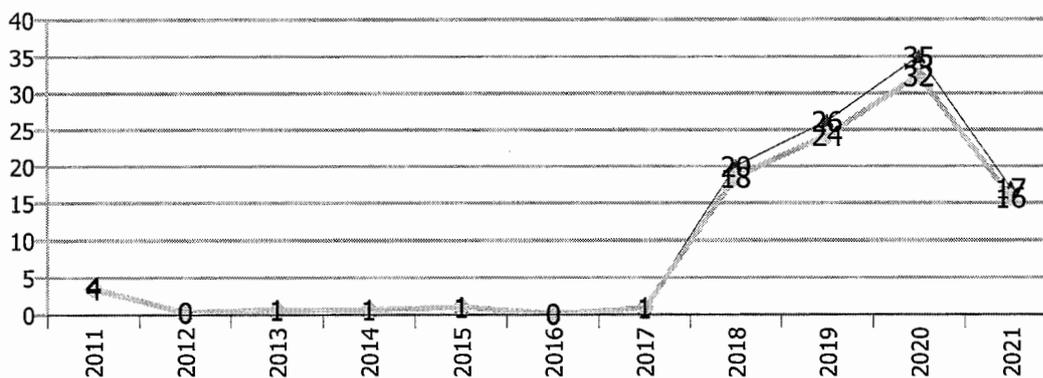
▲ Totale ◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2012	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
2013	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
2014	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2015	9,0	0,0	9,0	0,0	0,0	9,0
2016	12,4	0,0	12,4	0,0	0,0	12,4
2017	6,0	0,0	6,0	0,0	0,0	6,0
Totale	28,0	0,0	28,0	0,0	0,0	28,0

CIS:

Direttrice ferroviaria Napoli - Bari

Intervento: 982 **Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina**



▲ Totale

◆ Stato - Totale

Anno	Totale	Legge Obiettivo	FSC	Rid. Cofin. Com.	Altre fonti stato	Stato - Totale M
2011	3,8	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
2012	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
2013	0,7	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6
2014	0,7	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6
2015	1,1	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0
2016	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
2017	1,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9
2018	20,0	0,0	0,0	0,0	18,5	18,5
2019	26,2	0,0	0,0	0,0	24,2	24,2
2020	35,0	0,0	0,0	0,0	32,4	32,4
2021	17,0	0,0	0,0	0,0	15,7	15,7
Totale	106,0	0,0	0,0	0,0	98,0	98,0

