RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA DELLE ASSEGNAZIONI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

		Importi in miliardi di lire
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	**2.430**
Progetti		
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	854
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	530
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	746
	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	300
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	**650**
Progetti		
	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	550
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	100
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	**100**
PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO	**135**
PROGRAMMA	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE	**109**
RISERVA TECNICA		**176**
TOTALE		**3.600**

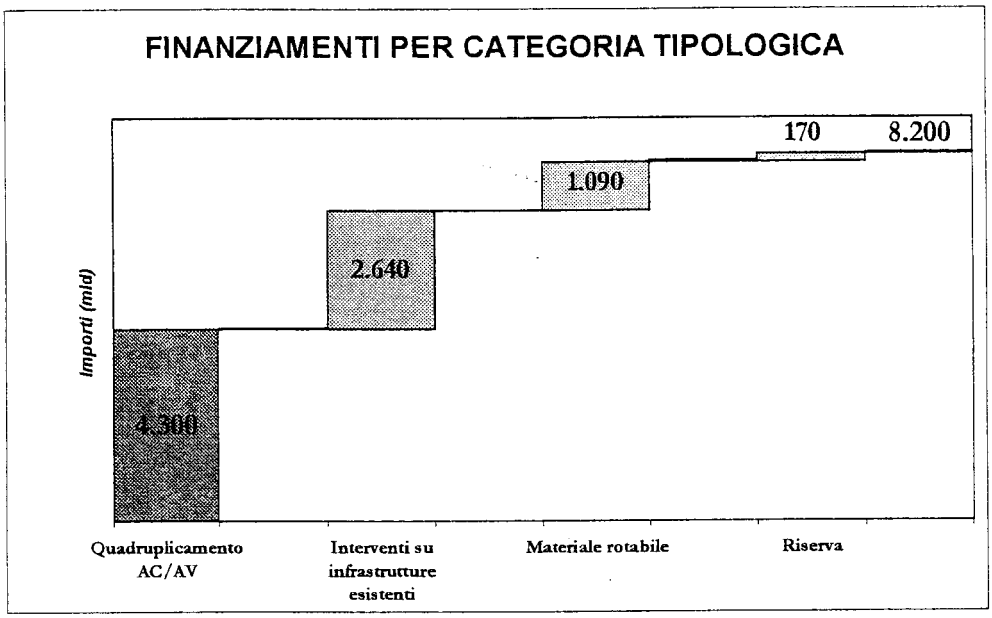
3.3.3 - Secondo Addendum al CdP 1994-2000

Come già detto, l'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al C.d.P. ha contrattualizzato una prima parte, pari a 3.600 mld, degli 11.800 mld previsti dalla legge 450/97; per la restante parte (8.200 miliardi di lire), è stato predisposto il relativo programma di utilizzo che costituisce l'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000.

- Circa il 50% delle risorse di cui trattasi è stata allocata per investimenti sulla rete esistente, nonché per nuove forniture di materiale rotabile (prevalentemente del Trasporto Regionale) e rifunzionalizzazione di quello esistente. In sintesi sono stati previsti interventi per:
  - il mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
  - il potenziamento mirato di linee ed impianti tra cui il completamento di opere e forniture in avanzato corso di realizzazione, specialmente nei nodi;
  - l'efficientamento e l'incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione (compreso attrezzaggio dei rotabili), nonché per le esigenze connesse con il servizio di trasporto metropolitano/regionale e al progetto "Grandi Stazioni";
  - il potenziamento e l'ammodernamento del parco rotabili sia attraverso interventi di restyling e riqualificazione di quello circolante che mediante l'immissione di nuovi mezzi da acquistare.

- La restante parte dello stanziamento è stato destinato alla realizzazione delle nuove linee ad alta capacità/alta velocità ed in particolare:
  - ad una ulteriore tranche di finanziamento della quota di copertura dello Stato per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli e la progettazione del resto del sistema (Milano-Genova e Milano-Venezia);
  - ad una ulteriore tranche di finanziamento delle occorrenze per gli interessi intercalari da corrispondere agli istituti di credito, in relazione ai capitali di prestito necessari al completo finanziamento del progetto.

Per la disamina del programma proposto, i vari interventi sono stati raggruppati secondo le seguenti categorie tipologiche:



Il programma degli interventi è mostrato nella seguente tabella. Ulteriori informazioni sono riportate nell'allegato 4.

INTERVENTI PREVISTI NEL SECONDO ADDENDUM AL CONTRATTO DI PROGRAMMA

1. QUADRUPLICAMENTO AD ALTA CAPACITÀ E VELOCITÀ	Importo (mld di lire)
QUADRUPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)	4.000
PROGETTAZIONE ALTRI TRATTI: Rifinanziamento	
INTERESSI INTERCALARI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TRATTA TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento	300
TOTALE	**4.300**
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	Importo (mld di lire)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)	800
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE: Mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi	190
RIFINANZIAMENTO progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	350

INTERVENTI ALLE LINEE, AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI, PREVISTI DALLE CONFERENZE DEI SERVIZI RELATIVI ALLA TORINO-MILANO-NAPOLI: 1^ tranche	350
NUOVI PROGETTI:	
Interventi per lo sviluppo del traffico merci	120
Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate	100
"Grandi Stazioni"	380
Impianti e terminali merci	200
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	80
SISTEMI DI OBLITERAZIONE, CONTENIMENTO EVASIONE, INFORMAZIONE AL PUBBLICO ETC	70
TOTALE	**2.640**

3. MATERIALE ROTABILE	Importo (mld di lire)
FORNITURE IN CORSO: Rincari, scorte tecniche e maggiori forniture	225
Acquisto nuovo materiale rotabile Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici	650
TECNOLOGIE DEI ROTABILI: Attrezzaggio mezzi con sistema Vigilante ed ATC	215
TOTALE	**1.090**

4. RIEPILOGO	Importo (mld di lire)
1. QUADRUPLICAMENTO AC/AV	4.300
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	2.640
3. MATERIALE ROTABILE	1.090
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI,IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	170
TOTALE	**8.200**

3.4 - Terzo Addendum al C.d.P. e Legge 354/98

3.4.1 - Il quadro normativo

L'art.1 della Legge 8/10/98 n° 354 ha autorizzato la F.S. S.p.A. a predisporre ed eseguire, nel periodo 1998/2000, un piano triennale per la soppressione di passaggi a livello, privilegiando i principali itinerari internazionali e nazionali e gli ambiti dei principali nodi e stazioni, nonché le linee regionali di particolare importanza (nel limite del 10% delle risorse), per un importo totale pari a 1.100 Mld di lire.

La stessa Legge ha autorizzato F.S. S.p.A. a realizzare, inoltre, il potenziamento e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali, compreso l'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, e dei collegamenti ad essi afferenti nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola (art. 3).

Con ordinanza n. 1/99, in data 30/3/99, della Sezione di Controllo della Corte dei Conti è stato promosso il giudizio di legittimità costituzionale concernente l'art. 1 commi 3 e 4 e l'art. 3 commi 1 e 4 della legge 354/98, in relazione all'art. 81 della Costituzione:tale questione è stata superata con la finanziaria 2000 (legge 488/99), che ha apportato delle riduzioni alle autorizzazioni di spesa e contestualmente ha previsto il finanziamento completo delle opere, assicurando anche la copertura per gli esercizi successivi a quelli compresi nel bilancio triennale.

Detta legge infatti, in tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di lire 2.984 mld relativi alla Legge n.354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 616 mld rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa L.354/98 (lire 3.600 mld). Tale definanziamento ha inciso sugli anni che vanno dal 2000 in poi, e pertanto le somme indicate dalla L.354/98 per gli anni 1998 e 1999 sono rimaste inalterate.

Alla luce di tale modifica legislativa, la Corte Costituzionale, con ordinanza n. 324 del 21 luglio 2000, ha ritenuto superata la questione di legittimità costituzionale sollevata dalla Corte dei Conti .

Tenendo conto dei definanziamenti operati dalla Finanziaria 2000, l'importo di cui all'articolo 1 della L. 354/98 è stato ridotto da 1.100 £/MLD a 974 £/MLD, mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa legge è stato ridotto da 2.500 £/MLD a 2010 £/MLD

Il Terzo Addendum, stipulato il 23 novembre 2000, relativamente al quale il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 111 del 2 novembre 2000, contrattualizza le somme di cui sopra (2.984 Mld di lire).

3.4.2 - Articolo 1 della L. 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'8/2/1999) esistevano 8542 passaggi a livello (P.L.), di cui 6230 manovrati e custoditi da personale F.S. e 2312 manovrati direttamente da privati, così distribuiti:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4945	2035
TOTALE PARZIALE	6230	2312
TOTALE	8542	

Piano presentato l'8/2/99

Con gli stanziamenti precedentemente assegnati alla F.S. S.p.A per la soppressione dei P.L. (Legge 189/83), nonché con gli interventi di potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale, erano stati soppressi, dal 1983 circa 3000 P.L. ed erano in corso interventi soppressivi per complessivi 326 P.L. .

La soppressione di ulteriori 204 P.L. era altresì prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria, quali quadruplicamenti, raddoppi, varianti.

Erano inoltre in corso le progettazioni esecutive di opere già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria per la soppressione di ulteriori 96 P.L. .

In sintesi, all'atto della predisposizione del piano, erano in corso di soppressione 530 P.L. mentre ulteriori 242 P.L. potevano essere soppressi con residui ancora disponibili rispetto ad altri stanziamenti assegnati, nonché con i contributi degli Enti Locali.

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 772 P.L. venivano così stimati:

- 190 P.L. entro il 2000;
- 190 P.L. entro il 2001;
- 192 P.L. entro il 2002;
- 200 P.L. entro il 2003;

Il piano di cui trattasi prende quindi in considerazione i restanti 7770 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	192	50
Direttrici internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4895	2030
TOTALE PARZIALE	5535	2235
TOTALE	7770	

Piano 8/2/99

La società F.S., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della 354/98 - pari a 1.100 Mld di lire(prima del definanziamento apportato dalla legge 488/99), e di 90 Mld di lire (residuo della legge 189/83), seguendo i criteri e le priorità stabiliti dall'art. 1 della legge 354/98, ha previsto di sopprimere tutti i passaggi a livello ricadenti sulle direttrici nazionali e nodi, sulle direttrici internazionali e sulle linee trasversali per un totale di 845 P.L.

Sostanzialmente il piano di soppressione prevedeva di intervenire su 640 passaggi a livello pubblici e 205 privati per una previsione di spesa complessiva di circa 1080 Mld di lire.

I rimanenti 110 Mld di lire (poi ridotti a 97,4 Mld dall'emanazione della L.488/99)restavano invece finalizzati alla soppressione dei passaggi a livello ricadenti sulle linee regionali di particolare rilevanza.

Il relativo piano, proposto da F.S., è in fase di approvazione (deve essere approvato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti di intesa con le regioni e gli enti locali interessati) ed attualmente è all'esame della Conferenza Unificata.

Sulla situazione attuale dei PL presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del piano di soppressione si dirà al paragrafo 6.7 .

3.4.3 - Articolo 3 della L. 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della L.354/98, dopo la promulgazione della Legge, F.S. S.p.A. ha trasmesso un documento contenente il programma di interventi proposti per il finanziamento. Tale programma prevedeva, conformemente a quanto disposto dal dettato legislativo, interventi sulle direttrici internazionali ed interventi finalizzati al potenziamento dei servizi ferroviari lungo alcuni itinerari fondamentali del Meridione nonché, nell'ambito dello sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana (facente parte del così detto corridoio V), un contributo per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno .

Come già detto, la Legge finanziaria per il 2000 ha effettuato la decurtazione di 490 £/MLD dai complessivi 2500 £/MLD originariamente previsti per il finanziamento dell'intero programma di interventi in esame. Con riferimento a tale programma, quindi, sono ad oggi autorizzati finanziamenti per complessivi 2010 £/MLD (tra le varie riduzioni, è stato completamente definanziato il contributo per il V° corridoio in Slovenia).

Nella successiva tabella 2 sono elencati gli interventi previsti nel III addendum, che, nell'allegato 5, vengono descritti con maggior dettaglio.

TABELLE DI RIPARTIZIONE DEI FONDI RECATI DALLA LEGGE 354/98

TABELLA 1 - ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98

INTERVENTI DI SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO	Importo come definanziato
Piano triennale 1998-2000	974

TABELLA 2 - ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98

INTERVENTO	Importo come definanziato
ITINERARIO TORINO-MODANE	
– Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane	150
– Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	55
ITINERARI SEMPIONE, LUINO, CHIASSO	
– Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	30
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:	
– Variante di Novara e sistemazione del Nodo	95
– Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	5
– Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	50
– Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1^ fase gronda nord-est di Milano	120
– Raddoppio Bergamo-Treviglio	100
ITINERARIO BRENNERO e LINEE AFFERENTI	
– Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: fasi funzionali	260
– Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	26
ITINERARI TARVISIO-VILLA OPICINA e LINEE AFFERENTI	
– Potenziamento itinerari merci dell'area Veneto-Friulana afferenti ai collegamenti internazionali di Tarvisio e Villa Opicina (compresa la sistemazione del ponte di Latisana)	90
ITINERARIO PESCARA-ROMA	
– Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	60

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI – Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	90
REGIONE SICILIA *Itinerario Messina-Catania:* – Fase per il completamento del raddoppio della linea *Nodo di Palermo:* – Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	500 120
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI – Potenziamento impianti per il traffico merci	130
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	129
SOMMA PARZIALE	**2.010**
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0
TOTALE	**2.010**

3.4.4 - Articolo 4 della L. 354/98

Le somme recate dalla legge 354/98 agli articoli 1 e 3 sono state oggetto del III Addendum al Contratto di Programma di cui si è detto in precedenza.

L'art.4 della stessa legge, per consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A., nonché per urgenti e limitati interventi di viabilità stradale, autorizza una spesa totale di circa 306 Mld di lire. Tale somma è stata ripartita con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001 (che sostituisce il DM 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad F.S. (130 miliardi di lire) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 40 miliardi di lire sono stati assegnati al progetto Sempione -valico Luino-Varese-collegamento con Malpensa;
- 90 miliardi sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete FS (progetto ricondotto nel Contratto di Programma 2001-2005, di cui si dirà in seguito).

4. - Il Contratto di Programma 2001-2005

4.1 Inquadramento generale

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE nn. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 2/5/2001. Il Contratto prevede il completamento di interventi relativi al precedente Contratto di Programma - che necessitano di ulteriori finanziamenti, oppure già finanziati ma non precedentemente contrattualizzati con CdP - nonché un vasto programma di investimenti che costituisce la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo PGT.

Il totale degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2001–2005 ammonta a circa 48.402 mln di euro, *(93.720 mld di lire)* di cui oltre 26.000 mln di euro *(51.216 mld di lire)* già provvisti di copertura finanziaria.

Gli ulteriori fabbisogni finanziari che scaturiscono dal Contratto ammontano quindi a circa 22.000 mln di euro *(42.505 mld di lire)*, parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge 388/2000) che ha disposto i seguenti stanziamenti:

- Tabella D (aumento di capitale sociale ad FS) 7.000 mld di lire (3.615 M€);

  tale somma riduce a 35.505 mld di lire (18.337 mln di Euro) i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto di cui trattasi.

La stessa Legge Finanziaria prevede la "Progettazione definitiva raddoppio Pontremolese" con fondi - 9 mld di lire (5 M€) - stanziati in appositi capitoli del Ministero (interventi non compresi nel C.d.P 2001-2005)

4.1.1 - PGT, Piano d'Impresa di F.S. S.p.A. e Contratto di Programma 2001-2005

Gli interventi di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria considerati nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) interessano, nell'arco del prossimo decennio, circa 3.000 km di linee per un volume di investimenti attorno ai 90.000 miliardi di lire (di cui specificamente 4.000 per le tecnologie), cui corrispondono esigenze di coperture con finanziamenti pubblici per circa 64.000 miliardi. Gli obiettivi che questi interventi intendono raggiungere sono:

- il raddoppio della capacità di trasporto sugli assi fondamentali del sistema ferroviario (Alta Capacità TO-VE e MI-NA, quadruplicamento NA-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-RC);
- il raddoppio della capacità di trasporto sull'intero arco alpino e potenziamento dei collegamenti con i porti dell'Alto Tirreno (terzo valico di GE, corridoio TIBRE) ed Alto Adriatico (VR-BO, corridoio adriatico);
- il potenziamento e la creazione di bypass nei principali nodi ferroviari;
- il completamento del corridoio Adriatico (completamento raddoppio Bologna-Bari-Lecce);

- la creazione di corridoi per il trasporto merci atti a consentire il trasporto di container e semirimorchi (direttrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-Chiasso o Ferrara-Brennero, Genova-Terzo Valico-Novara-Sempione);
- la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico merci.

Tra gli interventi sopra elencati, ne sono stati individuati alcuni di elevata priorità (tutti relativi alla rete ferroviaria dello SNIT) per un volume di investimenti stimato in circa 55.000 miliardi di lire.

Infine, nel PGT sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 1.000 miliardi di lire all'anno per i programmi di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti della rete tradizionale, a tutela degli standard prestazionali di affidabilità e sicurezza di tutta l'infrastruttura nazionale.

Il Piano d'Impresa di Ferrovie dello Stato S.p.A., costruito su un orizzonte 1999-2003 ed ancora su basi non completamente coerenti con la definizione del processo di societarizzazione, per quanto attiene alla sezione di competenza del Gestore dell'infrastruttura, risulta in linea con i contenuti del PGT ancorché il riferimento temporale sia di più breve periodo. Tuttavia il Piano riporta valutazioni più aggiornate di costi di progetti di investimento che, a diverso titolo, hanno registrato incrementi di spesa per il loro completamento e messa in esercizio. Di conseguenza, il Piano d'Impresa di FS SpA stima fabbisogni aggiuntivi di risorse finanziarie per complessivi 18.800 miliardi di lire, di cui 7.800 miliardi riferiti alla rete tradizionale ed i restanti 11.000 al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Il piano di investimenti delineato nel Contratto di programma 2001-2005, ha dovuto quindi dare concretezza agli indirizzi del PGT, di cui si configura come lo strumento applicativo per il primo quinquennio, e identifica le fasi e le modalità di copertura dei costi aggiuntivi per il completamento degli investimenti già previsti nel Piano d'Impresa, in precedenza descritti.

E' necessario sottolineare qui come i valori di costo a vita intera dei programmi di investimento siano da considerarsi stime preliminari di F.S. S.p.A., effettuate sulla base delle informazioni disponibili.

I fabbisogni finanziari che scaturiscono dal nuovo Contratto assommano nel quinquennio, come già evidenziato, a circa 43.000 miliardi - di cui 7.000 coperti con le risorse definite dalla legge finanziaria 2001 - risultanti dalla somma delle necessità di copertura dei fondi per:

- il completamento degli investimenti già in atto sulla rete tradizionale e sulla rete AV/AC per 18.800 miliardi;
- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT sulla rete tradizionale per 15.165 miliardi che comprendono anche interventi in tecnologie innovative la cui introduzione, volta principalmente all'innalzamento dei livelli di sicurezza del trasporto su ferro;
- l'avvio delle realizzazioni per il resto del sistema AV/AC, in particolare per la tratta Milano-Brescia e la prima fase del Terzo Valico, per circa 5.000 miliardi;
- la realizzazione di nuovi investimenti per il risanamento ambientale, la sperimentazione tecnica e la sicurezza delle lunghe gallerie, per complessivi 2.970 miliardi;
- gli interventi di manutenzione straordinaria per 5.650 miliardi di lire, che saranno impegnati, oltre che per le attività cicliche volte a rinnovare e migliorare l'affidabilità delle linee e degli impianti costituenti l'infrastruttura, ivi compresi gli asset immobiliari dei terminali merci e delle

officine di manutenzione dei rotabili, anche per completare il Piano Straordinario di Revisione della Rete (PSRR) già parzialmente finanziato nel periodo 1999-2000.

4.2 - Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale

4.2.1 - Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura

Sono elencati di seguito gli investimenti di potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale riportati nelle Tabelle 2 e 3 allegate al C.d.P 2001-2005, ove sono rappresentati rispettivamente:

- investimenti già oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 che richiedono, per il loro completamento, impegni finanziari superiori a quanto inizialmente stimato in quella sede e quindi solo parzialmente coperti dalle disponibilità fin qui concesse a Ferrovie dello Stato S.p.A; investimenti che costituiscono il completamento di fasi già avviate nell'ambito del precedente Contratto; interventi finanziati con risorse messe a disposizione da recenti, mirati, provvedimenti legislativi e non riportati in precedenti CdP;
- nuovi progetti di sviluppo della rete infrastrutturale che rappresentano un'indispensabile integrazione in termini di coerenza funzionale con quanto previsto dal precedente Contratto di Programma e in ottemperanza agli indirizzi del PGT.

Più specificamente, le azioni proposte con gli investimenti elencati nelle due tabelle citate hanno come principali obiettivi:

- aumento della capacità di offerta del sistema ferroviario, anche al fine di stimolare la domanda potenziale, attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttrici e nodi ferroviari;
- incremento del livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione dei traffici;
- potenziamento delle linee localizzate nelle aree strutturalmente più deboli del Paese al fine di migliorare la qualità del servizio erogato alle imprese di trasporto ferroviario;
- rafforzare l'integrazione con altre modalità di trasporto per rimuovere lo svantaggio competitivo della ferrovia sul servizio porta a porta;
- ridurre i costi di produzione per portare i processi industriali ad un livello di produttività allineato con quello dei Gestori dell'infrastruttura dei principali paesi europei.

Il volume totale degli investimenti di cui trattasi, ammonta a circa 36.000 miliardi di lire con un fabbisogno complessivo, da coprire con il Contratto, di poco al di sotto di 23.000 miliardi di lire.

Gli interventi, di varia natura, sono suddivisibili nei seguenti macro-gruppi:

- Rete Fondamentale
- Nodi
- Rete Complementare
- Investimenti diffusi

Si riportano nelle pagine seguenti la tabella riepilogativa n.2 e la tabella n.3 allegate al Contratto di programma 2001-2005.

Della tabella 2, inoltre si riporta l'elenco dei singoli progetti di investimento ivi contenuti.

Per ulteriori informazioni relative agli investimenti di cui trattasi si rimanda, invece, all'allegato 6.

Tabella 2 allegata al Contratto di programma 2001-2005

Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A (articolo 8).

Importi in miliardi di lire

PROGRAMMI	Stima CVI	Finanziamenti disponibili	di cui: Enti Terzi	Ulteriori Fabbisogni
INVESTIMENTI DIFFUSI	2.470	674	0	1.796
INVESTIMENTI SUI NODI	2.561	592	0	1.968
INVESTIMENTI SULLA RETE COMPLEMENTARE	5.107	4.381	0	727
INVESTIMENTI SULLA RETE FONDAMENTALE	10.656	7.427	0	3.229
TOTALE GENERALE	**20.794**	**13.074**	**0**	**7.720**

Legenda:

CVI = Costo a vita intera del programma d'investimento.

Finanziamenti disponibili = Fondi già assegnati o da assegnare a cura di FS S.p.A secondo le relative procedure aziendali.

Enti Terzi = Fondi messi a disposizione di FS S.p.A da soggetti terzi sulla base degli appositi accordi.

Tabella 2 Cdp 2001-2005 - Investimenti previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A. (articolo 8)

Importi in miliardi di lire

GRUPPI DI PROGRAMMI, PROGRAMMI E PROGETTI	CVI (compreso Congelato)
Interventi sulla Rete Fondamentale	**10.656**
Itinerari internazionali	**218**
Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	160
Verona-Brennero: *Progettazione esecutiva nuova linea di valico*	58
Immobilizzazioni immateriali	**354**
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	354
Direttrice Milano-Venezia	**850**
Quadruplicamento Padova - Mestre	850
Direttrice Brennero	**1.856**
Raddoppio Bologna-Verona	1.856
Direttrice Milano-Ventimiglia	**1.385**
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	1.385
Direttrice Tirrenica Nord	**1.688**
Potenziamento asse Livorno-Pisa (prima fase funzionale)	110
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese (radd. S.Stefano-Chiesaccia, 3° bin.Vezzano-La Spezia *Migliarina e raddoppio Solignano-Fornovo*)	1.579
Tecnologie Innovative	**100**
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	100
Direttrice Adriatica	**2.551**
Raddoppio della Pescara-Bari	1.900
Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	650
Riqualificazione Stazioni	**5**
Ristrutturazione stazione di Battipaglia	5
Investimenti AV su linee F.S.	**1.650**
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	1.650
Interventi sulla Rete Complementare	**5.107**
Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	**3**
Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	3
Ammodernamento Infrastrutturale	**60**
Velocizzazione linea Foligno - Terontola	60
Rete Sarda	**300**
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	300
Rete Calabra	**568**
Raddoppio Reggio C. - Melito	568
Rete Siciliana	**4.176**
Interramento Capaci e completamento raddoppi nodo di Palermo	614
Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	3.563