ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CLXXVII**
n. **2**

RELAZIONE

SULL'ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA 1994-2000 E 2001-2005 TRA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

(al 31 dicembre 2002)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 22 settembre 2003

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

INDICE

1. PREMESSE ..... *Pag.* 5
2. LE PRESCRIZIONI DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTENUTI DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA ..... » 7
3. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000 ..... » 9
3.1 I contenuti originari e l'evoluzione del contratto ..... » 9
3.2 Primo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 . » 17
3.3 Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 . » 17
3.3.1 Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998 ..... » 17
3.3.2 Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ..... » 17
3.3.3 Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ..... » 19
3.4 Terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98 ..... » 22
3.4.1 Il quadro normativo ..... » 22
3.4.2 Articolo 1 della L. 354/98 ..... » 22
3.4.3 Articolo 3 della L. 354/98 ..... » 24
3.4.4 Articolo 4 della L. 354/98 ..... » 27
4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005 ..... » 28
4.1 Inquadramento generale ..... » 28
4.1.1 PGT, Piano d'Impresa di FS S.p.A. e Contratto di Programma 2001-2005 ..... » 28
4.1.2 Il Piano di Priorità degli Investimenti ..... » 30
4.1.3 Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ..... » 33
4.2 Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale .... » 34
4.2.1 Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ..... » 34
4.2.2 Altri investimenti diffusi e di ricerca ..... » 41
4.3 Il programma degli investimenti per il sistema AV/AC ..... » 45
4.4 La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001 e 2002 ..... » 47
4.5 Riepilogo dei valori delle tabelle allegate al C.d.P. 2001-2005 ..... » 50
5. GLI STANZIAMENTI AUTORIZZATI PER LEGGE E LE EROGAZIONI EFFETTUATE ..... » 51
5.1 Gli stanziamenti autorizzati per Legge ..... » 51
5.2 Erogazioni relative alle fonti originarie del C.d.P 1994-2000 ed alle successive leggi finanziarie ..... » 52
5.3 Erogazioni da altri provvedimenti legislativi ..... » 52
5.4 Erogazioni complessive ..... » 53
6. STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI AL 31 DICEMBRE 2002 ..... » 54
6.1 Premesse ..... » 54
6.2 Le principali opere realizzate sulla rete tradizionale .... » 55

6.3 Il materiale rotabile consegnato all'esercizio ..... *Pag.* 61
6.4 Le contabilizzazioni al 31/12/2002 (dati di preconsuntivo) . » 63
6.4.1 Il Sistema di gestione del programma/progetto ..... » 63
6.4.2 Contabilizzazioni complessive ..... » 65
6.4.3 Contabilizzazioni del gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato ..... » 67
6.4.4 Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel C.d.P. 2001-2005 ..... » 69
6.4.5 Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A ..... » 71
6.4.6 Contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A ..... » 75
6.4.6.1 Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel C.d.P. 2001-2005 . » 75
6.4.6.2 Contabilizzazioni relative al CdP 2001-2005 (esclusa AV) ..... » 80
6.4.6.3 Contabilizzazioni relative al sistema AV/AC .. » 88
6.4.6.4 Quadro generale delle contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A ..... » 90
6.5 Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale ..... » 94
6.5.1 Contratto di Programma 1994-2000 e Primo Addendum ..... » 94
6.5.2 Accordo preliminare al Secondo Addendum al C.d.P. 1994-2000 ..... » 94
6.5.3 Secondo Addendum al C.d.P. 1994-2000 ..... » 97
6.5.4 Terzo addendum al C.d.P. 1994-2000 e Legge 354/98 .. » 99
6.5.5 Contratto di programma 2001-2005 ..... » 102
6.5.5.1 Progetto della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli ..... » 102
6.6 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale ..... » 106
6.7 Interventi di soppressione dei passaggi a livello ..... » 112
6.8 Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno ..... » 114
6.9 Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive ..... » 117
6.9.1 Conclusioni ..... » 121

Appendice A Finanziamenti straordinari per le aree depresse . » 123

Appendice B Finanziamenti straordinari definiti con apposite leggi ..... » 126
B.1. Premessa ..... » 126
B.2 Legge n. 30 del 27/2/1998 ..... » 126
B.3 Legge n. 194 del 18/7/1998 ..... » 127
B.4 Legge n. 472 del 7/12/1999 ..... » 127

Appendice C Elenco allegati ..... » 130

Capitolo 1 - Premesse

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma, insieme all'Atto di Concessione, disciplina i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato ed, in particolare, regola gli oneri di gestione dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il Contratto di programma 2001-2005, attualmente vigente, è il quarto della serie. Il primo, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente F.S. sia per l'esercizio e lo sviluppo dell'infrastruttura, sia per l'esercizio sulla stessa delle attività di trasporto merci e viaggiatori, in essi compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale.

Alla scadenza di tale primo Contratto, intervenuta nel frattempo la trasformazione dell'ente Ferrovie dello Stato in società per azioni (12 agosto 1992), il testo contrattuale veniva sdoppiato per operare una prima distinzione netta tra quanto relativo alla gestione dell'infrastruttura e quanto relativo invece alla gestione dei servizi di trasporto.

Il secondo Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992 e valido per il 1993, regolava quindi:

- in una prima parte, i rapporti tra la nuova società e lo Stato azionista, con riferimento specifico all'esercizio e allo sviluppo dell'infrastruttura nazionale;
- in una seconda parte, i rapporti tra gli stessi soggetti relativi all'esercizio delle attività di trasporto.

Al secondo contratto è succeduto il terzo - stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 - e definito ormai in una situazione di stabilità per quanto riguarda i rapporti tra lo Stato e la società. Detto contratto, infatti, integrava quanto stabilito dall'Atto di Concessione stipulato il 26/11/1993 (D.M. n. 255/T).

Negli anni di vigenza di tale contratto sono stati stipulati tre addendum finalizzati, sostanzialmente, ad allocare le risorse destinate al settore ferroviario da leggi finanziarie ed altre disposizioni legislative .

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione sull'infrastruttura ferroviaria (D.M. n. 138-T del 31/10/2000), è stato sottoscritto il già citato Contratto di Programma 2001-2005.

Infine, il 24 ottobre 2002 è stato stipulato il 1° Addendum al Contratto di Programma, finalizzato, tra l'altro, alla ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002.

Lo strumento del contratto di programma ha quindi accompagnato, in questo decennio, l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato che, nello stesso tempo, hanno subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima, il 12 agosto 1992, con la trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni;
- la seconda, con l'avvio del processo di societarizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la consequenziale separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha infatti trasferito (inizialmente il 1° giugno, con un contratto di affitto e,

successivamente, il 1° dicembre, con un contratto di cessione di ramo d'azienda) alla controllata Società per Azioni "Trenitalia" la gestione delle attività di trasporto fino ad allora svolte in via diretta, e conferito alla propria Divisione Infrastruttura sempre maggiore autonomia gestionale in materia di rete infrastrutturale. Nel secondo semestre 2000, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha avviato a realizzazione il progetto di scissione parziale delle attività di holding da quelle di gestione e sviluppo dell'infrastruttura. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1 luglio 2001 con la costituzione della Società per Azioni "Rete Ferroviaria Italiana".

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione, al 31/12/2002, sia del Contratto di Programma 1994-2000 e relativi addendum, sia del Contratto di Programma 2001-2005 e del relativo 1° addendum e viene inviata a ciascuna delle Camere (in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Legge 238/93) ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

Capitolo 2 - Le prescrizioni della normativa in materia di contenuti del Contratto di Programma

I contenuti dello strumento "Contratto di Programma" sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e lo Stato di cui all'art. 5 del DPR 277/98 che si riporta per la parte che qui interessa.

c.2: I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma. Il contratto di programma è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei princìpi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti mirante alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

c.3: I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui all'art. 7 e i contributi pubblici da definirsi nel contratto di programma di cui al comma 2, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro.

c.4: Nel contratto di programma di cui al comma 2 può essere disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, finalizzati allo sviluppo dell'infrastruttura stessa ed al rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

c.5: Nel contratto di programma di cui al comma 2 può essere altresì prevista la concessione di un indennizzo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento (CEE) n. 1191/69, del Consiglio del 26 giugno 1969 e successive modifiche ed integrazioni.

L'articolo 4 del vigente Atto di Concessione, al comma 1, specifica inoltre i contenuti e limiti del Contratto di Programma:

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione e il Concessionario stipulano un contratto di programma nei limiti e secondo i principi, anche in materia contabile, di cui all'articolo 5 del d.P.R. n. 277 del 1998. Tale contratto, di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile, anche annualmente, individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all'infrastruttura, per:

a) gli investimenti destinati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, prevedendosi la facoltà di effettuare spostamenti temporali, previa comunicazione al Ministero dei trasporti e della navigazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie previste dal contratto stesso ed in coerenza con il piano d'impresa;

b) le attività di manutenzione ordinaria;

c) i contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;

d) gli eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell'interesse della collettività, ivi comprese le perdite derivanti dall'attivazione all'esercizio di linee ed impianti i cui pedaggi non coprono i costi di esercizio, nonostante il gestore abbia perseguito l'obiettivo della loro massima utilizzazione;

e) gli adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.

Capitolo 3 - Il Contratto di Programma 1994-2000

3.1- I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma in esame - di durata settennale, con decorrenza 1 gennaio 1994 e scadenza il 31/12/2000 - ha per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio e infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della rete, degli impianti e del materiale rotabile e la ristrutturazione del gruppo F.S. . Il Contratto è stato stipulato tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Società FS il 25 marzo 1996.

Gli investimenti previsti ammontavano originariamente, a 28.457 milioni di euro (55.100 miliardi di lire), per la parte facente carico allo Stato. I principali interventi da attuare sono riportati nelle tabelle A e A1, allegate al Contratto (allegato1 alla presente relazione).

La tabella riportata di seguito mostra una sintesi di tali investimenti.

Sintesi degli interventi previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (Tabelle A e A1)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI		
	TABELLA "A"	TABELLA "A1"	TOTALE "A"+"A1"
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	14	51	66
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA	**9.146**	**3.778**	**12.925**
DIRETTRICI	*4.874*	*2.576*	*7.451*
NODI	*3.551*	*788*	*4.339*
RETI DI BACINO	*720*	*413*	*1.134*
MATERIALE ROTABILE	2.530	1.626	4.157
INTERVENTI DIFFUSI	815	447	1.262
RISCHI ED IMPREVISTI	161	55	216
FONDO PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	1.233	1.368	2.601
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	1.807		1.807
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92		387	387
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (A CARICO DELLO STATO)	4.302	650	4.953
INTERESSI INTERCALARI T.AV. PER IL 1995		77	77
TOTALE A CARICO DELLO STATO	**20.013**	**8.444**	**28.457**

(importi in milioni di euro)

Lo stesso contratto, inoltre, indicava altri interventi di sviluppo, potenziamento e mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, da realizzare con ulteriori investimenti e con fabbisogni aggiuntivi stimati pari a circa 20.150 milioni di euro (39.000 miliardi di lire).

Nella tabella che segue (Tabella 3.1), lo stanziamento originario di 28.457 milioni di euro (55.100 miliardi di lire) viene analiticamente suddiviso con riferimento alle diverse fonti di finanziamento, indicate dal Contratto stesso.

TABELLA 3.1 **RIEPILOGO FONTI ORIGINARIE DEL CDP 1994-2000**	**milioni di euro**
MUTUI RESIDUI AL 31.12.92 e cassa	1.911
MUTUI GIA' AUTORIZZATI AL 31.12.92	12.653
ULTERIORI RISORSE CEE	1.188
FINANZIARIA 1993 - L. 23.12.92 N. 500	4.261
FINANZIARIA 1994 - L 24.12.93 N. 538	4.157
FINANZIARIA 1995 - L 24.12.94 N. 725	4.287
TOTALE FONTI ORIGINARIE DEL C.D.P.	**28.457**

In sintesi, il Contratto di Programma 1994-2000, ha contrattualizzato gli stanziamenti concessi alla F.S. S.p.A. fino al 1995. Gli ulteriori finanziamenti erogati dallo Stato come aumenti di capitale alla F.S. S.p.A., sono stati contrattualizzati con specifici Addenda .

In particolare:

- il D.L. n. 41 del 23/2/1995, convertito in Legge 22/3/1995 n°85, modifica gli stanziamenti iniziali iscritti sui capitoli del Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e le relative proiezioni per gli anni 1996 e 1997 riducendoli, complessivamente, di 676 milioni di euro (1.309 miliardi di lire);
- la Legge n.550 del 28/12/1995 (Finanziaria 1996) reca ulteriori finanziamenti pari a 4.617 milioni di euro (8.940 miliardi di lire);
- la Legge n.663 del 23/12/1996 (Finanziaria 1997) opera, in tabella E, una riduzione dei finanziamenti pari, complessivamente, a 163 milioni di euro (315 miliardi di lire);
- la Legge n.662 del 23/12/1996, al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva di F.S. S.p.A., ridetermina, all'art. 2, comma 14, gli apporti al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato previsti dalla Finanziaria 1995 (così come modificata dal citato DL n. 41/95) e dalla legge Finanziaria 1996. Detta rimodulazione porta risorse aggiuntive pari a 1.224 milioni di euro (2.370 miliardi di lire). Come già detto nelle relazioni di monitoraggio degli scorsi anni, negli addenda al Contratto di Programma non sono stati contrattualizzati 1.239 milioni di euro (2.400 miliardi di lire) che la citata Legge 662/96 apportava al capitale sociale di F.S. per l'anno 1997. Secondo la documentazione prodotta in merito dalla Società ed analizzata nel corso di una serie di incontri svolti nelle sedi del Ministero dell'Economia e delle Finanze,

detto importo risulta essere stato effettivamente già utilizzato da FS anche in relazione ai minori contributi in conto esercizio previsti lo stesso anno. Pertanto, in sede tecnica e nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 24 settembre 2002 è emerso l'orientamento di non dar corso ad una diversa finalizzazione del suddetto importo. Quindi, gli effetti della Legge 662/96, ai fini degli investimenti infrastrutturali, possono essere ricondotti ad una riduzione di circa 15 milioni di euro (30 miliardi di lire) rispetto all'accorpamento degli stanziamenti disposti dalle Finanziarie 1995 e 1996.

Gli apporti sopra menzionati sono stati contrattualizzati con il primo Addendum al Contratto di Programma. La Tabella 3.2 ne riporta il riepilogo delle fonti di copertura, per un totale di 3.763 milioni di euro (7.286 miliardi di lire).

TABELLA 3.2 FONTI I° ADDENDUM	**milioni di euro**
D.L. n. 41 del 23.02.95 (conv. L 22/03/95 n.85)	- 676
FINANZIARIA 1996 – L. n. 550 del 28.12.95	4.617
L. 662/96 art. 2 comma 14	-15
FINANZIARIA 1997 - L. n. 663 del 23.12.96 (tab. E)	-163
IMPORTO OGGETTO DEL I° ADDENDUM	**3.763**

Successivamente:

- la Legge Finanziaria 1998 reca maggiori risorse al capitale sociale di F.S. S.p.A. per 6.611 milioni di euro (12.800 miliardi di lire);
- la stessa legge riduce, in tabella E, lo stanziamento inizialmente previsto dalla citata legge finanziaria 1997, per un totale di 516 milioni di euro (1.000 miliardi di lire).

L'importo che ne deriva, pari a 6.094 milioni di euro (11.800 miliardi di lire), è stato oggetto dell'Accordo Preliminare all'Addendum n° 2 al Contratto di Programma (per 1.859 milioni di euro), e del successivo Addendum n° 2 (per 4.235 milioni di euro).

TABELLA 3.3 FONTI II° ADDENDUM	**milioni di euro**
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella F)	6.611
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella E)	-516
IMPORTO OGGETTO DEL II° ADDENDUM	**6.094**
di cui:	
ACCORDO PRELIMINARE AL II° ADDENDUM	1.859
II° ADDENDUM	4.235

Inoltre, la Legge Finanziaria 1998 annulla tutti i mutui già autorizzati e non ancora accesi, pari a 7.982 milioni di euro, prevedendo un pari importo in aumenti di capitale. In particolare, la seconda riga della precedente Tabella 3.1 (mutui già autorizzati al 31.12.92), diventa:

MUTUI GIA' AUTORIZZATI AL 31.12.92 e accesi al 27.12.97 (Finanziaria 1998)	4.671
FINANZIARIA 1998 – L. 27.12.97 N.450 (trasformazione in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982
totale	**12.653**

Infine :

- la Legge Finanziaria 1999 (Legge 23/12/1998 n°449) riporta solo slittamenti temporali alle erogazioni stabilite precedentemente;
- la Legge Finanziaria 2000, oltre ad intervenire in merito ai finanziamenti disposti dalla Legge 354/98 - di cui si dirà in seguito, a proposito del 3° Addendum al Contratto di Programma - assegna, in Tabella D (spese in conto capitale), ulteriori 26 milioni di euro (50 miliardi di lire): detto stanziamento – transitato in tab. 2 del Contratto di Programma 2001-2005, è stato destinato a studi ed opere sulle linee Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia ed altre.

Il quadro complessivo delle coperture finanziarie sopra descritte per 38.340 milioni di euro (74.236 miliardi di lire) è riportato in tabella 3.4.

TABELLA 3.4 RIEPILOGO GENERALE SENZA RIPARTIZIONE PER ANNO	**milioni di euro**	
FONTI ORIGINARIE DEL C.D.P.	28.457	
riduzione DL n. 41 del 23.02.95 (conv. L 22/03/95 n.85)	- 676	I Addendum 3.763 milioni di euro
FINANZIARIA 1996 - L. n. 550 del 28.12.95	4.617	
LEGGE 662/96 art. 2, comma 14	-15	
FINANZIARIA 1997 - L. n. 663 del 23/12/96 (tab. E)	-163	
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella F)	6.611	II Addendum (e preliminare) 6.094 milioni di euro
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella E)	-516	
FINANZIARIA 2000 - L. n. 488 del 23/12/99 (tab. D)	26	
TOTALE	**38.340**	

La tabella 3.4 esplicita le riduzioni sulle finanziarie 1995-1998 (tale importo risulta dalla somma degli importi negativi riportati nella tabella), pari a 1.370 milioni di euro (2.654 miliardi di lire).

Il terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 23/11/2000, contrattualizza ulteriori somme pari a 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire), recate dalla Legge 354/98, così come rideterminate ai sensi della L.488/99 (Finanziaria 2000). Di detto addendum e delle relative fonti di finanziamento si dirà, con maggior dettaglio, al paragrafo 3.4 .

Al fine di rappresentare compiutamente il quadro delle risorse stanziate precedentemente all'emanazione della Finanziaria 2001 (i cui stanziamenti sono a valere sul Contratto di Programma 2001-2005), occorre considerare i finanziamenti definiti da altri provvedimenti legislativi, riportati nella seguente tabella:

TABELLA 3.5

ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI	**milioni di euro**
Legge 189/83 - Soppressione dei P.L.	875
Legge 08.08.1995 N° 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	165
Legge 20.12.1996 N° 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36
Legge 23/05/1997 N° 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	250
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	(°) 133
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio	
Legge 08.10.1998 N° 354 (art. 1 e 3) - **Addendum N° 3** al C.d.P. 1994–2000	(*) 1.541
Legge 08.10.1998 N° 354 (art.4) - ripartiti con DM 110/T del 20.10.98	67
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41
Legge 30.06.1998 N° 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16
TOTALE	**3.474**

(*) come rivisto dalla legge 488/99 (Finanziaria 2000)

(°) FS riferisce che al termine dei lavori il costo globale delle opere riconosciuto si è attestato in circa 143 milioni di cui circa 10 relativi a contributi in conto esercizio e, quindi, da non considerare tra le fonti per gli investimenti.

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano ad 41.814 milioni di euro (circa 81.000 miliardi di lire).

Sulle erogazioni di cassa effettuate a favore di F.S. a fronte di tali stanziamenti (e di quelli successivi di cui alle Leggi Finanziarie dal 2001 in poi) si dirà al capitolo 5.

Al 31/12/2000 , una parte degli interventi previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addendum erano ancora in corso. La società F.S. , proseguendo nell'esecuzione di dette opere, ne ha assicurato l'ultimazione nel rispetto di tempi programmati. Inoltre, considerando l'avvenuta ristrutturazione societaria, gli investimenti riguardanti l'area del trasporto dovranno essere completati da Trenitalia S.p.A., mentre R.F.I. S.p.A. porterà a termine gli investimenti infrastrutturale: il completamento del programma di investimenti del

contratto di cui trattasi prosegue in parallelo all'attuazione del nuovo Contratto di Programma 2001-2005.

E' da tenere in conto, altresì, che alcuni investimenti inclusi nel Contratto di Programma 1994-2000 e nei relativi addenda hanno evidenziato la necessità di ulteriori finanziamenti. Tali interventi sono stati riportati nella Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005 (investimenti già previsti Piano d'Impresa 1999-1993 di F.S.) ed il relativo costo è stato computato tra gli oneri da fronteggiare con quest'ultimo.

Successivamente, altri sette progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 – all'atto interamente finanziati - hanno subito degli aumenti di costo che sono stati evidenziati nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 29 settembre 2002. Poiché tali progetti necessitano di ulteriori finanziamenti, si rende necessario far transitare detti investimenti nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2001-2005, inserendo gli stessi in una nuova tabella (Tabella 2 bis) di detto Contratto (così prevede lo schema di Revisione del Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in fase di approvazione). Gli effetti della ristrutturazione del gruppo F.S. e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle successive figure:

Figura 3.1 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie

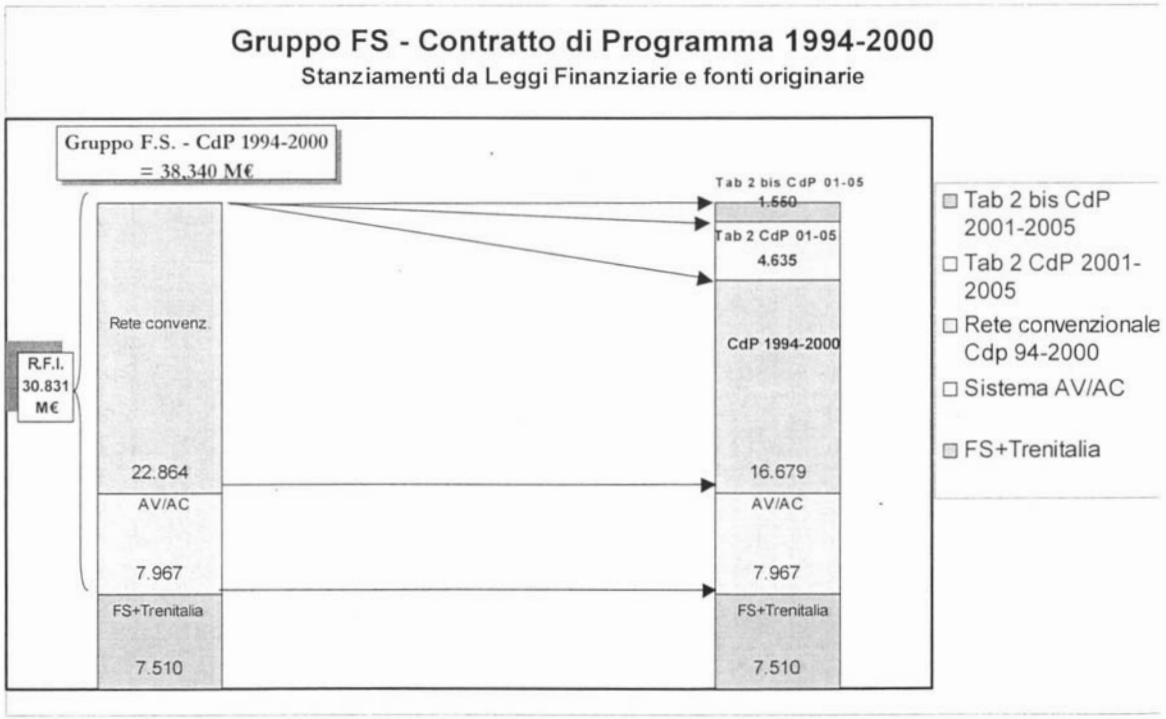
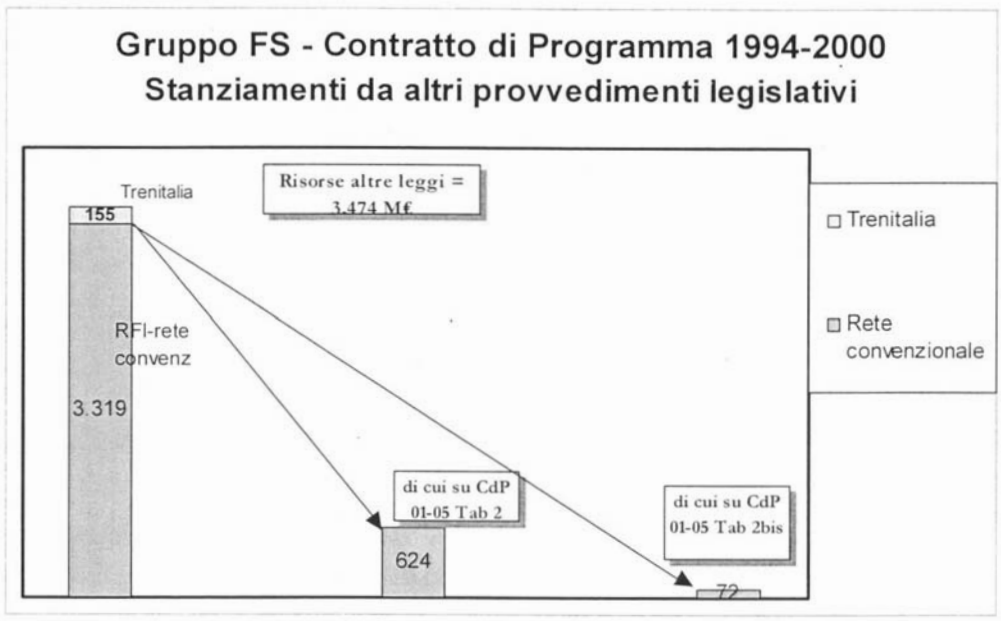


Figura 3.2 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi



Pertanto, il quadro generale delle fonti originarie e dei successivi finanziamenti statali relativi agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000, non ricondotti nel C.d.P. 2001-2005 è il seguente:

(importi in milioni di €)	Fonte CdP 94-00	Altre Leggi	Tot. Finanziamenti
R.F.I.	16.679	2.623	19.302
FS + Trenitalia	7.510	155	7.665
Tot. Finanziamenti	24.189	2.778	26.967

Il quadro fin qui fornito riferisce, quindi, dei contenuti originari del CdP 1994-2000 e delle fonti di finanziamento del contratto stesso e dei successivi addenda.

Del contenuto di tali addenda si dirà nei successivi paragrafi.

3.2 - Primo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Al fine di regolare la definizione di un programma di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle A e A1 del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 è stato sottoscritto il primo Addendum al contratto stesso.

L'ammontare complessivo delle risorse da utilizzare per l'esecuzione del suddetto programma di investimenti ammonta a 3.763 milioni di euro, così suddivisi:

- *Per le Regioni meridionali* — *1.543 milioni*
- *Per l'intermodalità e le linee trasversali* — *854 milioni*
- *Per l'AV e il potenziamento delle rete tradizionale* — *854 milioni*
- *Per altre opere* — *512 milioni*

Il dettaglio degli interventi è riportato, per ciascun settore di intervento, nell'allegato 2.

3.3 - Secondo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

3.3.1 – Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998

Come riportato precedentemente, la legge 27 dicembre 1997, n. 450 (finanziaria 1998) prevede lo stanziamento aggiuntivo di 6.611 milioni di euro in apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato, al fine di "favorirne il processo di razionalizzazione produttiva, riorganizzazione e ammodernamento, tenuto conto anche del completamento dei piani di investimento già autorizzati". La stessa legge prevede inoltre - in tabella E - una riduzione di 516 milioni di euro al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato da apportare ai finanziamenti per investimenti già assentiti con precedenti provvedimenti legislativi.

3.3.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma

L'accordo preliminare al secondo addendum si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro, a valere sulle risorse apportate dalla legge 450/97, destinato al finanziamento di interventi di "mantenimento in efficienza" e di adeguamento di linee ed impianti, al fine di far fronte alle esigenze più urgenti per la realizzazione del "Programma straordinario di revisione della rete"- predisposto per ottemperare alle disposizioni impartite in materia di miglioramento dei livelli di sicurezza nella direttiva del 3 giugno 1998 del Ministro dei trasporti e della navigazione - e garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario.

L'accordo preliminare di cui trattasi è stato sottoscritto il 18 febbraio 1999 .

Di seguito si riporta la ripartizione per programma delle assegnazioni previste. La descrizione dei progetti inclusi in ciascun programma è invece riportata in allegato 3.

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

		milioni di euro
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	**1.255**
Progetti		
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	441
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	274
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	385
	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	155
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	**336**
Progetti		
	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	284
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	52
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	**51**
PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO	**70**
PROGRAMMA	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE	**56**
RISERVA TECNICA		**91**
TOTALE		**1.859**

3.3.3 - Secondo Addendum al CdP 1994-2000

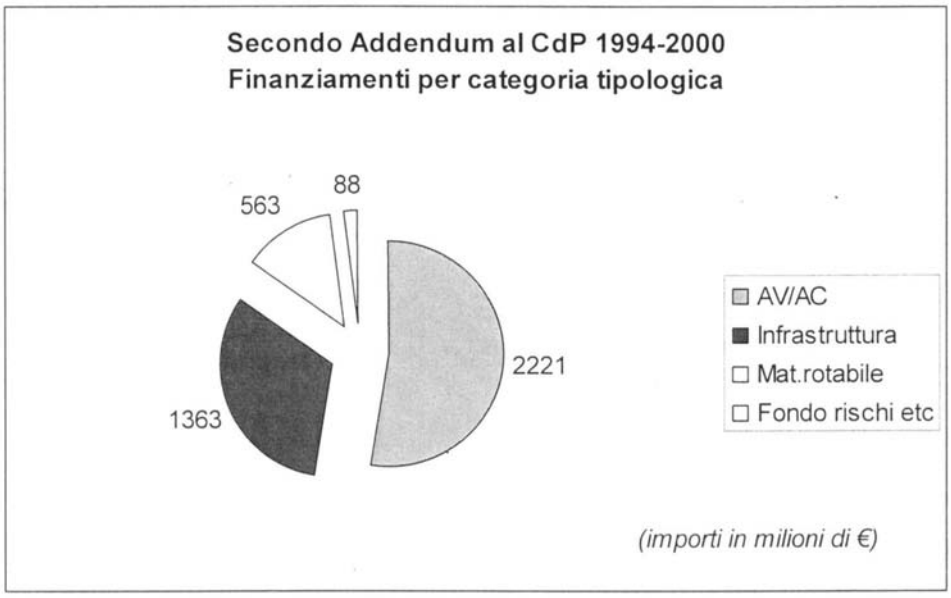
Come già detto, l'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al C.d.P. ha contrattualizzato una prima parte, pari a 1.859 milioni di euro, dei 6.094 previsti dalla legge 450/97; per la restante parte (4.235 milioni), è stato predisposto il relativo programma di utilizzo che costituisce l'Addendum n. 2 al 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:

Figura 3.3 – ripartizione dei finanziamenti



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

TABELLA 3.6 - interventi previsti nel secondo addendum al contratto di programma

1. QUADRUPLICAMENTO AD ALTA CAPACITÀ E VELOCITÀ	Importo (*milioni di €*)
QUADRUPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)	2.066
PROGETTAZIONE ALTRI TRATTI: Rifinanziamento	
INTERESSI INTERCALARI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TRATTA TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento	155
TOTALE	**2.221**

2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	Importo (*milioni di €*)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)	413
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE: Mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi	98
RIFINANZIAMENTO progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	181

INTERVENTI ALLE LINEE, AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI, PREVISTI DALLE CONFERENZE DEI SERVIZI RELATIVI ALLA TORINO-MILANO-NAPOLI: 1^ tranche	181
NUOVI PROGETTI:	
Interventi per lo sviluppo del traffico merci	62
Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate	52
"Grandi Stazioni"	196
Impianti e terminali merci	103
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41
SISTEMI DI OBLITERAZIONE, CONTENIMENTO EVASIONE, INFORMAZIONE AL PUBBLICO ETC	36
TOTALE	**1.363**

3. MATERIALE ROTABILE	Importo (*milioni di €*)
FORNITURE IN CORSO: Rincari, scorte tecniche e maggiori forniture	116
Acquisto nuovo materiale rotabile Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici	336
TECNOLOGIE DEI ROTABILI: Attrezzaggio mezzi con sistema Vigilante ed ATC	111
TOTALE	**563**

4. RIEPILOGO	Importo (*milioni di €*)
1. QUADRUPLICAMENTO AC/AV	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	563
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI,IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	88
TOTALE	**4.235**

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 568 milioni di euro (1.100 Miliardi 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 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire) relativi alla Legge n.354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro (616 miliardi di lire) rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa L.354/98 (1.859 milioni di euro - 3.600 miliardi di lire). 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 568 a 503 milioni di euro (da 1.100 a 974 miliardi di lire), mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa legge è stato ridotto da 1.291 a 1.038 milioni di euro (da 2.500 a 2.010 miliardi di lire).

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 (1.541 milioni di euro).

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:

TABELLA 3.7 - Piano presentato l'8/2/99

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	

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:

TABELLA 3.8 - Piano 8/2/99

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	

La società F.S., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della 354/98 - pari a 568 milioni di euro (prima del definanziamento apportato dalla legge 488/99), e di 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) provenienti dal 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 558 milioni di euro (1080 miliardi di lire).

I rimanenti 56,8 milioni di euro (poi ridotti a 50,3 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 stato approvato con Decreto del 06/12/2002, previa intesa con le Regioni e gli Enti Locali sancita dalla Conferenza Unificata nella seduta del 25/7/2002.

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 253 milioni di euro (490 miliardi di lire) dai complessivi 1.291 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 1.038 milioni di euro (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.

TABELLA 3.9 - tabelle di ripartizione dei fondi recati dalla legge 354/98

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI DI SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO	Importo come definanziato
Piano triennale 1998-2000	503

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98 (milioni di €)

INTERVENTO	Importo come definanziato
ITINERARIO TORINO-MODANE	
– Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane	78
– Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28
ITINERARI SEMPIONE, LUINO, CHIASSO	
– Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:	
– Variante di Novara e sistemazione del Nodo	49
– Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	3
– Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	26
– Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1^ fase gronda nord-est di Milano	62
– Raddoppio Bergamo-Treviglio	52
ITINERARIO BRENNERO e LINEE AFFERENTI	
– Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: fasi funzionali	134
– Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13
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)	46

ITINERARIO PESCARA-ROMA	
– Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31
ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI	
– Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46
REGIONE SICILIA	
Itinerario Messina-Catania:	
– Fase per il completamento del raddoppio della linea	258
Nodo di Palermo:	
– Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI	
– Potenziamento impianti per il traffico merci	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67
SOMMA PARZIALE	**1.038**
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0
T O T A L E	**1.038**

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 158 milioni di euro (306 miliardi 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. (67 milioni di euro - 130 miliardi di lire) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 21 milioni di euro (40 miliardi di lire) sono stati assegnati al progetto Sempione-valico di Luino-Varese-collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) 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).

Capitolo 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 Contratto di Programma - nonché un vasto programma di investimenti che costituisce la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo PGT.

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001–2005 ammontava a circa 48.402 milioni di euro, (93.720 miliardi di lire) di cui circa 26.451 milioni di euro (51.216 miliardi di lire) già provvisti di copertura finanziaria.

Gli ulteriori fabbisogni finanziari che scaturiscono dal Contratto ammontavano quindi, all'atto della stipula, a circa 22.000 milioni di euro (42.505 miliardi di lire), parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge 388/2000), che ha disposto in Tabella D (aumento di capitale sociale ad FS) stanziamenti per 3.615 milioni di euro (7.000 miliardi di lire).

Tale somma riduceva a 18.337 milioni di euro (35.505 miliardi di lire) i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto.

La Legge Finanziaria 2001 prevedeva, inoltre, la "Progettazione definitiva raddoppio Pontremolese" con fondi - 5 milioni di euro (9 miliardi di lire) - stanziati in appositi capitoli del Ministero (interventi non compresi nel C.d.P 2001-2005)

Successivamente, con la stipula del 1° addendum al Contratto di Programma 2001-2005 sono state ripartite le somme recate dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), che in Tabella D (aumento di capitale sociale ad FS), ha stanziato 4.607 milioni di euro (8.921 miliardi di lire).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti, inoltre, i valori di alcuni investimenti sono aumentati, modificando anche il valore complessivo dei fabbisogni necessari al finanziamento degli interventi. Al 31/12/2002, quindi, il costo totale degli investimenti previsti dal Contratto (compresa AV) è pari a 73.629 milioni di euro.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31/12/2002.

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 originariamente 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 46.500

milioni di euro (90.000 miliardi di lire) - di cui specificamente oltre 2.000 per le tecnologie). 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 28.400 milioni di euro (55.000 miliardi di lire).

Infine, nel PGT sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 516 milioni di euro (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, avevano registrato incrementi di spesa per il loro completamento e messa in esercizio.

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 originariamente inseriti nei programmi di investimento siano da considerarsi stime preliminari di F.S. S.p.A., effettuate sulla base delle informazioni allora disponibili.

I fabbisogni finanziari che scaturivano dal nuovo Contratto assommavano,all'atto della stipula, come già evidenziato, a circa 22.000 milioni di euro , 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;

- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT sulla rete tradizionale, che comprende anche interventi in tecnologie innovative la cui introduzione è 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;
- la realizzazione di nuovi investimenti per il risanamento ambientale, la sperimentazione tecnica e la sicurezza delle lunghe gallerie;
- gli interventi di manutenzione straordinaria necessari, 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.

I fabbisogni finanziari stimati all'atto della stipula, come già detto, sono successivamente aumentati e sono stati acclarati con il Piano di Priorità degli Investimenti approvato il 29/9/2002 dal CIPE.

La pianificazione degli investimenti ferroviari delineata dal PGT ha assunto una prospettiva ancora più ampia con la promulgazione della Legge n° 443 del 21/12/2001, la cosiddetta "Legge Obiettivo", e con la successiva approvazione della Delibera CIPE n° 121 del 21/12/2001, recante il "Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche".

Il processo di recepimento degli indirizzi forniti da tali strumenti, ha permesso di individuare una serie di investimenti ferroviari ricadenti sugli assi individuati dalla Delibera CIPE appena citata. Alcuni di questi investimenti sono già presenti tra quelli finanziati con i Contratti di Programma, mentre altri si vanno ad aggiungere a questi, e talvolta li integrano e completano.

Il processo di valutazione ed omogenizzazione con il Contratto di Programma 2001-2005 è tuttora in corso.

4.1.2 - Il Piano di Priorità degli Investimenti

Il Piano di Priorità degli Investimenti costituisce uno strumento di programmazione dello sviluppo infrastrutturale ferroviario, introdotto dal Contratto di Programma 2001-2005 per rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità.

L'onerosità finanziaria che caratterizza gli interventi di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Paese, costringe a distribuire nel tempo i finanziamenti necessari ed a ripartirli sui singoli interventi di cui si compone il programma di sviluppo previsto dal Governo e dal Contratto di Programma.

Il Contratto di Programma regolamenta la definizione e l'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti nel testo degli articoli 6 e 8.

L'iter procedurale prevede che una prima definizione di massima del Piano fosse inviata entro il 15 settembre 2001, a cura del gestore dell'infrastruttura in conformità *"... al piano d'impresa e sulla base degli indirizzi stabiliti dal Piano generale dei Trasporti e della Logistica ..."* e avendo come riferimento i citati *"criteri generali"*, appresso riportati:

a) mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;

b) miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;

c) redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);

d) sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;

e) tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;

f) grado di integrazione con altri investimenti collegati, con particolare riguardo alle linee ad Alta Capacità, ai corridoi europei, alle aree urbane ed ai nodi delle aree metropolitane;

g) potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;

h) potenziamento della rete nel Mezzogiorno e nelle altre aree del Paese carenti di infrastrutture.

Considerata la presenza - tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Contratto di Programma - sia di interventi già in fase di attuazione, sia di interventi da avviare (per i quali non esiste ancora alcun documento progettuale e/o di valutazione economico-finanziaria), il Contratto stesso ha previsto che, successivamente alla prima definizione di massima si sarebbero resi necessari affinamenti ed eventuali ridefinizioni del Piano di Priorità, da effettuarsi sulla base di specifici dossier di valutazione, redatti da R.F.I. S.p.A. e sottoposti all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Secondo quanto disposto dal Contratto, infine, al termine di tale fase di affinamento, il Piano andava sottoposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, all'esame del CIPE entro il 28/2/2002, per la definitiva approvazione entro i successivi 60 giorni, confermando o rimodulando - anche in relazione ad eventuali diverse esigenze di finanziamento - le relative stime dei costi e dei tempi.

Il Piano elaborato e trasmesso da R.F.I. S.p.A. in data 14/9/2001 è stato oggetto delle valutazioni del CIPE nella seduta del 15/11/2001, che, pur dando atto della sostanziale congruenza degli stanziamenti del disegno di legge finanziaria 2002, rispetto alle occorrenze segnalate nel PPI stesso ha rilevato alcune criticità ed ha richiesto ulteriori approfondimenti.

Nel corso della riunione pre-CIPE del 17/12/2001 sono stati esaminati i documenti forniti ai fini del citato approfondimento, in particolare per la quota di investimenti destinati al Sud del Paese. Il CIPE ha espresso una forte indicazione affinché il Gestore dell'infrastruttura presentasse uno schema di PPI con una diversa modulazione degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano.

Alla luce delle criticità sopra riportate e delle raccomandazioni del CIPE, R.F.I. S.p.A. è stata invitata a redigere la stesura definitiva del Piano delle Priorità ed a presentarlo entro il 28/02/2002, per l'approvazione da parte del CIPE stesso, ai fini della stipula di un Addendum al Contratto di Programma per la formalizzazione dell'utilizzo delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2002, come aumenti di capitale.

Le integrazioni apportate dal documento di rivisitazione presentato il 27/02/2002 evidenziavano il persistere di alcune criticità già emerse, tra l'altro, all'atto della prima presentazione. Con Delibera n° 12 del 28/03/2002, il CIPE ha rinviato ulteriormente l'approvazione del PPI subordinandola al recepimento di una serie di prescrizioni, esprimendo nel contempo parere favorevole sulla bozza di Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - recante l'individuazione delle opere da finanziare a carico della Legge Finanziaria 2002 – in subordine al recepimento, anche qui, di una serie di indicazioni.

Con la Delibera n° 66 del 2/8/2002 il CIPE ha approvato definitivamente il Primo Addendum citato, rinviando ancora l'approvazione del PPI al recepimento delle indicazioni recate dall'Addendum stesso.

La stesura definitiva del Piano di priorità degli Investimenti è stata, infine, approvata dal CIPE con la Delibera n° 85 del 29/9/2002, anche per i riflessi di ordine finanziario per l'anno 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, prevedendo per R.F.I l'impegno a presentare un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi entro il mese di giugno 2003.

A seguito delle prescrizioni del Ministero e del CIPE e della definizione del Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche (Legge 443/2001-Legge Obiettivo), il PPI è divenuto, nella sostanza, un piano degli investimenti infrastrutturali ferroviari per il prossimo decennio: oltre che a rilevare le occorrenze finanziarie, quindi, tende ad identificare il quadro completo delle infrastrutture ferroviarie che servono per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese, con l'evidenziazione di costi (Costi a Vita Intera), tempi di realizzazione (avvio cantieri e fine lavori), fabbisogno di finanziamenti da parte dello Stato e previsioni di contabilizzazione.

Gli effetti derivanti dall'approvazione del Piano sono molteplici e di diversa natura. Tra i più rilevanti si citano i seguenti: le modifiche dei costi d'investimento e dei tempi di attivazione, documentate nelle analisi condotte nell'ambito dei Dossier di valutazione; l'introduzione di nuovi interventi rispetto al piano originario; l'accelerazione di alcuni progetti localizzati nel Mezzogiorno; i nuovi progetti di investimento individuati dalla Legge Obiettivo.

Nello specifico, il valore totale degli investimenti sulla sola Rete convenzionale previsto dal Contratto di Programma 2001-2005 è stato rideterminato in circa 27.596 milioni di euro contro i precedenti 23.023 circa. Le principali modifiche/integrazioni, che complessivamente hanno accresciuto la stima di circa 4.573 milioni di euro, sono sintetizzate di seguito:

- aggiornamento dei Costi a Vita Intera degli investimenti sulla Rete convenzionale, in base ai risultati dei Dossier di valutazione, per circa 1.750 milioni di euro (anche a seguito della "accelerazione" di alcuni progetti afferenti la Rete meridionale);
- trasferimento di alcuni progetti in precedenza oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 per un totale di circa 2.624 milioni di euro, riportati in una nuova tabella (2 bis);
- previsione di un nuovo progetto – "Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno" - (in tabella 3 del Contratto) per 200 milioni di euro.

Per quanto concerne il Sistema AV/AC, il Piano ha evidenziato, per l'asse Torino-Milano-Napoli, un costo pari a 28.790 milioni di euro, mentre le stime relative al costo del Resto del Sistema riportano un valore di 11.991 milioni di euro.

Come già evidenziato, la modifica delle tabelle allegate al Contratto è attualmente in corso di formalizzazione presso il CIPE nell'ambito della Revisione al Contratto stesso. A tali tabelle modificate si farà comunque riferimento nel prosieguo della Relazione.

4.1.3 - Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

L'Addendum in parola ha provveduto, ripartire le risorse recate dalla Legge Finanziaria 2002 ed ad integrare la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura prevista nello strumento originario. L'Addendum è stato sottoscritto il 24/10/2002.

Per quel che riguarda l'aspetto finanziario, la Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002) ha recato risorse complessive per circa 4.607 milioni di euro. Tali risorse, con il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sono state ripartite secondo il seguente schema:

(milioni di euro)

Programma AV/AC	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti rete convenzionale	905
Totale	**4.607**

Si rimanda allo specifico paragrafo 4.4 per lo schema dettagliato della ripartizione sui singoli progetti d'investimento.

Per quel che riguarda l'aspetto della disciplina del rapporto contrattuale, l'Addendum, tra l'altro:

- avvia la procedura necessaria a rendere coerente il programma degli interventi di investimento precedentemente riportati nel Contratto di Programma con le opere ferroviarie riportate nel Programma delle infrastrutture strategiche individuate dal CIPE nella delibera del 21/12/2001, ai sensi della "Legge Obiettivo";

- prevede l'impegno per il Gestore, nella fissazione delle priorità di intervento nell'arco di vigenza contrattuale, di prendere a riferimento l'obiettivo di riparto territoriale delle risorse pubbliche in base al quale il 45% della spesa pubblica in conto capitale, di cui una media del 30% a valere su risorse ordinarie e la rimanente quota con risorse aggiuntive esplicitamente dedicate al riequilibrio economico-sociale, deve essere destinato a interventi nelle otto regioni del Mezzogiorno. L'obiettivo di cui sopra sarà considerato in modo disgiunto rispetto all'insieme degli obiettivi strategici sottesi al Piano di Priorità degli Investimenti;

- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno da parte di RFI a rendere disponibili i dati relativi ai progetti in corso relativi al Mezzogiorno con periodicità trimestrale,

aggiornando anche il quadro riepilogativo degli investimenti realizzati e di quelli in corso, suddivisi per fonti di finanziamento (risorse ordinarie, risorse per le aree depresse e risorse comunitarie), con esplicita segnalazione delle eventuali criticità rilevate dalla Società che possano comportare impedimenti o ritardi nella realizzazione delle opere e/o incrementi di costo;

- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno ad uniformare ed armonizzare le diverse forme di monitoraggio esistenti, le funzioni di monitoraggio previste dalla normativa vigente, dalle deliberazioni CIPE relative all'argomento, dai Contratti di Programma;
- l'utilizzo per tutti i progetti finanziati con l'Addendum, del Codice Unico Progetto (CUP).

4.2 - Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale

4.2.1 - Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura

Il Contratto di Programma 2001-2005 integrato in considerazione di quanto riportato nel citato Piano di Priorità degli Investimenti, prevede, per il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale, una serie di progetti di investimento, ed in particolare:

- **Tabelle 2 e 2 bis**: 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 Contratti di Programma;
- **Tabella 3**: 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 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 23.114 milioni di euro.

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 2 e la Tabella 3 allegate al Contratto di programma 2001-2005, così come modificate dal PPI ed inoltre la nuova Tabella 2 bis: si ritiene opportuno tornare a sottolineare che, anche se la procedura di formalizzazione di tali tabelle e delle successive è tuttora in corso, i relativi contenuti sono già stati definiti con la Delibera CIPE di approvazione del PPI n° 85/2002.

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

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

Importi in milioni di euro

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	*Direttrice Adriatica*	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	336	312	23
		Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	958	819	139
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	746	746	-
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	938	753	185
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	57	50	7
	Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	223	119	103
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	852
	Itinerari internazionali	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	83	83	-
		Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	-
	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15
	Sub-totale Rete Fondamentale		**5.716**	**4.363**	**1.352**
RETE COMPLEMENTARE	*Ammodernamento infrastrutturale*	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-
	Rete Calabra	Raddoppio Reggio C. - Melito	317	293	24
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	428	193	235
		Raddoppio Palermo-Messina	1.907	1.840	67
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-
	Sub-totale Rete Complementare		**2.899**	**2.514**	**385**

NODI	*Direttrice Milano-Venezia*	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	291	185	107
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	158
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	48	-
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	12
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	21
		PRG Tuscolana	54	2	52
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	26
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2^ fase)	54	-	54
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	25
		Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	377	227	150
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	11
	Sub-totale Nodi		**1.445**	**797**	**648**
DIFFUSI	*Programma GSM-R*	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	-
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	1.033	801	232
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibiltà delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Martigny. Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.	26	26	-
	Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	349
	Sub-totale Diffusi		**1.534**	**952**	**582**
					-
		Totale generale	**11.593**	**8.627**	**2.967**

Tabella 2bis - Altri investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 1° Revisione C.d.P. 2001-2005 - articolo 8 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di euro

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	*Direttrice Caserta-Foggia*	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90
	Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10
	Sub-totale Rete Fondamentale		**728**	**628**	**100**
RETE COMPLEMENTARE	*Direttrice Adriatica*	Raddoppio Bari-Taranto	743	589	153
		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35
	Rete Calabra	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	164	116	48
	Sub-totale Rete Complementare		**1.241**	**1.005**	**236**
NODI	*Nodo di Napoli*	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	217	203	13
	Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	438	348	90
	Sub-totale Nodi		**655**	**551**	**103**
					-
		Totale generale	**2.624**	**2.184**	**440**

Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di euro

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara	449	70	380
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	155	4	151
	Itinerario Napoli - Bari (Fase)	1.033	219	813
	Potenziamento Pisa - Livorno	77	-	77
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	516	16	500
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	620	56	564
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	62
	Sub-totale Rete Fondamentale	**3.378**	**416**	**2.961**
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	362	28	334
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	129
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52
	Sub-totale Rete Complementare	**542**	**28**	**514**

NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	103	1	102
	ACS Firenze SMN	77	49	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	1.350	15	1.335
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	413	10	403
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	155	10	145
	Nodo urbano di Genova (Fase)	362	11	351
	Sub-totale Nodi	**2.460**	**97**	**2.364**
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	1.033
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	516
	Tecnologie di comunicazione	240	196	44
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	181
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	15	21
	Itinerari merci	181	-	181
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	192
	Sub-totale Diffusi	**2.516**	**246**	**2.271**
				-
	Totale	**8.897**	**787**	**8.110**

4.2.2 – Altri investimenti diffusi e di ricerca

Trattasi sostanzialmente di:

- Investimenti di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti per un totale di 2.918 milioni di euro (5.650 miliardi di lire);
- Investimenti per la ricerca, la sperimentazione ed il risanamento ambientale, nonché per l'adeguamento della rete alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, per un totale di 170 milioni di euro (329 miliardi di lire);
- Progetti di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie, per un totale di 1.394 milioni di euro (2.700 miliardi di lire).

Di seguito si riportano le Tabelle 4, 5 e 6 del Contratto di Programma 2001-2005, relative a tali investimenti (aggiornate sulla base del PPI).

Ulteriori notizie in merito agli interventi di cui trattasi sono invece riportate nel già menzionato allegato 6.

Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di euro

Descrizione intervento	2001	2002	2003	2004	2005	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	542	2.287
Totale generale	**284**	**1.007**	**542**	**542**	**542**	**2.918**

Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2002)	**284**	**1.007**				
Ulteriori fabbisogni da Stato			**542**	**542**	**542**	**1.085**

Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo11 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di euro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	88	32	55
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	16
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	23
Studi e sperimentazioni	25	4	20
			-
Totale generale	**170**	**57**	**114**

Tabella 6 - Progetti di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno (articolo 11 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di euro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	101
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	1.110
Totale generale	**1.394**	**183**	**1.211**

4.3 - Il programma degli investimenti per il Sistema AV/AC

Nato nel 1990 come sistema a sé stante, il progetto ha registrato modifiche molto profonde: progettato per l'esercizio dei traffici specializzati ad alta velocità, il sistema ha mutato l'intima ratio e vuole ora privilegiare non tanto la maggiore efficienza di una sezione del traffico, quanto piuttosto il suo sviluppo in termini di maggiore capacità complessiva, al fine di rilanciare tutto il settore del trasporto su ferro.

Attualmente le direttrici dell'intervento sono due:

1. La dorsale che, attraversando tutta la Penisola da nord a sud, si snoda da Torino a Napoli, passando per Milano, Bologna, Firenze e Roma.
2. Il collegamento da Torino a Venezia (di cui fa parte la tratta Torino-Milano, già inclusa nella dorsale di cui sopra), chiamato a svolgere un doppio rilevantissimo ruolo:
   - costituisce un elemento portante della rete ferroviaria italiana - corridoio plurimodale padano - per mantenere ed incrementare la domanda di mobilità merci e passeggeri sulla principale trasversale della Penisola;
   - a livello di UE è inserito nei documenti di pianificazione come elemento fondamentale dell'asse est-ovest della rete meridionale AV europea.

Tali progetti sono nati con l'ipotesi di ottenere finanziamenti sia dallo Stato che da capitali di prestito. Fino al 31/12/2002, per quanto riguarda la parte del Sistema già iniziata, la ripartizione dei finanziamenti è stata la seguente:

- il costo delle direttrici, in *project financing*: lo Stato si è fatto carico del 40% della spesa degli investimenti, mentre la restante quota è stata coperta da privati con il ricorso all'indebitamento;
- il costo dei nodi e degli interessi intercalari, a totale carico dello Stato.

Il Piano d'Impresa di FS S.p.A. 1999-2003 (approvato il 21.7.2000), stimava in circa 25.300 milioni di euro (49.000 miliardi di lire) il costo della Torino-Milano-Napoli e la progettazione del resto del sistema, ed in circa 5.700 milioni di euro (11.000 miliardi di lire) l'ulteriore fabbisogno finanziario necessario al progetto (parzialmente coperti a carico dei fondi recati dalle Leggi Finanziarie 2001 e 2002).

Il Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 29/9/2002 ha rivisto in aumento il costo complessivo del progetto.

Con l'emanazione della Legge Finanziaria 2003 sono state sostanzialmente superate le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato. L'art. 75 della citata Legge dispone una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema AV/AC: secondo la nuova impostazione della Legge, Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema.

A tale scopo RFI, su richiesta del Ministero, ha elaborato un dossier di valutazione dell'investimento di cui trattasi, ottenuto aggiornando il precedente dossier ed estendendo il periodo di sfruttamento economico al 2060, coincidente con l'anno di scadenza della Concessione ad R.F.I. S.p.A.

Le elaborazioni economico-finanziarie sono state effettuate con riferimento ad uno scenario base, che assume in capo ad R.F.I. S.p.A. la responsabilità di tutto l'indebitamento nei confronti di Infrastrutture S.p.A.

Infrastrutture S.p.A. finanzierà gli interventi AV/AC, a partire dal 2003, per la totalità degli investimenti previsti (e si farà carico anche della quota di indebitamento già contratto da TAV pari a circa 5 miliardi di euro).

Lo Stato, quindi, cessa, a partire dal 2003, il finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendo, nel periodo di costruzione, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari (per un totale di 5.251. milioni di euro dei quali 555 già erogati).
Nel periodo di esercizio, dal 2009 al 2043, lo Stato si farà carico, attraverso il Contratto di Programma con R.F.I., della quota di debito non remunerabile attraverso i ricavi di esercizio generati dal progetto. (L'importo totale di tale integrazione del servizio del debito di RFI verso ISPA, con quote decrescenti negli anni, ammonta a circa 30,7 miliardi di euro. Il valore di tale quota attualizzato al 1.1.1999 – anno di inizio delle erogazioni sugli investimenti AV/AC – è pari a circa 8,3 miliardi di euro).

La tabella che segue (che aggiorna con i dati del PPI la tabella n.7 così come allegata al Contratto di Programma 2001-2005) riporta un prospetto riepilogativo di quanto previsto in merito al piano degli investimenti sul sistema AV/AC.

Asse TO-MI-NA *Importi in milioni di euro*

Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera
Torino - Milano	6.878
Milano - Bologna	6.335
Bologna - Firenze	4.856
Firenze - Roma	442
Roma - Napoli	5.207
Nodo di Torino	129
Nodo di Milano	73
Nodo di Bologna	1.200
Nodo di Firenze	1.240
Nodo di Roma	644
Nodo di Napoli	374
Contingencies	1.155
Costi di struttura capitalizzati	258
Totale To-Mi-Na	**28.790**
Interessi intercalari To-Mi-Na	**5.251**

Resto del Sistema

Importi in milioni di euro

Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera
Milano - Verona	4.796
Verona - Padova	2.856
3° Valico dei Giovi	4.339
Totale	**11.991**

4.4 - La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001 e 2002

Le risorse finanziarie recate dalla Legge 23/12/2000 n. 388, (Finanziaria 2001), e dalla Legge 28/12/2001 n. 488 (Finanziaria 2002), in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., sono state allocate a parziale copertura degli investimenti riportati nelle Tabelle 2, 3, 4, 5, 6 e 7 a corredo del Contratto di Programma 2001-2005 secondo la ripartizione che tiene conto della indifferibilità e della priorità degli interventi, nonché della loro localizzazione geografica.

Le tabelle che seguono (analoghe alla Tabella 8 allegata al Contratto di Programma 2001-2005) riportano un prospetto riepilogativo dei finanziamenti previsti dalla Leggi in parola e della loro ripartizione per programmi di investimento.

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001

(Importi in migliaia di euro)

DESCRIZIONE INTERVENTO	Importo	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	1.343						1.343
Nodo di Torino - ulteriore fase potenziamento nodo e linee afferenti (Chivasso-Aosta e Fossano-Cuneo), compresa progettazione definitiva cintura merci	256	256					
Nodo di Bologna: ulteriori fasi di potenziamento nodo	54	54					
Nodo di Milano: progettazione preliminare assetto rete e impianti merci	10		10				
Linea Genova - Ventimiglia: completamento tratta Andora-S.Lorenzo e ulteriore fase sistemazione nodo di Genova, compresa la progettazione esecutiva della tratta GE Brignole-Nervi	103	48	56				
Quadruplicamento Padova - Mestre (ulteriore fase funzionale)	336	336					
Nodo di Firenze: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	49		49				
Costr. Centro dinamico Osmannoro	62	62					
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Pontremolese: ulteriore fase	70	70					
Nodo di Roma: ulteriore fase infrastrutturazione Tiburtina, completamento cintura nord e progettazione preliminare cintura sud	62	52	10				
Linea Roma - Ancona: ulteriori fasi progettuali e realizzative di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, compreso nodo di Falconara e adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica	70		70				
Interventi di velocizzazione e potenziamento della linea Foligno - Terontola: ulteriore fase	18	18					
Direttrice Palermo - Messina - Catania e relativi nodi: quota rifinanziamento interventi in corso	146	146					
Interventi di ammodernamento e potenziamento rete calabra	26	26					
Rete sarda: interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	57	57					
Direttrice Napoli - Bari: rifinanziamento interventi in corso, ulteriori fasi di potenziamento e progettazione definitiva del potenziamento dell'intera direttrice	204		204				
Tecnologie innovative di sicurezza per SCMT e GSMR, nonché attrezzaggi tecnologici linee ed impianti intera rete	258	155	103				
Ulteriori fasi progettuali di potenziamento linea Torino-Lione	32	32					
Riqualificazione Medie Stazioni - fase	26		26				
Interventi di adeguamento a nuovi standard di sicurezza delle gallerie di lunghezza maggiore di 5000 metri: fase	46					46	
Interventi di protezione da inquinamento acustico	103					103	
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	284			284			
TOTALE GENERALE	3.615	1.310	528	284		150	1.343

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002

(Importi in migliaia di euro)

DESCRIZIONE INTERVENTO	Importo	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	2.695						2.695
Sistema Controllo Marcia Treno	385	385					
Impianti Rilevamento Termico Boccole	15		15				
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	12	12					
Sistemi informativi circolazione	16				16		
Tecnologie di comunicazione	92		92				
Sistemi informativi manutenzione	16				16		
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	36	36					
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	64	64					
Omologazione ACS ed altri	1				1		
Protipi/Dimostratori/Diagnostica	24				24		
Raddoppio della Pescara-Bari	28	28					
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	31	31					
P.G.R. Tuscolana	2	2					
Quadruplicamento Tortona-Voghera	4		4				
Nodo urbano di Genova (Fase)	11		11				
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	1		1				
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci (Fase)	15		15				
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	52		52				
Itinerario Napoli-Bari (fase)	15		15				
Raddoppio Reggio C. - Melito	5	5					
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (Fase)	16		16				
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	28		28				
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	34					34	
Piano Straordinario di revisione della rete	631			631			
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	376			376			
TOTALE GENERALE	**4.607**	**564**	**250**	**1.007**	**57**	**34**	**2.695**

4.5 Riepilogo dei valori delle tabelle allegate al C.d.P. 2001-2005

Quanto descritto nei paragrafi precedenti è riassunto nelle tabelle seguenti:

RETE CONVENZIONALE *(Valori in milioni di euro)*

Tabella del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2002 (incluso congelato)	Coperture finanziarie al 31-12-2001	Finanziaria 2002	Finanziato al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni
Tabella 2	11.593	8.063	564	8.627	2.967
Tabella 2 bis	2.624	2.184	-	2.184	440
Tabella 3	8.897	537	250	787	8.110
Tabella 4	2.918	284	1.007	1.291	1.627
Tabella 5	170	-	57	57	114
Tabella 6	1.394	150	34	183	1.211
Totale Rete Convenzionale	**27.597**	**11.217**	**1.912**	**13.129**	**14.468**

SISTEMA AV/AC *(Valori in milioni di euro)*

Tabella 7 del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2002	Coperture finanziarie da Stato al 31-12-2001	Finanziaria 2002	Finanziato da Stato al 31/12/2002
Asse TO-MI-NA	28.790	9.224	2.473	11.697
Interessi intercalari TO-MI-NA	5.251	336	223	559
Resto del SIstema	11.991	482	0	482
Totale AV/AC	**46.032**	**10.042**	**2.696**	**12.738**

Come già ricordato, gli investimenti di cui alle Tabelle 2, 2 bis e 7 erano già oggetto del Contratto di Programma 1994-2000.

In virtù delle modifiche introdotte dal Piano di Priorità degli Investimenti, già più volte citato, e dei finanziamenti recati dalle ultime Leggi Finanziarie, assommano a 14.468 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti sulla Rete Convenzionale dal Contratto di cui trattasi.

A partire dal 1 gennaio 2003, inoltre, Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente il sistema AV/AC. Lo Stato cessa, da tale data, il finanziamento dell'asse Torino-Milano-Napoli (a parte la quota relativa agli interessi intercalari). Per il Resto del Sistema lo schema di finanziamento più idoneo da adottare è tuttora in fase di definizione.

Capitolo 5 – Gli stanziamenti autorizzati per Legge e le erogazioni effettuate

5.1 - Gli stanziamenti autorizzati per Legge

Complessivamente, per la realizzazione del programma di investimenti del Gruppo F.S. sin qui descritto, sono intervenuti, dal 1° gennaio 1993, vari provvedimenti legislativi che hanno autorizzato stanziamenti per 50.041 milioni di euro, dettagliati nella tabella seguente:

(importi in milioni di euro)

CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000 E RELATIVI ADDENDA N° 1, N° 2 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001 – 2005 E RELATIVO ADDENDUM N° 1	Stanziamenti totali
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accesi al 27.12.97 (finanziaria 1998)	4.671
Ulteriori risorse CEE	1.188
Finanziaria 1993 L. 23.12.1992 N° 500	4.261
Finanziaria 1994 L. 24.12.1993 N° 538	4.157
Finanziaria 1995 L. 24.12.1994 N° 725	4.287
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (trasf. in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982
Sommano CDP 1994 – 2000	**28.457**
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	3.763
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	6.094
Finanziaria 2000 L. 23.12.1999 N° 488 - tabella D (aumento di capitale)	26
SOMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000	**38.340**
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388	(*) 3.615
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448	(*) 4.607
SOMMA LEGGI FINANZIARIE	**46.562**
ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI	
Legge 189/83 - Soppressione dei P.L.	875
Legge 08.08.1995 N° 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	165
Legge 20.12.1996 N° 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36
Legge 23/05/1997 N° 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	250
Legge 30/061998 N° 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	133
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio	
Legge 08.10.1998 N° 354 - (art. 1 e 3) Addendum N° 3 al C.d.P. 1994 – 2000	1.541
Legge 08.10.1998 N° 354 - art.4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	67
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388	5
TOTALE	**3.479**
TOTALE FONTI PER INVESTIMENTI DAL 1.1.93	**50.041**

(*) A valere sul Contratto di Programma 2001 – 2005.

La suddivisione per anno dei 46.562 milioni di euro (somma di Leggi Finanziarie) è riportata di seguito:

	al 1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	oltre
STANZIAMENTI AUTORIZZATI DALLE LEGGI FINANZIARIE AGGIORNATE AL 2002	7.770	852	767	1.515	1.394	4.132	3.822	3.176	3.718	4.359	5.087	5.077	4.892
TOTALE	46.562												
PARZIALE AL 2002	31.506												

5.2 - Erogazioni relative alle fonti originarie del CdP 1994-2000 ed alle successive Leggi Finanziarie

Secondo i dati forniti da F.S., al 31 dicembre 2002 sono stati erogati per cassa, in aumento di capitale ad F.S., 23.235 milioni di euro, compresi i 103 milioni recati dalla Finanziaria 2001 (non ancora erogati al 31.12.2001) e i 3.859 recati dalla Finanziaria 2002 (l'importo previsto dalla Finanziaria 2002 in tabella F era di 4.359 milioni: successivamente la legge di assestamento 269/02 ha ridotto l'importo di 500 milioni).

Per quanto riguarda i finanziamenti della U.E., sono stati erogati 1.000 milioni di euro, oltre a 5 milioni erogati per il fondo di rotazione. Sono attualmente in corso, da parte della Commissione Europea (D.G. Regio) le attività finalizzate all'erogazione del saldo finale (Audit di controllo, etc.) .

Pertanto dall' 1.1.1993 sono stati erogati ad F.S. per investimenti i seguenti importi:

	(in milioni di euro)
MUTUI E CASSA	6.582
AUMENTI DI CAPITALE	23.235
CONTRIBUTI U.E.	1.000
FONDO DI ROTAZIONE	5
TOTALE	**30.822**

Il valore complessivo dei relativi finanziamenti è pari a 46.562 milioni di euro.

5.3 - Erogazioni da altri provvedimenti legislativi

Al 31 dicembre 2002 sono stati erogati ad F.S. circa 1.191 milioni di euro come riportato in dettaglio nella tabella seguente:

(in milioni di euro)

LEGGE 189/83 SOPPRESSIONE P.L.	849
LEGGI 651/96 E 270/97 GIUBILEO	121
LEGGI 341/95, 641/96, 64/96, 135/97 E 208/98 AREE DEPRESSE	2
LEGGI 30/98, 194/98, 354/98 E 472/99	219
TOTALE	**1.191**

Occorre evidenziare che l'art 57 della Legge 28 dicembre 2001 N° 448 (Finanziaria 2002) dispone il trasferimento degli stanziamenti previsti dagli artt. 1 e 3 della Legge 354/98 e dall'art. 145 comma 78 della legge 388/00, dallo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze; ciò al fine di consentire l'attribuzione alla società Ferrovie dello Stato S.p.A. in conto "aumento di capitale", delle corrispondenti risorse finanziarie.

Nelle disposizioni dell'art. 145 comma 78 sopra citato rientrano gli stanziamenti previsti dalla legge 30/98, dalla legge 194/98, dalla legge 472/99 e dall'art 4 della legge 354/98.

Il valore complessivo dei finanziamenti di cui trattasi è pari a 3.479 milioni di euro.

5.4 - Erogazioni complessive

In definitiva dall'1/1/1993 al 31/12/2002 sono stati erogati complessivamente ad F.S. 32.013 milioni di euro. Il valore complessivo dei finanziamenti è pari a 50.041 milioni di euro.

Capitolo 6 - Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2002

6.1 - Premesse

Come si è già avuto modo di riferire, l'attuale assetto societario prevede una struttura di holding, F.S. S.p.A. , che controlla due distinte società: l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., e RFI S.p.A. (Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'atto di concessione D.M. n°138T del 31/10/2000).

Pertanto il completamento degli investimenti per il materiale rotabile e per gli asset (attrezzature ed impianti) previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e non più nel Contratto di Programma 2001-2005, relativi alle attività di trasporto vengono realizzati nella piena responsabilità di Trenitalia, mentre quelli relativi all'area infrastrutturale sono realizzati da RFI.

Per questo motivo le predette società riferiscono distintamente sullo stato di attuazione degli investimenti, con i seguenti documenti:

- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti. Situazione al 31 dicembre 2002 (dati di preconsuntivo),**

  trasmessa da F.S. S.p.A. in qualità di capogruppo del Gruppo FS (controllante le due società Trenitalia S.p.A. – per i servizi di trasporto – e R.F.I. S.p.A. – gestore della rete-) e comprendente la **"Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti del settore trasporto al 31.12.2002"** di competenza di Trenitalia S.p.A.;

- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31/12/2002 – Contratto di Programma 1994-2000 e Contratto di Programma 2001-2005,**

  trasmessa da R.F.I. S.p.A., inerente gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria .

Da tali relazioni, oltre che da alcuni elaborati integrativi appositamente richiesti e da altri documenti agli atti, sono desunti i dati riportati nei paragrafi successivi.

Nella tabella seguente si riportano i finanziamenti statali complessivi (a partire dal 1993), suddivisi per Società:

TABELLA 6.1 (milioni di euro)

INVESTIMENTI TECNICI	
➢ R.F.I. S.P.A.	42.376
➢ TRENITALIA S.P.A.	5.808
➢ F.S. S.P.A.	49
RISTRUTT. INDUSTRIALE	1.808
TOTALE	**50.041**

6.2 - Le principali opere realizzate sulla rete tradizionale

Si riporta di seguito l'elenco delle opere realizzate e delle attivazioni avvenute nel corso del 2002, così come comunicato da RFI:

- è stato completato il **raddoppio di 31 km di linea** sulle tratte: Isola della Scala–Nogara, Messina-Villafranca e Vigodarzere–Padova Centrale;
- sono stati attivati **9 Km di nuove linee**: Milano P.ta Venezia–Dateo, Interconnessione di Novara, PM S. Massimo–Quadrante Europa e Collegamento Cis Nola;
- sono stati attivati **43 Km di varianti di linea a semplice binario** di cui **12 Km** con la dismissione della vecchia linea: Vigodarzere–Padova C.M., S. Giovanni–Tavernelle, Barcellona–Novara (1^ fase del raddoppio) e **31 Km** Porto di Vasto–Vasto S. Salvo e Lesina–Apricena con circolazione che, utilizzando anche la vecchia linea, ora avviene su due binari
- è stato attivato il **blocco automatico banalizzato a correnti codificate su 12 Km** di raddoppio Isola della Scala–Nogara, **42 Km** sulle tratte Milano P.ta Venezia-Dateo, Casilina–Ciampino, Villa Literno–Pozzuoli, Frosinone–Ceccano e La Spezia–Vezzano, **7 Km di blocco automatico a correnti fisse di cui 2 Km** sui nuovi tratti di linea PM S. Massimo-Quadrante Europa e il resto sul raddoppio Vigodarzere–Padova Centrale;
- è stata attivata la **banalizzazione del blocco** tra S. Elena e Rovigo, Caserta–Bivio Maddaloni e Cancello-Nola per complessivi **36** Km;
- sono stati attivati **101 Km di blocco conta-assi** di cui: **45 Km** sulle varianti Porto di Vasto–Vasto S. Salvo e Lesina–Apricena e raddoppio Messina–Villafranca; **7 Km** su nuove linee Interconnessione di Novara e il Collegamento Cis Nola e **49 Km** sulle tratte Nocera Inferiore–Salerno, Nogara–Ostiglia, Orte–Nera Montoro e Borgo Panigale-Casalecchio;
- sono stati attivati **61 Km di elettrificazioni** sui raddoppi Isola della Scala–Nogara, Vigodarzere–Padova Centrale, Messina-Villafranca e varianti Porto di Vasto–Vasto S. Salvo, Lesina–Apricena, **10 Km** sulle tratte Milano P.ta Venezia–Dateo, PM S. Massimo–Quadrante Europa, Interconnessione di Novara e Collegamento Cis Nola;
- sono state realizzate le **nuove fermate** di Dateo, Villapizzone, Annone Veneto, Perugia Silvestrini, Perugia Università, e i **nuovi impianti** Napoli Smistamento IDP, Nola Interporto e B° Nola;
- sono stati realizzati **6 nuovi apparati ACS (Apparato Centrale Statico)** di Napoli Smistamento IDP, Aversa, Lesina, Giuliano, Pozzuoli e S. Vito dei Normanni;
- sono stati realizzati **11 nuovi apparati ACEI (Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari):** Cava dei Tirreni, Nocera Superiore, Roncanova, Ostiglia, Revere Scalo, Quadrivio Zappata, Bologna Ravone, Saline, Nera Monitoro, Teano e B° Cis Nola;
- è stato attivato l'**SCC (Sistema di Comando e Controllo)** sui tratti di linea sul Campiglia–Civitavecchia e Loreto–Pescara per complessivi **288 Km**;

- è stato realizzato il **telecomando punto-punto per 30 Km:** B° Cis Nola–Cancello, Vairano–Capriati e Vairano–Venafro;
- sono stati **soppressi 135 passaggi a livello** di cui 75 relativi al Progetto "Soppressione P.L." e **60** in conseguenza allo sviluppo degli altri Progetti infrastrutturali.

Nel dettaglio, con riferimento agli anni compresi tra il 1993 ed il 2002 sono state consegnate all'esercizio ferroviario le opere evidenziate nella seguenti tabelle (dati al 31/12 per ogni annualità e cumulativi.

TABELLA 6.2 - Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2002 (dati cumulati al 31/12 di ciascun anno)

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	153	206	250	321	363	485	522	698	781 (°)
(B) Elettrificazioni	Km.	89	185	294	426	444	571	744	797	949	1020 (°)
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico	Km.	431	1.000	2.269	2.807	3.049	3.284	3.618	3.777	3.920	4.227
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C. (**)	Km.	0	0	0	0	44	44	150	189	189	189
(E) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico	Km.	788	1.867	2.967	3.651	4.117	4.656	5.273	5.627	5.825	6.053
(F) Realizzazione di apparati ACEI	n.	59	153	261	328	357	406	447	482	522	545
(G) Soppressione e automazione di passaggi a livello (*)	n.	531	898	1.354	1.587	1.750	1.903	2.110	2.267	2.444	2.599
di cui:											
soppressi	*n.*	*176*	*275*	*526*	*618*	*749*	*839*	*992*	*1.118*	*1.280*	1.415
automatizzati	*n.*	*355*	*623*	*828*	*969*	*1.001*	*1.064*	*1.118*	*1.149*	*1.164*	1.184

(*) in attuazione del piano decennale relativo alla L.189/83

(**) il progetto A.T.C. è stato superato e sostituito dal S.C.M.T. (Sistema di Controllo Marcia Treno)

(°) valori attualmente assoggettati a verifica da parte della Direzione Movimento di RFI.

TABELLA 6.3 - Opere rilasciate all'esercizio ferroviario per singole annualità

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	53	53	44	71	42	122	37	176	83 (°)
(B) Elettrificazioni	Km.	89	96	109	132	18	127	173	53	152	71 (°)
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico	Km.	431	569	1.269	538	242	235	334	159	143	307
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C.	Km.					44	0	106	39	0	0
(E) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico	Km.	788	1.079	1.100	684	466	539	617	354	198	228
(F) Realizzazione di apparati ACEI	n.	59	94	108	67	29	49	41	35	40	23
(G) Soppressione e automazione di passaggi a livello (*)	n.	531	367	456	233	163	153	207	157	177	155
di cui:											
soppressi	*n.*	*176*	*99*	*251*	*92*	*131*	*90*	*153*	*126*	*162*	135
automatizzati	*n.*	*355*	*268*	*205*	*141*	*32*	*63*	*54*	*31*	*15*	20

(*) in attuazione del piano decennale relativo alla L.189/83

(**) il progetto A.T.C. è stato superato e sostituito dal S.C.M.T. (Sistema di Controllo Marcia Treno)

(°) valori attualmente assoggettati a verifica da parte della Direzione Movimento di RFI.

In particolare:

- per quanto concerne il punto A della tabella descrittiva "Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

  - nel corso del 2002: 47 km complessivi (nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato);
  - nel corso del 2001: 176 km complessivi;
  - nel corso del 2000: 37 km complessivi;
  - nel corso del 1999: 27 km di nuove linee, 51 km di raddoppio, 44 km di varianti di tracciato per un totale di 122 km;
  - nel corso del 1998: 42 km complessivi (nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato);
  - nel corso del 1997: 71 km complessivi;
  - nel corso del 1996: 44 km complessivi;
  - nel corso del 1995: 53 km complessivi (solo raddoppi e nuove linee);
  - nel corso del 1994: 53 km complessivi (solo raddoppi e nuove linee);
  - nel corso del 1993: 100 km complessivi.

- per quanto concerne il punto B della tabella descrittiva "Elettrificazioni" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

  - nel corso del 2002: 47 km di linee elettrificate;
  - nel corso del 2001: 152 km;
  - nel corso del 2000: 53 km;
  - nel corso del 1999: 173 km;
  - nel corso del 1998: 127 km;
  - nel corso del 1997: 18 km;
  - nel corso del 1996: 132 km;
  - nel corso del 1995: 109 km;
  - nel corso del 1994: 96 km;
  - nel corso del 1993: 89 km;

- per quanto concerne il punto C della tabella descrittiva "Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

  - nel corso del 2002: 307 km di linee;
  - nel corso del 2001: 143 km;
  - nel corso del 2000: 159 km;
  - nel corso del 1999: 334 km;
  - nel corso del 1998: 235 km;
  - nel corso del 1997: 242 km;
  - nel corso del 1996: 538 km;

- nel corso del 1995: 1269 km;
- nel corso del 1994: 569 km;
- nel corso del 1993: 431 km;

- per quanto concerne il punto D della tabella descrittiva "Attrezzaggio di tratti di linea con ATC – Ripetizione di segnali in macchina" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

  - nel corso del 2002: 0 km di linee;
  - nel corso del 2001: 0 km;
  - nel corso del 2000: 39 km;
  - nel corso del 1999: 106 km;
  - nel corso del 1998: 0 km;
  - nel corso del 1997: 44 km;

il progetto A.T.C. è stato superato e sostituito dal S.C.M.T. .

- per quanto concerne il punto E della tabella descrittiva "Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico o blocco conta assi" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

	Blocco automatico (Ba)	Blocco conta assi (Bca)	Totale
• nel corso del 2002:	124	104	228
• nel corso del 2001:	86	112	198
• nel corso del 2000:	129	225	354
• nel corso del 1999:	142	475	617
• nel corso del 1998:	148	391	539
• nel corso del 1997:	214	252	466
• nel corso del 1996:	114	570	684
• nel corso del 1995:	203	897	1100
• nel corso del 1994:	158	921	1079
• nel corso del 1993:	151	637	788

- per quanto concerne il punto F della tabella descrittiva "Realizzazione di apparati ACEI e ACS" si rileva che sono stati consegnati all'esercizio ferroviario:

  - nel corso del 2002: 23 apparati centrali elettrici ad itinerari;
  - nel corso del 2001: 40 apparati centrali elettrici ad itinerari;
  - nel corso del 2000: 35 apparati centrali elettrici ad itinerari;
  - nel corso del 1999: 41 apparati centrali elettrici ad itinerari ed è stato attivato l'ACS della Stazione Termini di Roma;
  - nel corso del 1998: 49 apparati centrali elettrici ad itinerari;

- nel corso del 1997: 29 apparati centrali elettrici ad itinerari;
- nel corso del 1996: 67 apparati centrali elettrici ad itinerari;
- nel corso del 1995: 108 apparati centrali elettrici ad itinerari;
- nel corso del 1994: 94 apparati centrali elettrici ad itinerari;
- nel corso del 1993: 59 apparati centrali elettrici ad itinerari;

- per quanto concerne il punto G della tabella descrittiva "Soppressione ed automazione di passaggi a livello" si rileva che sono stati soppressi:

  - nel corso del 2002: sono stati soppressi 135 P.L. ed automatizzati 20 PL;
  - nel corso del 2001: sono stati soppressi 162 P.L. ed automatizzati 15 PL;
  - nel corso del 2000: sono stati soppressi 126 P.L. ed automatizzati 31 PL;
  - nel corso del 1999: sono stati soppressi 153 P.L. ed automatizzati 54 PL;
  - nel corso del 1998: sono stati soppressi 90 P.L. ed automatizzati 63 PL;
  - nel corso del 1997: sono stati soppressi 131 P.L. ed automatizzati 32 PL;
  - nel corso del 1996: sono stati soppressi 92 P.L. ed automatizzati 141 PL;
  - nel corso del 1995: sono stati soppressi 251 P.L. ed automatizzati 205 PL;
  - nel corso del 1994: sono stati soppressi 99 P.L. ed automatizzati 268 PL;
  - nel corso del 1993: sono stati soppressi 176 P.L. ed automatizzati 355 PL.

6.3 - Il materiale rotabile consegnato all'esercizio

Per quanto concerne le forniture di materiale rotabile, Trenitalia ha consegnato all'esercizio ferroviario nel corso del 2002 i seguenti nuovi mezzi:

ETR 500	**2**
Locomotive	**44**
Carrozze UIC-Z1	**17**
Treni ad alta frequentazione (TAF)	**20**

Nel corso del 2001, era stato consegnato all'esercizio il seguente materiale rotabile:

ETR 500	**7**
Locomotive	**37**
Carrozze UIC-Z1	**19**
Treni ad alta frequentazione (TAF)	**15**

Relativamente all'attuazione del Contratto di programma 1994-2000, il materiale rotabile entrato in esercizio complessivamente a tutto il 2002 è esposto di seguito:

ETR 460/480/500	**85**
Locomotive	**343**
Carrozze UIC-Z1	**290**
Treni ad alta frequentazione (TAF)	**88**
Carri	**2.769**

Nella tabella che segue si riporta la consistenza attuale e la tipologia del parco rotabile e si evidenzia il materiale in esercizio e quello fuori esercizio.

TABELLA 6.4

PARCO ROTABILE OPERATIVO

		2002
Categoria	**Descrizione**	**Numero unità**
trainante	Locomotive a Vapore	23
trainante	Locomotive Elettriche	1.876
trainante	Locomotive Diesel	388
Totale trainante		**2.287**
complessi	Mezzi leggeri elettrici (Ale, Le)	1.166
complessi	Mezzi leggeri diesel (Aln, Ln)	862
complessi	TAF	88
Totale mezzi leggeri		**2.116**
complessi	Elettrotreni	103
complessi	*di cui ETR 500*	59
manovra	Locomotive Elettriche	26
manovra	Locomotive/Automotori Diesel	1.131
Totale manovra		**1.157**
trainato	Carrozze Viaggiatori	8.508
trainato	Bagagliai, Postali, Altro	280
trainato	Carri FS per il Pubblico	45.233
trainato	Carri FS di servizio	4.428
Totale trainato		**58.449**
	MATERIALE ROTABILE FUORI ESERCIZIO	5.801
	DI CUI CARRI	*4.725*

6.4 - Le contabilizzazioni al 31/12/2002 (dati di preconsuntivo)

6.4.1 - Il sistema di gestione del programma/progetto

Negli ultimi anni tutte le commesse in corso (circa 40.000) sono state inquadrate in una serie di "progetti di investimento".

Tali progetti, a loro volta, sono stati raggruppati in "programmi di investimento" ed in gruppi di programmi caratterizzati da omogeneità geografica o tipologica di intervento.

Nell'ambito di tali programmi, i progetti individuati sono stati suddivisi in tre categorie:

Tipo 1: opere civili, tecnologiche e infrastrutturali che richiedono diverse fasi approvative in relazione alle fasi di sviluppo del progetto;

Tipo 2: materiale rotabile, navi traghetto, acquisti da catalogo e investimenti chiavi in mano che non richiedono diverse fasi approvative;

Tipo 3: mantenimento in efficienza e investimenti minori o di prossima ultimazione che non richiedono diverse fasi approvative.

Il progetto AV/AC costituisce, invece, un sistema a parte.

La gestione degli aspetti contabili relativi a ciascun progetto è stata affidata a uno specifico sistema informatico.

La gestione informatizzata dei dati relativi a ciascun progetto si estrinseca in schede monografiche specifiche per ciascun intervento infrastrutturale, solo relativamente agli investimenti avviati (con almeno somme "Deliberate" – vedi definizioni) di tipo 1 e 2 (solo navi traghetto) previsti dal CdP 1994-2000 e relativi addendum, non transitati nel CdP 2001-2005.

Analoghe schede, descrivono, invece, lo stato di attuazione del piano del materiale rotabile.

L'intero sistema di gestione è attualmente in fase di implementazione su richiesta del Ministero, al fine di incrementare le funzioni, ottimizzarlo e trasformarlo da sistema di gestione e contabilità industriale, quale attualmente è, in un più efficace e completo sistema di monitoraggio degli investimenti.

Le definizioni di alcuni termini utilizzati nella presente relazione sono le seguenti:

Costo del progetto o Costo a Vita Intera	Costo complessivo preventivato per la realizzazione del progetto. Comprende il "costo congelato", e cioè le spese consuntivate sul progetto anteriormente alla data in cui si è proceduto alla riconduzione delle varie commesse al progetto di cui trattasi.
Deliberato o Assegnato o Impegnato	Quota parte del finanziamento relativo al progetto effettivamente assegnato al progetto stesso per disposizione dei vertici societari e disponibile (per il referente di progetto) per le varie attività (progettazione, appalti, etc). Si tratta in sostanza dell'importo autorizzato alla spesa per investimenti.
Contabilizzato (SAL)	Somme per prestazioni, opere e forniture relative all'attuazione del progetto, certificate sugli Stati Avanzamento Lavori (SAL)

Contabilizzato al 31.12 1992	Il Contratto di Programma 1994 – 2000 prevede lo stanziamento per gli investimenti da realizzare (contabilizzazioni) a partire dall'1/1/1993 a finire: con tale voce viene evidenziato l'importo dell'investimento che non grava sul Contratto di Programma 1994-2000 in quanto già contabilizzato prima della sottoscrizione del Contratto stesso.
Contabilizzato 1993- 2001	Importo che, per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma, fa carico allo stanziamento previsto dal Contratto stesso, nel periodo 1993-2001.
Totale contabilizzato	Importo totale contabilizzato a carico del programma/progetto esposto, compresa quindi anche la parte ante Contratto di Programma.

I dati contabili riportati nella relazione di FS ed in quella fornita da RFI, non sono, in generale, immediatamente confrontabili: la relazione di FS riporta i dati complessivi, quella di RFI li separa tra i due Contratti di Programma; inoltre, sono a volte diverse le voci in cui il dato complessivo è stato suddiviso.

Fatte, comunque, le dovute considerazioni sulle fonti di finanziamento (considerando cioè, come sono state costruite ed a cosa sono riferite le varie tabelle), i valori forniti distintamente dalle società, com'era ovvio attendersi, sostanzialmente concordano. Piccole differenze sono comunque ammissibili, trattandosi di elementi di preconsuntivo.

Unica eccezione a quanto sopra è costituita dalle contabilizzazioni ante 1992 relative al gruppo di programmi "altri progetti", di tipo 3. Della differenza riscontrata, pari a circa 37 Milioni di euro per tutte le fonti di finanziamento (32 relativamente alle fonti dello Stato), FS riferisce che si tratta di interventi realizzati prima del processo di societarizzazione: in attesa di conoscere la definizione della questione, presumibilmente con la prossima disponibilità dei dati di consuntivo, dette contabilizzazioni, nelle tabelle e nelle considerazioni relative agli investimenti di tutto il gruppo FS, sono state provvisoriamente attribuite ad RFI.

6.4.2 - Contabilizzazioni complessive

La tabella riportata di seguito, fornisce i dati complessivi, relativi a tutte le fonti di finanziamento (anche non statali) ed a tutte le società del gruppo FS:

L'intero gruppo ha contabilizzato, nel 2002, circa 5.617 milioni di euro, di cui 5.603 per progetti di investimento (tipo1-2-3 ed AV).La media delle stesse contabilizzazioni negli anni che vanno dal 1993 al 2001 è invece pari a circa 3.060 milioni di euro , di cui 2.870 per gli investimenti.

Sui progetti di investimento il 2002 fa registrare un incremento del 18% rispetto al 2001 e quasi del doppio rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Per quanto concerne gli investimenti tradizionali (escludendo la quota AV/AC), il contabilizzato 2002 è maggiore del contabilizzato 2001 del 15% circa.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2002 è pari 33.164 milioni di euro.

TABELLA 6.5 - GRUPPO FS INVESTIMENTI PER TUTTE LE FONTI DI FINANZIAMENTO

importi in milioni di euro

	Progetti tipo 1 e 2	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
BA	Bacini	-	10	8	12	22
DI	Direttrici	3.391	3.822	416	512	7.725
GS	Grandi Stazioni	-	71	14	1	72
ME	Mantenim. in efficienza	-	1	0	-	1
MR	Materiale rotabile	524	4.308	448	550	5.383
ND	Nodi	400	2.298	364	393	3.091
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	22	2	7	29
PI	Processi industriali	-	22	10	18	40
PL	Piano Soppressione P.L.	13	203	48	34	250
PM	Potenz. impianti intermodali	0	5	1	1	6
RC	Programma ricerca	0	24	3	4	29
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	-	-	1	1
TM	Traffico Merci	1	126	21	10	137
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	1	1	5	7
VC	RETE AV / AC - (VE-TS)	-	-	-	2	2
	Totale Progetti tipo 1 e 2	**4.330**	**10.913**	**1.334**	**1.550**	**16.793**
	Progetti tipo 3					
AI	Ammod. infrastrutturale	1.689	1.459	228	253	3.401
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	200	41	63	288
AS	ATTR. E APP. MEZZI DI SOCC.	-	-	-	2	2
AU	AUTOFINANZIAMENTI	-	0	-	-	0
BD	Tecnologie bordo treno	-	5	5	43	48
CL	Manutenzione incrementativa	-	1.217	346	356	1.572
IC	Interventi a completamento	1.833	1.254	52	36	3.124
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	57	11	10	68
ME	Mantenimento in Efficienza	155	376	84	76	608
MT	Sistema controllo marcia treni	-	-	-	31	31
PI	Processi industriali	-	15	2	3	18
PL	Piano Soppressione P.L.	-	-	-	20	20
PM	Potenz. impianti intermodali	-	14	3	10	24
PR	Potenz. impianti manut. rotabili	2	42	11	7	52
RC	RICERCA	-	0	-	2	2
RS	Ricerca e Sviluppo	97	157	22	42	296
SC	Sviluppo a Completamento	485	205	27	25	715
SM	GSM-R	-	-	-	34	34
SO	Manut. straord. ed obblighi di legge	158	1.418	463	468	2.045
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	176	42	45	223
ST	adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.	-	5	4	6	11
SW	PROGETTI INFORMATICI		103	17	21	123
TR	Pot. tecn. imp. manut. rotabili	-	31	7	12	43
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	15	5	3	19
AA	Altri Progetti	9.424	1.397	-	0	10.821
	Totale Progetti tipo 3	**13.872**	**8.146**	**1.370**	**1.570**	**23.587**
	TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI	**18.201**	**19.060**	**2.704**	**3.120**	**40.381**
	AV/AC	732	6.765	2.017	2.483	9.979
	TOTALE INVESTIMENTI	**18.933**	**25.824**	**4.721**	**5.603**	**50.360**
R.I.	Ristrutt. industriale	-	1.722	265	14	1.736
	TOTALE GENERALE	**18.933**	**27.546**	**4.986**	**5.617**	**52.096**

6.4.3 - Contabilizzazioni del gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato

La tabella riportata di seguito fornisce il dato complessivo delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti dello Stato.

Relativamente ai finanziamenti di cui trattasi, l'intero gruppo FS ha contabilizzato, nel 2002, 3.723 milioni di euro di cui 3.710 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2001, è invece pari, a 2.564 milioni di euro di cui 2.373 per gli investimenti.

Sui progetti di investimento il 2002 fa quindi registrare un incremento delle contabilizzazioni del 27% rispetto al 2001 e del 56% , rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Relativamente al sistema AV/AC si registra un rilevante incremento delle contabilizzazioni 2002 rispetto al 2001 del 75% (1.319 milioni di euro, contro 755) e, comunque, un triplicamento rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2002 è pari 26.802 milioni di euro. Tale somma rappresenta il 54% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (50.041 milioni) e l'84% delle somme effettivamente erogate (32.013 milioni).

TABELLA 6.6 - GRUPPO FS INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO

(importi in milioni di euro)

	Progetti tipo 1 e 2	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
BA	Bacini	-	10	8	12	22
DI	Direttrici	3.391	3.819	416	512	7.722
GS	Grandi Stazioni	-	71	14	1	72
ME	Mantenim. in efficienza	-	1	-	-	1
MR	Materiale rotabile	524	4.166	337	277	4.967
ND	Nodi	400	2.269	349	380	3.049
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	22	2	7	29
PI	Processi industriali	-	22	10	18	40
PL	Piano Soppressione P.L.	13	202	48	31	246
PM	Potenz. impianti intermodali	0	5	1	1	6
RC	Programma ricerca	0	24	3	4	29
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	-	-	1	1
TM	Traffico Merci	1	126	21	10	137
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	1	1	3	5
VC	RETE AV / AC - (VE-TS)	-	-	-	2	2
	Totale Progetti tipo 1 e 2	**4.330**	**10.738**	**1.208**	**1.260**	**16.327**
	Progetti tipo 3					
AI	Ammod. Infrastrutturale	1.689	1.414	226	238	3.341
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	197	40	62	285
BD	Tecnologie bordo treno	-	5	5	43	48
CL	Manutenzione incrementativa	-	0	0	2	2
IC	Interventi a completamento	1.833	1.250	50	35	3.118
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	57	11	8	65
ME	Mantenimento in Efficienza	155	316	48	35	506
MT	Sistema controllo marcia treni	-	-	-	31	31
PI	Processi industriali	-	15	2	3	18
PL	Piano Soppressione P.L.	-	-	-	20	20
PM	Potenz. impianti intermodali	-	14	3	10	24
PR	Potenz. impianti manut. rotabili	2	42	11	7	52
RC	RICERCA	-	0	-	2	2
RS	Ricerca e Sviluppo	97	157	22	41	296
SC	Sviluppo a Completamento	485	191	26	22	698
SM	GSM-R	-	-	-	34	34
SO	Manut. straord. ed obblighi di legge	158	1.418	463	468	2.044
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	175	42	45	221
ST	adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.	-	5	4	6	11
SW	PROGETTI INFORMATICI	-		1		
TR	Pot. tecn. imp. manut. rotabili	-	31	7	12	43
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	15	5	3	19
AA	Altri progetti	9.419	1.363	0	0	10.782
	Totale Progetti tipo 3	**13.866**	**6.747**	**966**	**1.131**	**21.744**
	TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI	**18.196**	**17.485**	**2.175**	**2.391**	**38.071**
	AV/AC (quota "Stato")	732	3.872	755	1.319	5.922
	TOTALE INVESTIMENTI	**18.927**	**21.356**	**2.929**	**3.710**	**43.993**
R.I.	Ristrutt. industriale	-	1.722	265	14	1.736
	TOTALE GENERALE	**18.927**	**23.078**	**3.194**	**3.723**	**45.729**

6.4.4 - Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel CdP 2001-2005

Con riferimento ai soli finanziamenti dello Stato, si riporta il quadro delle contabilizzazioni relative agli investimenti del Contratto di Programma 1994-2000 e non transitati nel Contratto di Programma 2001-2005:

TABELLA 6.7 - INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO E NON RICONDOTTI NEL CdP 2001-2005

(importi in milioni di euro)

		CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2001	CONTABILIZZATO 2002	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2002
F.S. S.p.A.					
Progetti tipo 1 e 2					
ME	Mantenimento in efficienza	-	1	-	1
Totale Progetti tipo 1 e 2		-	1	-	1
Progetti tipo 3					
II	Immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-
ME	Mantenimento in efficienza	-	46	1	47
Totale Progetti tipo 3		-	46	1	47
TOTALE F.S. S.p.A.		-	47	1	48
TRENITALIA S.p.A.					
Totale Progetti tipo 1 e 2		524	4.232	293	5.049
Totale Progetti tipo 3		95	339	93	526
TOTALE TRENITALIA S.p.A.		619	4.571	386	5.576
R.F.I. S.p.A.					
Totale Progetti tipo 1 e 2		1.796	4.371	635	6.803
Totale Progetti tipo 3		13.740	6.430	715	20.884
TOTALE R.F.I. S.p.A.		15.535	10.801	1.350	27.687
TOTALE PROGETTI		16.154	15.419	1.737	33.311
Ristrutturazione industriale		-	1.722	14	1.736
TOTALE GENERALE		16.154	17.141	1.751	35.047

Relativamente a tali investimenti, il gruppo FS ha contabilizzato, nel 2002, 1.751 milioni di euro, di cui 1.737 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2001, è invece pari, a 1.905 milioni di euro di cui 1.713 per gli investimenti.

Si torna a sottolineare che rispetto allo scorso anno, sette progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 – all'atto interamente finanziati - transitano al Contratto di Programma 2001-2005 in una nuova tabella, avendo evidenziato degli aumenti di costo e quindi necessitando di ulteriori finanziamenti (l'iter è in corso di formalizzazione nell'ambito della procedura prevista per la Revisione del Contratto di Programma 2001-2005). Per tale motivo il paragone del contabilizzato rispetto allo scorso anno non è effettuabile, essendo diversa la base di comparazione.

Maggiori dettagli sulle contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. sono riportati nei paragrafi seguenti.

6.4.5 - Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A.

Le tabelle riportate di seguito mostrano il quadro delle contabilizzazioni di cui trattasi:

TABELLA 6.8 - TRENITALIA S.p.A. INVESTIMENTI PER TUTTE LE FONTI DI FINANZIAMENTO

(importi in milioni di euro)

	Progetti tipo 1 e 2	Budget assegnato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
DI	Direttrici	63	-	38	8	1	39
MR	Materiale rotabile	7.180	524	4.308	448	550	5.383
ND	Nodi	7	0	7	-	-	7
PI	Processi industriali	69	-	15	8	13	28
RC	Ricerca	14	0	6	1	2	8
TT	Svil. traffico tradizionale	-	-	-	-	-	-
	TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2	**7.333**	**525**	**4.374**	**465**	**566**	**5.464**
	PROGETTI TIPO 3						
AR	Acquisti e rimpiazzi	14	-	8	2	1	9
AS	Attr. e app. mezzi di soccorso	5	-	-	-	2	2
AU	Autofinanziamenti	0	-	0	-	-	0
BD	Tecnologie bordo treno	115	-	5	5	43	48
CL	Manutenzione incrementativa	1.672	-	1.201	344	354	1.555
II	Immobilizzazioni immateriali	3	-	1	1	1	2
ME	Mantenimento in efficienza	543	95	233	58	50	377
PM	Potenz. impianti intermodali	10	-	5	-	0	5
PR	Potenz. imp. manut. rotabili	6	-	3	-	0	4
RC	Ricerca	8	-	0	-	2	2
RS	Ricerca e sviluppo	2	-	0	-	0	1
ST	Adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.	52	-	5	4	6	11
SW	Progetti informatici	164	-	103	17	21	123
TR	Pot. tecn. imp. manut. rotab.	80	-	31	7	12	43
TT	Svil. traff. tradizionale	0	-	0	-	-	0
	TOTALE PROGETTI TIPO 3	**2.676**	**95**	**1.594**	**439**	**492**	**2.181**
	TOTALE INVESTIMENTI	**10.009**	**619**	**5.968**	**904**	**1.058**	**7.645**

TABELLA 6.9 - TRENITALIA S.p.A. INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO

(importi in milioni di euro)

Progetti tipo 1 e 2		Budget assegnato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
DI	Direttrici	63	-	38	8	1	39
MR	Materiale rotabile	5.504	524	4.166	337	277	4.967
ND	Nodi	7	0	7	-	-	7
PI	Processi industriali	69	-	15	8	13	28
RC	Ricerca	14	0	6	1	2	8
TT	Svil. traffico tradizionale	-	-	-	-	-	-
TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2		**5.657**	**525**	**4.231**	**354**	**293**	**5.049**
Progetti tipo 3							
AR	Acquisti e rimpiazzi	6	-	5	1	0	5
BD	Tecnologie bordo treno	115	-	5	5	43	48
II	Immobilizzazioni immateriali	2	-	0	-	1	1
ME	Mantenimento in efficienza	404	95	202	40	26	322
PM	Potenz. impianti intermodali	10	-	5	-	0	5
PR	Potenz. imp. manut. rotabili	6	-	3	-	0	4
RC	Ricerca	8	-	0	-	2	2
RS	Ricerca e sviluppo	1	-	0	-	-	0
ST	Adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.	52	-	5	4	6	11
SW	Progetti informatici	86	-	83	1	2	85
TR	Pot. tecn. imp. manut. rotab.	80	-	31	7	12	43
TT	Svil. traff. tradizionale	0	-	0	-	-	0
Totale Progetti tipo 3		**771**	**95**	**339**	**58**	**93**	**526**
TOTALE INVESTIMENTI		**6.427**	**619**	**4.571**	**412**	**385**	**5.575**

In relazione a tutte le fonti di finanziamento le contabilizzazioni complessive dell'anno 2002 fanno registrare un incremento del 17% rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (1.058 milioni di euro contro 904); rispetto alla media delle contabilizzazioni degli anni che vanno dal 1993 al 2001, invece, il 2002 fa registrare un incremento del 60 % circa.

Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2002 (385 milioni di euro) sono quasi in linea con quelle degli ultimi due anni (437 milioni di euro nel 2000, 412 nel 2001).

Con riferimento allo stanziamento complessivo assicurato dallo Stato, pari a complessivi 6.427 milioni di euro (corrispondenti al budget assegnato, compresa la quota di 619 milioni di euro precedente al Contratto di Programma 1994-2000), le contabilizzazioni sopra riportate evidenziano:

a) Per quanto riguarda i **PROGETTI DI TIPO 1 E 2**

- Per l'acquisto o la ristrutturazione del materiale rotabile sono stati destinati circa 5.573 milioni di euro risultanti dalla sommatoria di quanto indicato nei programmi "Materiale Rotabile" (5.504 milioni di euro) e "Processi Industriali" (69 milioni di euro). A fronte dei 5.573 milioni di euro sono stati contabilizzati 4.995 milioni di euro pari a circa il 90%.
- Inoltre sono stati destinati circa 70 milioni di euro ad investimenti che riguardano attrezzature tecnologiche dei rotabili e degli impianti delle officine. In particolare il programma "Direttrici" (63 milioni di euro) comprende due progetti per la prima fase dell'ATC – sottosistema di bordo (43 milioni di euro), nonché l'installazione del sistema di comunicazione Terra-treno sui rotabili (20 milioni di euro); il programma "Nodi" prevede un solo progetto (peraltro concluso) relativo alle attrezzature tecnologiche dell'impianto polifunzionale di Milano Fiorenza (ricadenti negli asset di Trenitalia per 7 milioni di euro);
- Infine sono stati destinati circa 14 milioni di euro al programma "Ricerca" che prevede un progetto da tempo concluso relativo alla sperimentazione dell'ETR 500 ed uno per la definizione della parte di bordo del nuovo sistema di Comando e Controllo della Circolazione.

b) La restante quota, pari a 771 milioni di euro, è stata destinata ai **PROGETTI DI TIPO 3** sia per l'adeguamento delle tecnologie di bordo ai nuovi sistemi di sicurezza sia per il potenziamento e mantenimento in efficienza degli asset di proprietà di Trenitalia, in particolare con riferimento ai programmi:

- Acquisti e rimpiazzi , riguarda attrezzature e adeguamenti agli obblighi di legge (ad es., carrelli elevatori per i disabili) per tutti gli impianti dell'intera rete.
- Tecnologie Bordo Treno , per l'adeguamento tecnologico dei mezzi alle nuove tecnologie per la sicurezza e circolazione (SCMT, vigilante etc).
- Immobilizzazioni immateriali , riguarda sostanzialmente gli oneri di progettazione del ciclo della manutenzione dei rotabili.
- Mantenimento in efficienza , connesso alla manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici, delle attrezzature e dei macchinari. Sono ricompresi anche i progetti informatici, i sistemi di obliterazione e bigliettazione, il rinnovo delle attrezzature e biglietterie.
- Potenziamento impianti intermodali , per interventi minori relativi alle attrezzature, diffusi sul territorio.

- Potenziamento impianti Manutenzione rotabili , che riguarda migliorie tecnologiche e di attrezzaggio degli impianti per la manutenzione dei rotabili.
- Ricerca e Sviluppo , finalizzata al materiale rotabile.
- Adeguamento sicurezza e tecnologie OGR e logistica materiali , per la realizzazione della ristrutturazione tecnologica delle Officine Grandi Riparazione e dei processi produttivi.
- Progetti informatici di office automation nonché di sviluppo per la gestione delle biglietterie, dell'orario, delle informazioni al pubblico, dello sviluppo della qualità per la produzione.
- Potenziamento tecnologico impianti manutenzione rotabili , per la realizzazione di impianti di lavaggio automatico dei treni, per la realizzazione di impianti di depurazione, per le prove dei freni dei rotabili, per i simulatori di guida
- Sviluppo traffico tradizionale che riguarda modesti interventi .

In definitiva a fronte del finanziamento dello Stato di 6.427 milioni di euro dedicato al complesso degli investimenti, alla data del 31/12/2002 sono state contabilizzate opere e forniture per complessivi 5.575 milioni di euro pari a circa l'87% dello stanziamento.

Il completamento del residuo 13% ancora da contabilizzare, pari 852 milioni di euro, è stato previsto da Trenitalia nel prossimo quadriennio, e quindi con termine nel 2006.

Si evidenzia che lo scorso anno Trenitalia aveva previsto sul residuo da contabilizzare il seguente programma di completamento, con scadenza 2005:

Residuo	2002	2003	2004	2005
1.237	364	518	237	118

La previsione per il 2002 è stata ampiamente rispettata (contabilizzati effettivamente 385), ma il programma è stato rivisto con una proroga di un anno sulla scadenza prevista. Le nuove riprevisioni sono le seguenti:

Residuo	2003	2004	2005	2006
852	366	289	118	79

con una riduzione sulle precedenti previsioni per il 2003 ed un allungamento in avanti del periodo di conclusione.

6.4.6 - Contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A.

6.4.6.1 - Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel C.d.P. 2001-2005

Come già evidenziato al precedente paragrafo 6.4.4, in conseguenza del trasferimento di alcuni progetti dal vecchio al nuovo Contratto (in corso di formalizzazione nell'ambito della procedura prevista per la Revisione del Contratto di Programma 2001-2005), il valore delle opere contabilizzate alla data del 31/12/2001 del Contratto di Programma 1994-2000, rappresentato nella "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31/12/2001", registra una riduzione di circa 1.000 milioni di euro (passando da 27.354 agli attuali 26.336) a fronte di un incremento di pari importo della spesa per investimenti del Contratto di Programma 2001-2005.

Il quadro delle contabilizzazioni è fornito dalla tabella riportata di seguito.

TABELLA 6.10 – R.F.I. S.p.A. INVESTIMENTI NON RICONDOTTI NEL CdP 2001-2005 (per tutte le fonti)

(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di programmi	Finanziato	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato Anno 2002 *(precons.)*	Contabilizzato al 31.12.2002 *(precons.)*
1	Bacini	28	-	8	10	12	22
	Direttrici	4.805	1.384	179	1.767	217	3.368
	Grandi Stazioni	73	-	14	71	1	72
	Nodi	4.978	398	310	2.142	341	2.880
	Piano Soppressione P.L.	419	13	48	203	34	250
	Potenziamento impianti intermodali	196	0	1	5	1	6
	Programma ricerca	24	-	1	18	2	20
	Sviluppo Traffico Tradizionale	75	-	1	1	5	7
	Tecnologie Innovative Diffuse	22	-	-	-	0	0
	Traffico Merci	332	1	21	126	10	137
	Itinerari internazionali	134	-	-	-	-	-
	Totale Tipo 1	**11.086**	**1.796**	**583**	**4.343**	**623**	**6.762**
2	Acquisto Navi Traghetto	45	-	2	22	7	29
	Processi industriali	13	-	2	6	5	12
	Totale Tipo 2	**58**	**-**	**4**	**28**	**13**	**41**
3	Acquisti e Rimpiazzi	306	25	39	192	44	261
	Ammodernamento Infrastrutturale	3.593	1.689	226	1.448	102	3.240
	GSM-R	67	-	-	-	0	0
	Immobilizzazioni Immateriali	34	-	7	15	3	18
	Interventi a completamento	3.334	1.833	52	1.254	36	3.124
	Mantenimento in Efficienza	216	61	8	76	13	150
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	2.338	158	458	1.413	377	1.949
	Manutenzione incrementativa	16	-	2	16	1	17
	Piano Soppressione P.L.	503	-	-	-	20	20
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	91	2	11	39	7	48
	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili, rete cavo, e tecn. diffuse	66	-	-	-	-	-
	Potenziamento impianti intermodali	200	-	2	9	10	19
	Processi industriali	25	-	2	15	3	18
	Ricerca e Sviluppo	332	97	22	157	30	284
	Riqualificazioni Stazioni	600	2	42	176	39	217
	Sviluppo a Completamento	1.075	485	27	205	25	715
	Sviluppo Traffico Tradizionale	30	-	5	15	3	18
	Altri Progetti	10.959	9.387	-	1.399	-	10.786
	Totale Tipo 3	**23.794**	**13.740**	**903**	**6.429**	**715**	**20.884**
	TOTALE Tipo 1-2-3	**34.938**	**15.535**	**1.490**	**10.801**	**1.350**	**27.687**
	Riserva	443					
	TOTALE FINANZIATO	**35.381**	(di cui importo congelato 3.386 M€)				

Tenuto conto degli effetti anzidetti, alla data del 31/12/2002 le contabilizzazioni totali degli investimenti rimasti in capo al Contratto di Programma 1994-2000, sono pari a 27.687 milioni di euro (circa l'80% del costo totale) di cui 1.350 contabilizzati nel corso del 2002. Nel 2001 gli stessi investimenti avevano contabilizzato 1.490 milioni di euro (il 2002 registra un decremento del 10%).

Per quanto riguarda l'anno 2002, circa il 55% dei lavori consuntivati nell'anno è ascrivibile ai progetti classificati come "Tipo 3" (mantenimento in efficienza e altri investimenti: cfr. paragrafo 6.4.1); nello specifico una quota rilevante è da attribuire agli interventi dei programmi "Manutenzione straordinaria ed Obblighi di legge" (53%) ed "Ammodernamento infrastrutturale" (14%).

Per i progetti di "Tipo 1", il 90% delle contabilizzazioni, pari complessivamente a 623 Meuro, è ripartito tra i gruppi di programmi "**Nodi**" (55%) e "**Direttrici**" (35%). Per entrambi i gruppi, il contabilizzato nel 2002 fa registrare incrementi, pari rispettivamente al 10 ed al 21%, rispetto al 2001. In dettaglio, per il primo insieme, la spesa maturata nel corso del 2002 è concentrata sui seguenti programmi:

- Nodo di Firenze (26%), in particolare sui progetti "Potenziamento infrastrutturale Prato-Firenze" (39%), "Firenze Osmannoro: costruzione IDP" (30%) e "Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli" (28%);
- Nodo di Roma (17%), attribuibile in massima parte agli interventi "Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo" (52%), "P.R.G. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana" (16%) e "Ripetizione discontinua Nodo di Roma" (12%);
- Nodo di Napoli (15%), con l'85% della spesa consuntivata sui progetti "Nuova Linea a Monte del Vesuvio" (74%) e "Ripetizione Discontinua del Nodo di Napoli" (11%);
- Nodo di Genova (10%), in particolare sugli interventi "Potenziamento del sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova" (71%) e "Collegamento Voltri-Borzoli" (14%).

Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi al 31/12/2002 è comunque pari a circa il 60% del relativo costo preventivato. Le contabilizzazioni relative a tale gruppo di programmi, negli ultimi anni, risultano le più rilevanti fra gli investimenti di Tipo 1.

Tra gli investimenti sulle Direttrici, gli assi più importanti in termini di opere contabilizzate nel corso del 2002 sono rappresentati da:

- Direttrice Adriatica (27%), la maggior parte riferite ai progetti "Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari" (58%) e "Sistemazione Nodo di Bari" (36%);
- Direttrice Tirrenica Nord (17%), risultato attribuibile interamente al progetto "Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese";
- Direttrice Brennero (16%), di cui l'87% sul progetto "PotenziamentoTecnologico BO-VR-Brennero";
- Direttrice Orte-Falconara (8%), interamente ascrivibile all'intervento "Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara ".

Il totale contabilizzato per gli investimenti sulle Direttrici al 31/12/2002 è pari a circa 3.368 milioni di euro (il 70% del relativo costo preventivato).

Con riferimento ai tempi d'attivazione dei progetti di Tipo1 e 2 (circa 100 progetti), secondo le schede fornite da R.F.I. l'insieme degli interventi dovrebbe essere completato entro il 2010, con uno slittamento in avanti rispetto alle previsioni dello scorso anno (2008). Possono considerarsi sostanzialmente ultimati 19 progetti, mentre una significativa parte di essi entrerà già in esercizio nel 2006 (circa il 65% dei progetti d'investimento). Per 8 progetti R.F.I non fornisce una data certa di ultimazione, essendo tuttora in corso una ripianificazione delle attività realizzative.

Sugli scostamenti dei tempi di esecuzione si dirà successivamente al paragrafo 6.6.

Al 31/12/2002, comunque, alcuni dei progetti di cui trattasi registrano contabilizzazioni piuttosto ridotte (a volte nulle). Tra questi, come già evidenziato lo scorso anno, gli interventi relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Di seguito si riporta, con riferimento alle fonti di finanziamento, la disaggregazione delle citate contabilizzazioni, anche per *fonte di finanziamento* (Tab. 6.12) e *gruppo di programmi/ fonte di finanziamento* (Tab. 6.13).

TABELLA 6.11 – R.F.I. S.p.A. CONTABILIZZAZIONI INVESTIMENTI NON RICONDOTTI NEL CdP 2001-2005 (PER FONTE DI FINANZIAMENTO)

(importi in milioni di euro)

Fonte di finanziamento	Finanziamento	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato Anno 2002 *(precons.)*	Contabilizzato al 31.12.2002 *(precons.)*
Ante CDP+CdP 94-00 + Addendum 1	28.874	15.298	829	8.677	728	24.703
ADDENDUM n° 2 al CdP 94-00	3.071	-	569	1.378	488	1.866
Legge 189/83	875	211	56	449	37	697
Legge 341/95	73	-	10	15	9	25
Legge 641/96	15	-	-	-	4	4
GIUBILEO	115	-	1	104	1	105
Legge 135/97	53	-	1	1	8	9
Legge 30/98	8	-	3	6	2	8
Legge 354/98	1.471	-	-	-	35	35
Autofinanziamento	16	-	2	16	-	16
Finanziamenti UE	37	23	-	13	-	36
Investimenti infrastr. Enti Pubblici	589	3	17	51	35	89
Contributi da terzi	182	-	2	90	4	94
NC (non classificate)	2	-	-	2	-	2
TOTALE COMPLESSIVO	**35.381**	**15.535**	**1.490**	**10.801**	**1.350**	**27.687**

TABELLA 6.12 – R.F.I. S.p.A. CONTABILIZZAZIONI INVESTIMENTI NON RICONDOTTI NEL CdP 2001-2005 (PER FONTE DI FINANZIAMENTO E GRUPPO DI PROGRAMMI)

(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di programmi	Ante Cdp CdP 94-00 Addendum 1	Addendum 2 al CdP 94-00	Legge 189/83	Legge 341/95	Legge 641/96	L. 651/96 L.270/97 (GIUBILEO)	Legge 135/97	Legge 30/98	Legge 354/98	Autofinanziamento	Finanziamenti UE	Contributi da terzi ed Enti Pubblici	NC (non classificate)	Totale al 31.12.02 *(precons.)*
1	Bacini	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
	Direttrici	3.329	1	4	7	4	-	7	-	1	-	12	3	-	3.368
	Grandi Stazioni	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
	Nodi	2.696	38	1	-	-	101	-	8	1	-	-	36	-	2.880
	Piano Soppressione P.L.	9	-	237	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	250
	Potenziamento impianti intermodali	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
	Programma ricerca	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
	Sviluppo Traffico Tradizionale	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	7
	Tecnologie Innovative Diffuse	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Traffico Merci	118	19	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	137
	Totale Tipo 1	**6.278**	**57**	**243**	**7**	**4**	**101**	**7**	**8**	**1**	**-**	**12**	**45**	**-**	**6.762**
2	Acquisto Navi Traghetto	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
	Processi industriali	11	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
	Totale Tipo 2	**40**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**41**
3	Acquisti e Rimpiazzi	180	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261
	Ammodernamento Infrastrutturale	2.641	522	7	-	-	-	2	-	9	-	-	60	-	3.240
	GSM-R	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Immobilizzazioni Immateriali	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	18
	Interventi a completamento	2.830	-	287	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	3.124
	Mantenimento in Efficienza	134	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	150
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	831	1.117	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1.949
	Manutenzione incrementativa	1	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	17
	Piano Soppressione P.L.	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	-	20
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili, rete cavo, e tecn. diffuse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Potenziamento impianti intermodali	10	5	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	19
	Processi industriali	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
	Ricerca e Sviluppo	256	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284
	Riqualificazioni Stazioni	155	39	-	18	-	3	-	-	-	-	-	2	-	217
	Sviluppo a Completamento	684	11	2	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	715
	Sviluppo Traffico Tradizionale	16	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
	Altri Progetti	10.562	0	159	-	-	-	-	-	-	-	23	41	2	10.786
	Totale Tipo 3	**18.385**	**1.807**	**455**	**18**	**-**	**3**	**2**	**-**	**34**	**16**	**24**	**138**	**2**	**20.884**
	TOTALE GENERALE	**24.703**	**1.866**	**697**	**25**	**4**	**105**	**9**	**8**	**35**	**16**	**36**	**183**	**2**	**27.687**

6.4.6.2 - Contabilizzazioni relative al CdP 2001-2005 (esclusa AV)

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti sulla Rete convenzionale, nel corso del 2002 si è registrato un valore di contabilizzazioni più che doppio rispetto all'anno precedente. Come è possibile dedurre dalla successiva Tabella 6.14, il valore complessivo di opere consuntivate al 31/12/2002 risulta pari a 4.928 milioni di euro, dei quali 694 contabilizzati nel corso del 2002 contro i 294 del 2001: naturalmente, come già riferito precedentemente, si deve tenere conto dei sette progetti che transitano dal vecchio Contratto nella nuova Tabella 2 bis (in corso di formalizzazione nell'ambito della procedura prevista per la Revisione).

L'impulso maggiore all'aumento delle contabilizzazioni per il 2002 è venuto dagli investimenti sulla rete fondamentale di Tabella 2 e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto.

La Tabella 6.15 riporta, per ciascuna tabella del Contratto, la ripartizione dei finanziamenti e le relative fonti.

TABELLA 6.13 - Finanziamenti e Contabilizzazioni del CDP 2001-2005 per Tabelle del Contratto *(valori in milioni di euro)*

Tabella CdP 01-05	TIPO RETE	CVI	Totale finanziamenti al 31.12.02	Congelato	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato al 31.12.2000	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato Anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002
2	DIFFUSI	1.534	952	-	-	-	-	36	36
	NODI	1.445	797	-	-	28	9	8	44
	RETE COMPLEMENTARE	2.899	2.514	981	595	1.234	104	84	1.422
	RETE FONDAMENTALE	5.716	4.365	1.474	895	1.729	107	195	2.031
	Totale 2	**11.593**	**8.627**	**2.455**	**1.489**	**2.991**	**219**	**323**	**3.534**
3	DIFFUSI	2.316	238	-	-	-	-	29	29
	NODI	2.460	97	-	-	-	-	-	-
	RETE COMPLEMENTARE	542	28	-	-	-	-	-	-
	RETE FONDAMENTALE	3.578	425	-	-	-	-	0	0
	Totale 3	**8.897**	**787**	**-**	**-**	**-**	**-**	**29**	**29**
4	DIFFUSI	662	662	-	-	-	-	69	69
	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DELLA RETE	2.256	630	-	-	-	6	191	197
	Totale 4	**2.918**	**1.291**	**-**	**-**	**-**	**6**	**260**	**266**
5	PROGRAMMA CENTRALE RICERCA E SVILUPPO	170	57	-	-	-	-	12	12
	Totale 5	**170**	**57**	**-**	**-**	**-**	**-**	**12**	**12**
6	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DELLA RETE	1.394	183	-	-	-	-	5	5
	Totale 6	**1.394**	**183**	**-**	**-**	**-**	**-**	**5**	**5**
2bis	NODI	655	550	7	2	70	47	46	162
	RETE COMPLEMENTARE	1.242	1.005	554	337	574	16	18	608
	RETE FONDAMENTALE	728	628	290	181	305	6	1	312
	Totale 2bis	**2.625**	**2.184**	**851**	**520**	**949**	**68**	**65**	**1.082**
	Totale complessivo	**27.597**	**13.129**	**3.306**	**2.009**	**3.940**	**294**	**694**	**4.928**

TABELLA 6.14 - Tabelle del CDP 2001-2005 con Finanziamenti al 31.12.2002

(valori in milioni di euro)

Descrizione Fonte di Finanziamento	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	TOTALE
Addendum3 al CDP 94-00- Legge 354/98	86	52	-	-	-	-	138
Addendum2 al CDP 94-00	65	6	-	-	-	-	71
Legge 488/99	26	-	-	-	-	-	26
Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	6.094	2.012	8	-	-	-	8.114
Legge 388/2000 - Finanziaria 2001	1.310	-	528	284	-	150	2.272
Contributi da terzi	-	10	-	-	-	-	10
Finanziamenti CEE	1	-		-	-	-	1
Investimenti Infrastrutturali Enti Pubblici	-	31	-	-	-	-	31
Legge 135/97	43	-	-	-	-	-	43
Legge 208/98	-	15	-	-	-	-	15
Legge 30/98	243	-	-	-	-	-	243
Legge 341/95	56	36	-	-	-	-	92
Legge 448/2001 - Legge Finanziaria 2002 - 1° ADDENDUM CdP 2001-2005	564	-	250	1.007	57	34	1.912
Legge 472/99	87	-	-	-	-	-	87
Legge 641/96	-	21	-	-	-	-	21
Legge 194/98	13	-	-	-	-	-	13
Legge 64 / 96	41	-	-	-	-	-	41
Totale Finanziamenti al 31.12.2002	**8.627**	**2.184**	**787**	**1.291**	**57**	**183**	**13.129**
Ulteriori Fabbisogni	2.966	441	8.110	1.627	114	1.211	14.468
Costi a Vita Intera al 31.12.2002	**11.593**	**2.625**	**8.897**	**2.918**	**170**	**1.394**	**27.597**
di cui Importo Congelato	2.455	851					

Analizziamo più in dettaglio i dati di contabilizzazione:

➢ Tabella 2

Per gli investimenti di Tabella 2, la media delle precedenti contabilizzazioni negli anni 1993-2001 è pari a circa 190 milioni di euro. Nel 2002, con 323 milioni di euro, pertanto, si registra un incremento pari al 70% circa (rispetto alla predetta media).

Il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2002 è di 3.534 milioni di euro, pari al 41% dei relativi finanziamenti ed al 30% del costo globale stimato.

Gli sviluppi più significativi sono stati registrati, nel 2002, per i seguenti progetti:

- Raddoppio Palermo-Messina (72 M€);
- Potenziamento Pontremolese (51 M€);
- Raddoppio Bologna-Verona (32 M€);
- Quadruplicamento Padova-Mestre (26 M€);
- Raddoppio Pescara-Bari (25 M€);
- Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce (20 M€).
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (17 M€);

➢ Tabella 2 bis

Come ampiamente riferito, si tratta di una nuova tabella, in corso di formalizzazione nell'ambito delle procedure di Revisione del Contratto, che reca sette progetti appartenuti al vecchio Contratto di Programma, necessitanti di ulteriori finanziamenti.

Tali progetti hanno consuntivato nel corso del 2002 circa 65 milioni di euro, in linea con il risultato dell'anno precedente.

Il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2002 è di 1.082 milioni di euro, pari al 50% dei relativi finanziamenti ed al 41% del costo globale stimato.

➢ Tabelle 3,4,5,6

Il totale contabilizzato nel 2002 (306 milioni di euro) rappresenta il 13% dei relativi finanziamenti (2.319 milioni di euro) e circa il 2% del costo totale previsto.

Come detto, tali contabilizzazioni sono prevalentemente relative ad interventi di Tabella 4 (manutenzione straordinaria di linee ed impianti) per i quali il contabilizzato è pari a circa il 20% dei finanziamenti relativi.

Globalmente, il contabilizzato sulla rete tradizionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta a 4.928 milioni di euro, pari al 18% del costo complessivo ed al 38% dei corrispondenti finanziamenti.

La tabella successiva riporta le contabilizzazioni con la classificazione per gruppo di programmi.

TABELLA 6.15 - INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005 PER GRUPPO DI PROGRAMMI

(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di programmi	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato al 31.12.2000	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato Anno 2002 *(precons.)*	Contabilizzato al 31.12.2002 *(precons.)*
1	Direttrici	2.007	3.796	228	2.017	294	4.318
	Nodi	2	98	53	150	52	204
	Potenziamento impianti intermodali	-	-	-	-	0	0
	Programma ricerca	-	-	0	0	0	0
	Tecnologie Innovative Diffuse	-	-	-	-	1	1
	Totale Tipo 1	**2.009**	**3.894**	**282**	**2.167**	**347**	**4.523**
3	Acquisti e Rimpiazzi	-	-	-	-	18	18
	Ammodernamento Infrastrutturale	-	8	2	11	151	161
	GSM-R	-	-	-	-	34	34
	Immobilizzazioni Immateriali	-	38	4	41	5	46
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	-	-	5	5	90	96
	Manutenzione incrementativa	-	-	0	0	1	1
	Ricerca e Sviluppo	-	-	-	-	12	12
	Riqualificazioni Stazioni	-	-	0	0	6	6
	Sistema controllo marcia treni	-	-	-	-	31	31
	Totale Tipo 3	**-**	**46**	**12**	**58**	**347**	**405**
	TOTALE GENERALE	**2.009**	**3.940**	**294**	**2.225**	**694**	**4.928**

La spesa per gli investimenti di Tipo 1, si concentra quasi esclusivamente tra le voci "Direttrici" (85%) e "Nodi" (15%). Nel primo caso, nel corso del 2002, la maggior parte degli impieghi è ripartita tra i seguenti programmi:

- Rete siciliana (24%), valore interamente riferito al progetto "Raddoppio Palermo-Messina";
- Direttrice Adriatica (21%), in particolare sui progetti "Raddoppio della Pescara-Bari" (40%), "Elettrificazione Bari-Lecce" (33%) e "Raddoppio Bari-Taranto" (17%);
- Direttrice Tirrenica Nord (19%), importo riferito ai progetti "Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese" (89%) e "Potenziamento asse Livorno-Pisa" (11%);
- Direttrice Brennero (11%), da attribuire totalmente al progetto "Raddoppio Bologna-Verona".

Relativamente agli investimenti sui Nodi, sempre nello stesso periodo di riferimento, la spesa si concentra su:

- Nodo di Napoli (53%), in particolare sul progetto "Potenziamento del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata";
- Nodo di Milano (43%), suddivisa tra gli interventi "Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio" (81%) e "Collegamento Aeroporto Malpensa" (19%).

Il medesimo valore di contabilizzazioni, distinto per fonte di finanziamento, è mostrato nelle tabelle seguenti, in forma disaggregata.

TABELLA 6.16 - CONTABILIZZAZIONI INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005 PER FONTE DI FINANZIAMENTO *(valori in milioni di euro)*

Descrizione Fonte di Finanziamento	Finanziamenti	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato al 31.12.2000	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato Anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Addendum3 al CDP 94-00- Legge 354/98	138			-	14	14
Addendum2 al CDP 94-00	71		6	0	1	8
Legge 488/99	26			-	0	0
Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	8.114	2.009	3.926	279	313	4.519
Legge 388/2000 -Finanziaria 2001	2.272			6	248	254
Contributi da terzi	10					
Finanziamenti CEE	1	0	1	-	-	1
Investimenti Infrastrutturali Enti Pubblici	31			4	2	6
Legge 135/97	43			-	5	5
Legge 208/98	15					
Legge 30/98	243			-	-	-
Legge 341/95	92		8	2	2	12
Legge 448/2001 - Legge Finanziaria 2002 - 1° ADDENDUM CdP 2001-2005	1.912			-	103	103
Legge 472/99	87				0	0
Legge 641/96	21			1	2	3
Legge 194/98	13			-	3	3
Legge 64 / 96	41			-		-
Totale Finanziamenti al 31.12.2002	**13.129**	**2.009**	**3.940**	**294**	**694**	**4.928**
Ulteriori Fabbisogni	14.468					
Costi a Vita Intera al 31.12.2002	**27.597**					
di cui Importo Congelato	3.306					

Nella tabella successiva, invece, le contabilizzazioni sono suddivise per gruppo di programmi e fonte di finanziamento:

TABELLA 6.17 – CONTABILIZZAZIONI INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005 PER GRUPPO DI PROGRAMMI E FONTE DI FINANZIAMENTO

(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di programmi	Ante Cdp CdP 94-00 Addendum 1	Addendum 2 al CdP 94-00	Legge 341/95	Legge 641/96	Legge 135/97	Legge 30/98	Legge 194/98	Legge 354/98	Legge 472/99	Legge 488/99	Legge 388/00 Finanziaria 2001	Legge 448/01 Finanziaria 2002	Finanziamenti UE	Contributi da terzi	Totale al 31.12.02 *(precons.)*
1	Direttrici	4.261	8	2	3	4	-	-	14	-	-	26	-	1	-	4.318
	Nodi	198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	6	204
	Potenziamento impianti intermodali	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Programma ricerca	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Tecnologie Innovative Diffuse	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Totale Tipo 1	**4.460**	**8**	**2**	**3**	**4**	**-**	**-**	**14**	**-**	**-**	**26**	**-**	**1**	**6**	**4.523**
3	Acquisti e Rimpiazzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	6	-	-	18
	Ammodernamento Infrastrutturale	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	150	1	-	-	161
	GSM-R	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	14	-	-	34
	Immobilizzazioni Immateriali	43	-	-	-	-	-	3	-	-	0	-	-	-	-	46
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	71	-	-	96
	Manutenzione incrementativa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
	Ricerca e Sviluppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	12
	Riqualificazioni Stazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	6	-	-	-	6
	Sistema controllo marcia treni	14	-	-	-	1	-	-	-	-	-	16	-	-	-	31
	Totale Tipo 3	**59**	**-**	**11**	**-**	**1**	**-**	**3**	**-**	**0**	**0**	**228**	**103**	**-**	**-**	**405**
	TOTALE GENERALE	**4.519**	**8**	**12**	**3**	**5**	**-**	**3**	**14**	**0**	**0**	**254**	**103**	**1**	**6**	**4.928**

6.4.6.3 - Contabilizzazioni relative al sistema AV/AC

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni di cui trattasi (fonti Stato + capitale privato) è riportato nella tabella seguente :

TABELLA 6.18 - INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005: SISTEMA AV/AC. CONTABILIZZAZIONI COMPLESSIVE

(importi in milioni di euro)

ASSE TO-MI-NA	Costo a Vita Intera	Contabilizzato Anno 2001	Contabilizzato al 31.12.2001	Contabilizzato Anno 2002 *(precons.)*	Contabilizzato al 31.12.2002 *(precons.)*	Percentuale di contabilizzato su costo
Tratta Torino-Milano	6.878	209	274	641	915	13%
Tratta Milano-Bologna	6.335	393	717	641	1.358	21%
Tratta Bologna-Firenze	4.856	619	2.070	464	2.534	52%
Tratta Roma-Firenze	442	8	49	1	50	11%
Tratta Roma-Napoli	5.207	539	3.392	358	3.750	72%
Nodo di Torino	129	-	2	1	3	2%
Nodo di Milano	73	6	21	5	25	34%
Nodo di Bologna	1.200	25	110	66	176	15%
Nodo di Firenze	1.240	12	46	31	77	6%
Nodo di Roma	644	17	100	54	154	24%
Nodo di Napoli	374	14	54	23	77	21%
Costi di struttura e SIGAV	258	8	177	4	181	
Contingencies	1.155					
Sub Totale TO-MI-NA	**28.790**	**1.850**	**7.012**	**2.289**	**9.300**	
Interessi intercalari	5.251	165	305	192	497	
Totale TO-MI-NA	**34.041**	**2.015**	**7.317**	**2.481**	**9.797**	
Resto del Sistema	11.991	2	180	2	182	
Totale AV/AC	**46.032**	**2.017**	**7.497**	**2.483**	**9.979**	

Le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC relative all'anno 2002 sono pari a 2.483 milioni di euro, di cui 1.319 a carico di fonti di finanziamento pubbliche.

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli il 2002 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un incremento rispetto all'anno precedente pari al 24% (2.289 contro 1.850 milioni di euro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2002 (9.300 milioni di euro) rappresenta circa il 32% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2002, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli.

Nella successiva tabella sono riportate le erogazioni su fonti pubbliche.

Ulteriori dettagli sull'evoluzione del programma AV/AC sono riportati nel paragrafo 6.5.5.1 .

TABELLA 6.19 - INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005: SISTEMA AV/AC. EROGAZIONI SU FONTI PUBBBLICHE

(importi in milioni di euro)

ASSE TO-MI-NA	Fonti pubbliche anno 2001	Fonti pubbliche al 2001	Fonti pubbliche anno 2002 *(precons.)*	Fonti pubbliche al 2002 *(precons.)*
Tratta Torino-Milano	174	311	787	1.098
Tratta Milano-Bologna	236	642	115	757
Tratta Bologna-Firenze	94	770	123	893
Tratta Roma-Firenze	10	52	-	52
Tratta Roma-Napoli	72	1.979	18	1.998
Torino	-	2	1	3
Milano	7	22	5	27
Bologna	14	77	23	100
Firenze	12	53	24	77
Roma	10	53	20	72
Napoli	6	21	21	42
SIGAV	-	4	-	4
Sub-Totale	**634**	**3.988**	**1.137**	(*) 5.124
Interessi intercalari	165	305	192	497
Resto del Sistema (°)	-45	310	-9	301
Totale	**755**	**4.603**	**1.319**	**5.922**

(*) Pagamenti effettuati. Altri 4 milioni di euro sono già stati deliberati relativamente a prestazioni eseguite a Dicembre 2002 e dovute per cassa a TAV nel 2003.

(°) i segni negativi sono relativi al recupero di alcuni anticipi.

6.4.6.4 - Quadro generale delle contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A.

Si riportano nella seguente tabella, le contabilizzazioni di R.F.I. relative a tutte le fonti di finanziamento disponibili.

TABELLA 6.20 - R.F.I. S.p.A. INVESTIMENTI PER TUTTE LE FONTI DI FINANZIAMENTO

(importi in milioni di euro)

	Progetti tipo 1 e 2	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
BA	Bacini	-	10	8	12	22
DI	Direttrici	3.391	3.784	408	510	7.686
GS	Grandi Stazioni	-	71	14	1	72
ND	Nodi	400	2.291	364	393	3.084
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	22	2	7	29
PI	Processi industriali	-	6	2	5	12
PL	Piano Soppressione P.L.	13	203	48	34	250
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	5	1	1	6
RC	Programma ricerca	-	18	2	2	21
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	-	-	1	1
TM	Traffico Merci	1	126	21	10	137
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	1	1	5	7
VC	RETE AV / AC - (Venezia-Trieste)	-	-	-	2	2
	TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2	3.805	6.539	869	984	11.328
	PROGETTI TIPO 3					
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.459	228	253	3.401
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	192	39	62	279
CL	Manutenzione incrementativa	0	16	2	2	18
IC	Interventi a completamento	1.833	1.254	52	36	3.124
II	Immobilizzazioni Immateriali	0	57	10	8	64
ME	Mantenimento in Efficienza	61	76	8	13	150
MT	Sistema controllo marcia treni	0	0	-	31	31
PI	Processi industriali	0	15	2	3	18
PL	Piano Soppressione P.L.	0	0	-	20	20
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	9	2	10	19
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	39	11	7	48
RS	Ricerca e Sviluppo	97	157	22	41	295
SC	Sviluppo a Completamento	485	205	27	25	715
SM	GSM-R	0	0	-	34	34
SO	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	158	1.418	463	468	2.045
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	176	42	45	223
TR	Potenz. tecnol. impianti manut. rotabili	0	0	-	0	0
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	0	15	5	3	18
AA	Altri Progetti (*)	9.387	1.397	-	0	10.784
	TOTALE PROGETTI TIPO 3	13.740	6.485	914	1.061	21.287
	TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI	**17.545**	**13.024**	**1.784**	**2.046**	**32.615**
	AV/AC	732	6.765	2.017	2.483	9.979
	TOTALE GENERALE	**18.277**	**19.789**	**3.801**	**4.529**	**42.594**

(*) Il dato fornito da F.S. S.p.A. riporta, al 1992, 37 M€ in più (cfr paragrafo 6.4.1)

Considerando tutte le fonti di finanziamento il totale delle contabilizzazioni di R.F.I. dell'anno 2002 è pari a 4.529 milioni di euro , con un aumento in percentuale, rispetto al 2001 del 19% circa. Tale cifra rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2002 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti (4.542 milioni di euro).

Notevoli incrementi, rispetto al 2001, si sono registrati a carico della quota AV/AC (23%). Lo stesso incremento, valutato sulla rete tradizionale, è pari al 15%.

La tabella che segue, invece, riporta il quadro delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti statali degli investimenti di R.F.I. S.p.A. .

TABELLA 6.21 - R.F.I. S.p.A. INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO

importi in milioni di euro

Progetti tipo 1 e 2		Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato 1993-2001	Contabilizzato 2001	Contabilizzato 2002	Totale contabilizzato al 31.12.2002
BA	Bacini	0	10	8	12	22
DI	Direttrici	3.391	3.781	408	510	7.683
GS	Grandi Stazioni	0	71	14	1	72
ND	Nodi	400	2.263	349	380	3.043
NG	Acquisto Navi Traghetto	0	22	2	7	29
PI	Processi industriali	0	6	2	5	12
PL	Piano Soppressione P.L.	13	202	48	31	246
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	5	1	1	6
RC	Programma ricerca	0	18	2	2	21
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	0	0	-	1	1
TM	Traffico Merci	1	126	21	10	137
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	0	1	1	3	5
VC	RETE AV / AC - (Venezia-Trieste)	0	0	-	2	2
Tipo 1 e 2		3.805	6.505	854	967	11.277
Progetti tipo 3						
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.414	226	238	3.341
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	192	39	62	279
CL	Manutenzione incrementativa	0	0	-	2	2
IC	Interventi a completamento	1.833	1.250	50	35	3.118
II	Immobilizzazioni Immateriali	0	57	10	7	64
ME	Mantenimento in Efficienza	61	68	6	9	137
MT	Sistema controllo marcia treni	0	0	-	31	31
PI	Processi industriali	0	15	2	3	18
PL	Piano Soppressione P.L.	0	0	-	20	20
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	9	2	10	19
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	39	11	7	48
RS	Ricerca e Sviluppo	97	157	22	41	295
SC	Sviluppo a Completamento	485	191	26	22	698
SM	GSM-R	0	0	-	34	34
SO	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	158	1.418	463	468	2.044
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	175	42	45	221
TR	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili	0	0	-	0	0
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	0	15	5	3	18
AA	Altri Progetti (*)	9.387	1.363	-	0	10.750
TOTALE PROGETTI TIPO 3		13.739	6.362	905	1.038	21.139
TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI		**17.544**	**12.867**	**1.759**	**2.005**	**32.416**
AV/AC (quota Stato)		732	3.871	755	1.319	5.922
TOTALE GENERALE		**18.276**	**16.738**	**2.514**	**3.324**	**38.338**

(*) Il dato fornito da F.S. S.p.A. riporta, al 1992, 32 M€ in più (cfr paragrafo 6.4.1)

Nel 2002 il totale delle contabilizzazioni di cui trattasi (fonte Stato) risulta pari a 3.324 milioni di euro, con un aumento in percentuale del 32% circa rispetto al 2001 (2.514 milioni di euro).

La media delle contabilizzazioni relativa agli anni 1993-2001 è stata pari a 1.860 milioni di euro. Il 2002 fa quindi registrare un aumento delle contabilizzazioni del 79% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Anche quest'anno i maggiori incrementi si registrano per il programma AV/AC.

Sulla rete tradizionale, invece, il 2001 mostra un aumento delle contabilizzazioni del 14% rispetto al 2001 e del 40% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

6.5 - Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale.

6.5.1 - Contratto di Programma 1994-2000 e Primo Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

R.F.I. S.p.A. non ha fornito uno "spaccato" dei due diversi strumenti contrattuali. In ogni caso, nelle tabelle inerenti le contabilizzazioni, le fonti finanziarie riferite al Contratto di Programma 1994-2000 ed al suo Primo Addendum sono riportate relativamente a ciascun gruppo di programmi, compresi quelli costituiti da progetti transitati nel Contratto di Programma 2001-2005. Ciò permette, sia pure in forma aggregata, di stabilire un monitoraggio ed un confronto diretto tra i finanziamenti e le spese effettuate.

6.5.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Relativamente all'Accordo Preliminare all'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000 (relativo a risorse apportate dalla legge 450/97), data la particolare importanza che esso riveste, in quanto le risorse sono state finalizzate al finanziamento di programmi volti a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario, è stata prescritta una modalità di rendicontazione che consente la visione semestrale dello stato di avanzamento dei lavori.

Al 30 settembre 1999, la F.S. S.p.A. aveva attivato progetti per 1452,9 Milioni di euro. Rimanevano da attivare progetti per 406,35 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevavano:

- lavori ultimati: 139,19 Milioni di euro;
- lavori in corso: 529,47 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 784,24 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 668,66 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 165,58 Milioni di euro.

Al 31/12/99, la F.S. S.p.A. aveva attivato progetti per 1557,63 Milioni di euro. Rimanevano da attivare progetti per 301,61 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevavano:

- lavori ultimati: 304,66 Milioni di euro;
- lavori in corso: 814,35 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 438,73 Milioni di euro.

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1119,01 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 345,66 Milioni di euro.

Al 30 giugno 2000, la F.S. S.p.A. aveva attivato progetti per 1592,24 Milioni di euro. Rimanevano da attivare progetti per 267,01 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevavano:

- lavori ultimati: 355,22 Milioni di euro;
- lavori in corso: 908,19 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 328,72 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1263,41 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 412,29 Milioni di euro.

Al 31 dicembre 2000, la F.S. S.p.A. aveva attivato progetti per 1739,43 Milioni di euro. Rimanevano da attivare progetti per 119,82 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevavano:

- lavori ultimati: 476,12 Milioni di euro;
- lavori in corso: 972,54 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 290,71 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1448,66 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 691,59 Milioni di euro.

Al 30 giugno 2001, la F.S. S.p.A. aveva attivato progetti per 1812,76 Milioni di euro. Rimanevano da attivare progetti per 46,48 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevavano:

- lavori ultimati: 648,67 Milioni di euro;
- lavori in corso: 918 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 246,25 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1566,67 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 881,70 Milioni di euro.

Al 31 dicembre 2001, a fronte di una somma pianificata complessivamente pari a circa 1784,55 Milioni (quota parte RFI - l'importo totale del preliminare di cui trattasi è pari a 1859,2 Milioni di euro), sono stati attivati progetti per 1783,12 Milioni di euro. Rimangono da attivare progetti per 1.39 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevano:

- lavori ultimati: 837,49 Milioni di euro;
- lavori in corso: 783,83 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 161,81 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1621,31Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 1186,93 Milioni di euro .

Con riferimento ai soli investimenti di R.F.I. S.p.A. , al 31/12/2002, a fronte di una somma pianificata complessivamente pari a 1784,55 Milioni, sono stati attivati progetti per 1784,42 Milioni di euro. Rimangono da attivare progetti per 0,13 Milioni di euro.

Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, si rilevano:

- lavori ultimati: 1283,33 Milioni di euro;
- lavori in corso: 426,05 Milioni di euro
- lavori ancora da avviare: 75,03 Milioni di euro

A seguito della attivazione dei progetti, sono state predisposte perizie di spesa per un insieme di opere aventi valore complessivo pari a 1709,38 Milioni (somma dei lavori ultimati e dei lavori in corso). Di tale importo risultava essere stato contabilizzato un ammontare pari a 1360,87 Milioni di euro .

Il riepilogo di quanto è stato sopra evidenziato, con riferimento all'arco temporale che va dalla data di stipula dell'atto negoziale al 30 dicembre 2002, è qui di seguito riportato:

QUADRO RIEPILOGATIVO DELLO STATO DI ATTUAZIONE DELL'ACCORDO PRELIMINARE AL II ADDENDUM AL C.d.P.

	30/09/99	31/12/99	30/06/00	31/12/00	30/06/01	31/12/01	31/12/02
progetti attivati	1.452,90	1.557,63	1.592,24	1.739,43	1.812,76	1.783,12	1784,42
progetti da attivare	406,35	301,61	267,01	119,82	46,48	1,39	0,13
lavori ultimati	139,19	304,66	355,22	476,12	648,67	837,49	1283,33
lavori in corso	529,47	814,35	908,19	972,54	918,00	783,83	426,05
lavori da avviare	784,24	438,73	328,72	290,71	246,25	161,81	75,03
perizie di spesa	668,66	1.119,01	1.263,41	1.448,66	1.566,67	1.621,31	1709,38
lavori contabilizzati	165,58	345,66	412,29	691,59	881,70	1.186,92	1.360,87

Il totale contabilizzato al 31/12/2002 da R.F.I. rappresenta, pertanto, il 76% della relativa somma pianificata.

6.5.3 - Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Il secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 permette l'allocazione della restante parte dei 6.094 milioni di euro (11.800 miliardi di lire) recati dalla Legge 450/97 (non contrattualizzati nell'accordo preliminare), pari a 4.235 milioni (8200 miliardi di lire).

Come già riferito tale somma è stata ripartita su quattro gruppi di interventi:

1. QUADRUPLICAMENTO AC/AV	M€	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	M€	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	M€	563
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI,IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	M€	88

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di R.F.I. si riportano, nella seguente tabella, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 20% del relativo finanziamento (il dato del 2001 si attestava all'11%).

Valori in milioni di euro	Finanziamento	Assegnato +Quota Riserva	Contabilizzato
1 QUADRUPLICAMENTO AD ALTA CAPACITA'			
QUADRUPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI	2.065,83	1.475,52	105,63
INTERESSI INTERCALARI	154,94	154,93	154,93
TOTALE	**2.220,76**	**1.630,45**	**260,56**
2 INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTRA ESISTENTE			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA LINEE ED IMPIANTI	413,17	476,24	333,13
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	40,28	8,78	0,00
RIFINANZIAMENTO PROGETTO IN CORSO E/O NUOVE FASI DI PROGETTI AVVIATI	180,76	161,97	60,86
INTERVENTI ALLE LINEE ED AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI PREVISTI DALLA CONFERENZA DI SERVIZI RELATIVI ALLA TO-MI-NA	180,76	157,71	4,14
NUOVI PROGETTI			
INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI	61,97	35,38	9,19
COMPLETAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DEL NODO DI GENOVA E FASE DI RAZIONALIZZAZIONE IMPIANTI E FERMATE	51,65	51,65	3,70
GRANDI STAZIONI	196,25	196,25	0,55
IMPIANTI TERMINALI MERCI	103,29	16,08	5,01
TECNOLOGJE DI RETE: Interventi di omogenizzazione compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41,32	0,00	0,00
TOTALE INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	**1.269,45**	**1.104,05**	**416,59**
TOTALE ANTE RISERVE	**3.490,22**	**2.734,50**	**677,15**

6.5.4 - Terzo addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

Come si è già riferito, la Legge 354/98 ha previsto aumenti di capitale ad F.S., all'art. 1 per un piano triennale di interventi per la soppressione dei passaggi a livello ed all'art. 3 per interventi sugli itinerari internazionali e sui principali corridoi ferroviari della penisola.

L'art.4 della stessa Legge, prevede 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. .

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

Situazione legge 354/98 al 31.12.2002	*(valori in milioni di euro)*
Progetti attivi	420,21
Progetti da attivare	1.188,54
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	185,40
Lavori da avviare	234,81
Perizia di spesa	185,40

Nelle successive tabelle viene esposto in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO			
Piano triennale 1998-2000	503,03	160,10	20,34
TOTALE	**503,03**	**160,10**	**20,34**

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
ITINERARIO TORINO-MODANE			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale direttrice Torino- Modane	77,47	72,82	1,97
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28,41	7,75	7,18
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASSO			
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: variante di Gozzano	15,49	1,29	0,01
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa			
Variante di Novara e sistemazione del nodo	49,06	2,17	0,54
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	0,00
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	25,82	0,00	0,00
Potenziamento Milano-Chiasso e prima fase gronda nord -est di Milano	61,97	3,62	0,00
Raddoppio Bergamo-Treviglio	51,65	51,65	0,02
ITINERARIO BRENNERO E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e Trancispadano: fasi funzionali	134,28	5,89	0,00
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13,43	4,39	0,00
ITINERARIO TARVISIO . VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Veneto-Friulana	46,48	37,02	1,65
ITINERARIO PESCARA ROMA			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	3,57	0,00

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	0,00	0,00
REGIONE SICILIA			
Itinerario Messina-Catania:			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	0,00	0,00
Nodo di Palermo:			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	0,00	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,24	2,54
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti	67,13	23,47	14,49
TOTALE	**1.038,59**	**239,45**	**28,40**

ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	46,48	0,00	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	0,00
TOTALE	**67,14**	**20,66**	**0**

TOTALE GENERALE	**1.608,76**	**420,21**	**48,74**

(valori in milioni di euro)

6.5.5 - Contratto di programma 2001-2005

Delle contabilizzazioni relative alla rete tradizionale si è già riferito nel paragrafo 6.4.6.2 .

Maggiori notizie vengono di seguito fornite in merito allo stato di attuazione del progetto AV/AC.

6.5.5.1 - Progetto della linea Alta Velocità/Alta Capacità, Torino-Milano-Napoli

Il progetto del Sistema Alta Velocità dell'asse Torino-Milano-Napoli è stato formalizzato dalla Convenzione FS/TAV del 29/09/1991. Nel corso del 1997, l'impostazione originaria delle modalità di finanziamento del progetto sono state modificate (con il Terzo Atto modificativo della Convenzione) per dare risposte concrete agli indirizzi comunitari e governativi in materia di trasporto ferroviario: separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio del trasporto, salvaguardia dell'unicità nella gestione della rete sia per motivi riconducibili alla sicurezza della circolazione sia per la realizzazione di opportune economie di scala, avvio dei processi di privatizzazione dei business commerciali di FS.

La realizzazione dell'infrastruttura AV/AC è affidata a TAV SpA (società controllata al 100% da RFI). Una volta completata, l'infrastruttura verrà messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'infrastruttura, RFI, che si occuperà di "vestire" la "nuda" infrastruttura messa a disposizione da TAV, aggiungendo tutti i servizi necessari alla sua effettiva fruizione (manutenzione, circolazione ecc.) da parte delle imprese di trasporto, che acquisteranno tracce orarie dietro pagamento di un pedaggio commisurato, non solo al valore dei suddetti servizi, ma anche alle esigenze di ripianamento dei debiti contratti da TAV per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI, doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere AV/AC (40% dell'investimento e interessi intercalari), mentre per la rimanente parte il finanziamento delle opere continua era assicurato per il 60% da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI pagherà a TAV per l'utilizzo delle opere.

Il modello precedentemente richiamato è stato modificato nell'aprile 2000, tenuto conto dei risultati delle analisi economico/finanziarie effettuate dagli Advisor di FS. Principale elemento di novità è stato quello di enucleare le opere relative alle penetrazioni delle nuove linee nei principali capoluoghi di provincia (c.d. "nodi") dal "perimetro" da finanziare secondo lo schema 40/60 per essere ricondotte nell'alveo degli altri investimenti infrastrutturali "tradizionali", interamente finanziati da fonte pubblica.

Il 10 gennaio 2002 è stato presentato al Ministro dell'Economia e delle Finanze ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma di revisione dei costi e dei tempi di realizzazione dell'intero progetto "AV/AC Torino-Milano-Napoli", che tiene conto degli incrementi dei preventivi ai quali faceva riferimento il Contratto di Programma 2001-2005, intervenuti principalmente a seguito della definizione dei progetti delle singole tratte e nodi conseguenti a specifiche prescrizioni delle competenti Autorità Locali e Territoriali.

A seguito di tale revisione, il costo complessivo del progetto è stato rideterminato in circa 28.790 milioni di Euro, con un incremento di circa 6.585 milioni di Euro rispetto alle previsioni originarie. Conseguentemente il periodo di attivazione delle singole tratte e nodi

dell'intero Progetto, precedentemente previsto tra dicembre 2003 e dicembre 2008, è stato rideterminato tra l'ottobre 2004 (prima attivazione: tratta Roma-Napoli) e il febbraio 2010 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze).

Questa nuova riprevisione è anche alla base di un primo Dossier di valutazione sul progetto AV/AC TO-MI-NA che RFI ha presentato a Febbraio 2002 a supporto delle decisioni relative ai meccanismi di finanziamento del progetto stesso.

Il Dossier è stato elaborato in conformità a quanto previsto dall'art.14.2 del Contratto di programma 2001-2005. L'adempimento descritto era in linea con l'esigenza di verificare la sostenibilità del progetto, anche in considerazione dell'evoluzione delle fasi di realizzazione del progetto.

Con riferimento agli incrementi di costo, nella tabella che segue sono riportati in dettaglio, per tratta e per nodo le variazioni nei confronti delle rispettive previsioni del CdP 2001-2005 e le principali motivazioni di tali riprevisioni (detti incrementi erano già stati riportati e motivati nella relazione di monitoraggio degli investimenti al 31/12/2001).

TABELLA 6.21 *(valori in milioni di euro)*

Tratta / Nodo	Costo)	Variazioni rispetto CdP.	Principali motivazioni delle variazioni
TO – MI	6.879	+ 4.090	Oneri conseguenti alla riqualificazione del corridoio plurimodale, con incremento dei costi delle opere ferroviarie per interventi derivanti dall'antropizzazione del territorio e per oneri di accelerazione della Torino-Novara
MI – BO	6.159	+ 478	Oneri per: stipula Accordo con General Contractor per chiusura contenzioso, modalità esecutive opere interferenti con A1, varianti di Modena e 3° binario Modena-Marzaglia, variante interconnessione di Parma, adeguamento monetario
BO – FI	4.700	+ 646	Oneri per varianti: sicurezza in galleria e mitigazione impatto idrologico, mitigazione per materiali di scavo, accordi con Enti interferiti, adeguamento monetario
FI – RM	351	0	
RM – NA	5.154	+ 273	Oneri per: composizione contenzioso e adeguamento monetario, tecnologie e barriere antirumore
Nodo di TO	129	0	
Nodo di MI	72	0	
Nodo di BO	1.105	+ 72	Oneri per chiusura contenzioso con Appaltatori e per più impegnativo monitoraggio ambientale
Nodo di FI	1.211	+ 77	Completa revisione del progetto a seguito di accordi con EE.LL.
Nodo di RM	568	+ 52	Oneri per maggiori scavi archeologici e revisione programmi con Appaltatori
Nodo di NA	373	+ 46	Oneri per varianti progettuali e aggiornamento progetto collegamento nord-sud con linea a monte del Vesuvio
Costi di struttura	258	0	
Contingencies	1.832	+ 851	Adeguamento in relazione a un ipotesi di valorizzazione dei rischi noti alla data di revisione del programma

Il Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, approvato con la Delibera CIPE n° 85 del 29 settembre 2002, ha recepito tali variazioni di costo ed anche quelle relative alla riprogrammazione dell'entrata in esercizio delle singole tratte.

In tale occasione si è avuto modo di constatare anche la difficile sostenibilità economico finanziaria del progetto AV/AC secondo lo schema di finanziamento sino ad allora adottato (40% a carico dello Stato, 60% con capitali privati a prestito) e si erano decisi approfondimenti circa la possibilità di invertire tale schema di finanziamento, ponendo a carico dello Stato il 60% dei costi del progetto stesso. In tale ultimo caso le necessità finanziarie di competenza per l'anno 2003 sarebbero ammontate a circa 8.000 milioni di €.

La Legge Finanziaria 2003 (art. 75) ha sostanzialmente superato le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato, disponendo una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema AV/AC secondo la quale Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema.

A tale scopo RFI, su richiesta del Ministero, ha elaborato un dossier di valutazione dell'investimento di cui trattasi, ottenuto aggiornando il precedente dossier ed estendendo il periodo di valutazione al 2060, coincidente con l'anno di scadenza della Concessione ad R.F.I. S.p.A.

Tale Dossier, ha fornito, inoltre, anche un aggiornamento dei costi e dei tempi di entrata in esercizio di alcune tratte, come esposto nella seguente tabella:

TABELLA 6.22

Valori in milioni di euro

Investimento	TOTALE	Date di attivazione aggiornate (compresi i nodi)	
		Funzionale	Completa
Tratta Torino-Milano	6.878	febbraio 2006	dicembre 2008
Tratta Milano-Bologna	6.335	aprile 2007	dicembre 2008
Tratta Bologna-Firenze	4.856	luglio 2008	febbraio 2010
Tratta Roma-Firenze	442	dicembre 2007	
Tratta Roma-Napoli	5.207	gennaio 2005	giugno 2008
Nodo di Torino	129		
Nodo di Milano	73		
Nodo di Bologna	1.200		
Nodo di Firenze	1.240		
Nodo di Roma	644		
Nodo di Napoli	374		
Contingencies	1.155		
Costi di struttura capitalizzati	258		
Totale To-Mi-Na	**28.790**		

Con specifico riferimento alla stima degli investimenti, comunque, il costo complessivo dell'intero investimento è rimasto inalterato e pari a 28.790 milioni di euro; occorre precisare però, che, a fronte del totale inalterato, i costi di alcune singole tratte e nodi registrano delle variazioni, ciò – secondo R.F.I. - a fronte delle evoluzioni nel frattempo intervenute negli iter autorizzativi/approvativi. A tali variazioni, per un valore complessivo di circa 677 milioni di euro, R.F.I. farà fronte attingendo alla "riserva" fornita dalla voce "contingencies" che, quindi, si è parallelamente ridotta. Si illustrano nella seguente tabella le variazioni in parola:

TABELLA 6.23

Tratta / Nodo	Costo PPI	Costo Dox 2003	Variazione
MI – BO	6.159	6.335	+ 176
BO – FI	4.700	4.856	+ 156
FI – RM	351	442	+ 91
RM – NA	5.154	5.207	+ 53
Nodo di BO	1.105	1.200	+ 95
Nodo di FI	1.211	1.240	+ 29
Nodo di RM	568	644	+ 76
Contingencies	1.832	1.155	- 677

Anche le date di attivazione delle singole opere (tratte/nodi) risultano in qualche caso modificate rispetto al precedente monitoraggio. Lo slittamento dei tempi di entrata in esercizio, dovuto essenzialmente a fattori di natura esterna al progetto, è riconducibile alle consuete problematiche di interazione con il territorio (sia dal punto di vista autorizzativo che di impatti archeologici e ambientali). Più in dettaglio:

- gli slittamenti temporali sulla Milano-Bologna sono sostanzialmente dovuti alla riprogrammazione dei lavori relativa al ritardato accordo con Autostrade ed alla ritardata autorizzazione dei cantieri a Modena, presentata dal General Contractor;
- i ritardi temporali sul Nodo di Bologna sono invece dovuti allo slittamento dell'inizio dei lavori su due lotti per posticipo nell'approvazione dei cantieri da parte dello Sportello Unico e ripetizione della gara della Stazione AV;
- lo slittamento dei tempi sulla Bologna-Firenze sono essenzialmente dovuti al fermo lavori Vaglia, al ritardo nell'attivazione dei fronti intermedi Galleria Vaglia da cunicolo per prescrizioni ASL, alla modifica e spostamento di un camerone e di un ramo dell'interconnessione di Galleria Pianoro per problematiche geologiche e miglioramento

sicurezza. Conseguentemente il General Contractor ha presentato una riprogrammazione dei lavori rispetto al programma contrattuale originario;

- lo slittamento temporale sul Nodo di Roma è stato causato dal blocco lavori per ritrovamenti archeologici, opposizioni dei frontisti, problematiche di smaltimento materiali di risulta, difficoltà di risoluzione interferenze con sottoservizi.

Delle modifiche citate, il CIPE ha preso atto con la Delibera n° 2 del 31/01/2003.

6.6 - Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale

In sintesi, R.F.I. riporta la seguente casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti (un progetto che presenti più cause di ritardo è riportato più volte). Il Gestore evidenzia che la stima è stata elaborata non considerando la data di ultimazione delle opere minori di completamento dei progetti di investimento.

Si riporta di seguito il dettaglio per ciascuno dei due Contratti di Programma.

Contratto di Programma 1994-2000

Rispetto al monitoraggio dello scorso anno, sono stati avviati, i seguenti progetti:

- Velocizzazione linea Palermo – Agrigento;
- Progettazione di massima ATC (2^ fase).

Inoltre, va segnalato che il progetto "Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova" presenta un riduzione di costo per effetto dell'enucleazione della sottofase "Variante di Gozzano", confluita in un nuovo progetto con la stessa denominazione.

La casistica dei principali motivi di ritardo è riportata di seguito:

- **Rapporti con l'impresa appaltatrice** (fallimenti, controversie, inadempienze contrattuali, difficoltà organizzative, ecc.):
  - Nuova linea a Monte del Vesuvio;
  - Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona;
  - PRG e ACEI Roma Tiburtina fino a Smistamento;
  - Realizzazione SCC Area Veneto Centrale;
  - Rilevamento Termico Boccole;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Verona-Brennero;
  - Morane;
  - Copertura Radio Gallerie;

- Roma S.Lorenzo ampliamento Mav;

- **Approvvigionamento di risorse** (carenza di materiali, difficoltà di reperimento personale specialistico, ecc.):
  - SCC del Nodo di Genova;
  - Realizzazione SCC Area Veneto Centrale;
  - SCC Genova-Roma e Pontremolese;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari;

- **Ridefinizione priorità per gli ACS sull'intera rete da parte di RFI e conseguente ripianificazione dei tempi di realizzazione:**
  - Sistemazione a PRG di Milano Rogoredo;
  - Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo;
  - Raddoppio Milano-Mortara;
  - SCC Genova-Roma e Pontremolese;
  - Sistemazione Tecnologica Milano-Genova;

- **Rapporti con gli Enti Pubblici** (Conferenze di Servizio, autorizzazioni, incertezza sulle risorse finanziarie, nuove richieste da parte degli enti locali, procedure di esproprio, ricorsi al TAR, ecc.):
  - Passante Milanese;
  - Nuova linea a Monte del Vesuvio;
  - Realizzazione nuove fermate ed adeguamento del servizio metropolitano del nodo di Roma;
  - Potenziamento Infrastrutturale Milano-Lecco;
  - Raddoppio Milano-Mortara;
  - Quadruplicamento Porta Susa-Stura;
  - Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative;
  - Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara;
  - Adeguamento al traffico merci Domodossola-Luino-Ovada-Novara-Genova;
  - Sistemazione Nodo di Bari;
  - Variante Genova-Ventimiglia tratta Pegli Voltri;

- **Fase progettuale** (complessità progettuale, difficoltà del soggetto tecnico, nuovi input progettuali, approfondimenti progettuali, ecc.):
  - Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Roma-Ciampino;
  - ERTMS;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari;
  - Interventi Tecnologici Milano-Venezia;
  - Cintura Nord di Roma;
  - Potenziamento Impianto intermodale di Brindisi;
  - Costruzione IDP di Napoli Smistamento;
  - Ampliamento terminal Verona Quadrante Europa;
  - Potenziamento Infrastrutturale Orte – Falconara;
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza;

- **Interruzioni all'esercizio ferroviario** (mancata concessione o difficoltà di ottenimento, con conseguente riduzione della disponibilità dei tempi utili per l'esecuzione dei lavori, eccessivo impatto sulla circolazione ferroviaria, ecc.):
  - Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano –Udine e scalo Cervignano;

- **Integrazione fra progetti** (ritardi di progetti che impattano su altri progetti o che non ne rendono conveniente l'attivazione):
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza;
  - Potenziamento tecnologico Bologna-Bari;

- **Procedure negoziali** (ritardi nell'avvio, esiti negativi, offerte in aumento, ecc.):
  - Sistemazione a P.R. Pomezia Santa Palomba;
  - Realizzazione di infrastrutture ferroviarie dell'interporto di Livorno Guastocce;
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza.

Contratto di Programma 2001-2005

Rispetto al monitoraggio dello scorso anno, sono stati avviati, i seguenti progetti:

- Realizzazione del quadruplicamento della tratta Torino Dora - Torino Stura;

- Progettazione preliminare del collegamento Roma - Rieti (tratta Passo Corese - Rieti);
- Raddoppio della Linea Spoleto-Terni;
- Rilevamento Termico Boccole (r.t.b) fase nuovo piano regolatore generale.

In relazione ai tempi di conclusione dei progetti, dall'analisi emergono le seguenti principali cause di scostamento:

- **Ridefinizione priorità per gli ACS sull'intera rete da parte di RFI e conseguente ripianificazione dei tempi di realizzazione:**
  - Collegamento Aeroporto di Malpensa;
  - Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre;

- **Rapporti con gli Enti Pubblici** (Conferenze di Servizio, autorizzazioni, incertezza sulle risorse finanziarie, nuove richieste da parte degli enti locali, procedure di esproprio, ricorsi al TAR, ecc.):
  - Potenziamento Infrastrutturale e tecnologico Caserta-Foggia;
  - Raddoppio Bari-Taranto;
  - Raddoppio Pescara-Bari;
  - Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio;

- **Fase progettuale** (complessità progettuale, difficoltà del soggetto tecnico, nuovi input progettuali, approfondimenti progettuali, ecc.):
  - Raddoppio Bologna-Verona;
  - Raddoppio Genova-Ventimiglia;
  - Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella- Venusto;
  - Raddoppio della linea Bergamo-Treviglio;
  - Roma Smistamento - Ampliamento rimessa ALE e realizzazione Polo;

- **Gare d'appalto** (ritardi nell'avvio, esiti negativi, offerte in aumento, ecc.):
  - Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo;

- **Integrazione fra progetti** (ritardi di progetti che impattano su altri progetti o che non ne rendono conveniente l'attivazione):
  - Potenziamento del Passante di Napoli.

Alcuni dei citati progetti riportano slittamenti sui tempi di conclusione abbastanza rilevanti. Si riporta di seguito un elenco di tali progetti, con il relativo slittamento e le cause riferite dal Gestore:

PROGETTO	RITARDO (mesi)	CAUSA
Roma Smistamento-Ampliamento rimessa ALE e realizzazione Polo	60	Passaggio di committenza: 2ª fase riavviata su rinnovati input progettuali. Nuova articolazione delle attività.
Quadruplicamento della tratta Torino P.Susa-Torino Stura (tratta P.Susa-Dora)	51	Riprogettazione susseguente ad intesa sottoscritta per la realizzazione del sottopasso fiume Dora e rilocalizzazione della stazione P.Nuova.
Raddoppio Milano-Mortara	30	Necessità di riarticolare il progetto per limitare la Conferenza di Servizi. Opposizione di EE.LL. sulle modalità di attraversamento del territorio.
Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo	24	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione. Inserimento dell'intervento di sistemazione e velocizzazione del piano del ferro della stazione di Bologna C.le, recentemente stralciato, incrementando la capacità di stazione con i restanti investimenti previsti.
Sistema Comando e Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24	Completamento lavori afferenti. Ritardo approvvigionamento materiali per ACEI/SCC.
Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	24	Interferenze con esercizio. Limiti di risorse nelle Imprese. Complessità realizzativa apparati ACS/ACEI.
Roma S.Lorenzo competamento Omav	24	Contenzioso con l'appaltatore
Potenziamento Sistema Comando e Controllo nodo di Genova	21	Visite Commissione verifica tecnica. Interferenze con esercizio. Innovazione tecnologica.
Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio	18	Sospensione attività realizzazione tratta La Martella-Venusio per problemi connessi alla disponibilità di tutte le risorse necessarie.
Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano –Udine e scalo Cervignano	18	Ritardata definizione accordi con EE.LL. per la soppressione di alcuni passaggi a livello.
Cintura Nord di Roma	12	Ricorso al TAR di privati su modalità di asservimento.
Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo)	12	Revisione dei tempi di realizzazione tratta Andora-S.Lorenzo per difficoltà su scavo gallerie ed imbocchi.
Adeguamento al traffico merci linea Domodossola-Luino-Ovada-Novara-Genova	12	Allungamento attività negoziali; difficoltà nelle procedure espropriative; revisione progettuale per ampliamento sagoma tratta Arona-Premosello.
Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre	12	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione.

Rilevamento Termico Boccole	12	Integrazione progettazioni. Interferenza altri appalti.
Potenziamento tecnologico Bologna-Verona-Brennero	12	Ritardo assegnazione appalti. Procedura fallimentare appaltatore su fabbricato posto centrale SCC.
Realizzazione sottostazioni elettriche innovative.	12	Problemi con espropri. Interferenze con altri cantieri. Variazioni richieste da EE.LL. .
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona	12	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione.

Per ciascun progetto, il dettaglio degli scostamenti rispetto ai tempi di ultimazione precedentemente previsti è riportato in allegato 7 alla presente relazione.

6.7 - Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2002 sono stati soppressi complessivamente 2759 passaggi a livello, dei quali 1269 sulla rete fondamentale e 1490 su quella complementare.

Si registra, al 31/12/2002, l'esistenza di 7.415 passaggi a livello (P.L.): la loro distribuzione è sintetizzata nella tabella che segue.

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	443	56
Direttrici internazionali	217	55
Linee trasversali	305	53
Altre linee	4.732	1.554
TOTALE PARZIALE	**5.697**	**1.718**
TOTALE	**7.415**	

- Sono stati soppressi, nel 2000, 2001 e 2002 rispettivamente 126, 162 e 135 P.L. contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, e 117 per l'anno 2002.
- Attualmente sono in corso interventi soppressivi per complessivi 388 P.L. (fondi L.189/83, 354/98 ed altri interventi di potenziamento) .
- La soppressione di ulteriori 278 P.L. è prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria (quadruplicamenti, raddoppi, varianti).
- Sono in corso le progettazioni esecutive di opere, già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria, per la soppressione di ulteriori 95 P.L .

In sintesi sono in corso di soppressione 761 P.L. ricadenti sulle seguenti direttrici/linee:

Direttrici / Linee	Interventi soppressivi in corso	Ulteriori interventi soppressivi	Progetti di soppressione già coperti da finanziamenti
Direttrici nazionali e nodi	116	91	54
Direttrici internazionali	82	80	1
Linee trasversali	50	50	5
Altre linee	140	57	35
TOTALI PARZIALI	**388**	**278**	**95**
TOTALE	**761**		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 759 P.L. sono stati così definiti:

- 115 P.L. entro il 2003;
- 128 P.L. entro il 2004;
- 136 P.L. entro il 2005;
- 181 P.L. entro il 2006;
- 201 P.L. entro il 2007;

Rispetto alla relazione di monitoraggio al 31/12/2001 si registra un aumento di ulteriori 115 interventi soppressivi, una riprogrammazione degli interventi, con riduzione del numero di interventi sulle previsioni per il periodo 2003-2005 ed un allungamento al 2007 per l'ultimazione.

Con l'ultimazione prevista degli interventi di soppressione dei passaggi a livello di cui si è detto, la consistenza dei P.L. sulla rete ferroviaria sarà di 6.654 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	**205**	**33**
Direttrici internazionali	**75**	**34**
Linee trasversali	**217**	**36**
Altre linee	**4.521**	**1.533**
TOTALE PARZIALE	**5.018**	**1.636**
TOTALE	**6.654**	

6.8 – Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno

Com'è noto, i risultati relativi ad uno specifico monitoraggio relativo agli Investimenti nel Mezzogiorno al 31/12/2002, sono già stati illustrati in sede CIPE, in ottemperanza alla Delibera n. 85/2002 dello stesso Comitato.

Il disegno di sviluppo della ferrovia nelle regioni del Sud d'Italia prevede un piano di interventi in grado di mostrare i primi effetti nel breve-medio periodo, e di costruire, parallelamente, le condizioni per un generale rilancio della dotazione infrastrutturale ferroviaria di tali regioni, con collegamenti efficienti anche lungo le direttrici trasversali.

Inoltre, le anticipazioni di alcune attivazioni, previste dal programma di accelerazione di alcuni progetti già in fase di attuazione, proposto dal Ministero ed approvato dal CIPE, permetteranno di anticipare i benefici attesi e di incrementare, in tempi più contenuti, la qualità del servizio offerto.

In base ai dati di pre-consuntivo forniti da R.F.I., nel corso del 2002 per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 600 milioni di euro, pari al 30% del totale nazionale.

I programmi per i quali le contabilizzazioni del 2002 risultano più consistenti, riguardano le direttrici (243 milioni di euro) ed, almeno in percentuale sul totale Italia, la soppressione dei Passaggi a Livello (10 milioni di euro). Inoltre, le contabilizzazioni per interventi sui nodi ferroviari sono pari a 92 milioni di euro. Per le opere di manutenzione straordinaria sono stati spesi - sempre nell'anno 2002- oltre 100 milioni di euro ed, infine, 12 milioni di euro sono stati impiegati per il programma di riqualificazione delle stazioni.

Dal 2000, l'incremento medio annuo delle contabilizzazioni nel Mezzogiorno supera il 23%.

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (*tra parentesi il contabilizzato 2002*):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 72 M€);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 38 M€);
- il potenziamento tecnologico della Bologna-Bari (circa 34 M€);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 21 M€);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 13 M€);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 27 M€);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 20 M€);
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 25 M€).

Di contro, alcuni progetti registrano ritardi notevoli. Tra questi, il Potenziamento della Caserta-Foggia e la costruzione della linea Ferrandina-Matera-Venusio (tra i principali motivi di ritardo citati da RFI, quelli afferenti ai rapporti con gli Enti Pubblici).

Con la citata Delibera n. 85/2002, il CIPE ha inoltre disposto l'avvio di 7 nuovi interventi nel Mezzogiorno, individuati dal Ministero e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafro-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;
- Siracusa-Ragusa-Gela;
- S.Gavino-Sassari-Olbia.

Su input del Ministero, gli studi di fattibilità in oggetto sono stati provvisoriamente finanziati a valere su risorse nella disponibilità della Società, ancorché non espressamente ad essi dedicate.

Tutti gli interventi traggono fondamento dalla verifica delle caratteristiche plano-altimetriche delle linee e dalla necessità di intervenire con varianti di tracciato, rettifica delle curve, riduzione delle pendenze, interventi nelle gallerie, opere di consolidamento bonifica e salvaguardia dell'infrastruttura.

Ulteriori interventi previsti sono quelli di automazione/soppressione di alcuni P.L. ubicati lungo le tratte in questione e di adeguamento tecnologico delle linee e degli impianti.

In relazione allo stato delle progettazioni, inoltre, il monitoraggio specificamente attuato ha evidenziato che al Sud del Paese la percentuale degli interventi in fase di Progettazione Definitiva è notevolmente maggiore del corrispondente dato relativo agli interventi ubicati nel Centro-Nord. Lo stato avanzato delle progettazioni lascia presupporre una rapida cantierizzazione di queste opere.

Si riportano, schematicamente, le principali attivazioni segnalate da R.F.I., nel 2002:

- Raddoppio delle tratte:
  - Messina-Villafranca (km 18)
  - Barcellona (ME) -Novara (ME) – bivio T. Vigliatore-Novara (2,3 km)
  - Attivazione in variante Porto di Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-Apricena (31 km).

- Attivazione Blocco Automatico banalizzato a correnti codificate:
  - tratto di linea Villa Literno- Pozzuoli.

- Banalizzazione del blocco:
  - Caserta-Bivio Maddaloni e Cancello-Nola (13 km).

➢ Attivazione del blocco conta-assi:

- tratta in variante Porto di Vasto-Vasto S.Salvo, Lesina-Apricena;
- raddoppio Messina-Villafranca (18 km);
- collegamento CIS-Nola (1,6 km); Nocera Inf.-Salerno (17 km);
- nuova linea di Interconnessione di Novara (2,3 km).

➢ Elettrificazioni sui raddoppi e varianti:

- Messina-Villafranca;
- Porto di Vasto- Vasto S.Salvo;
- Lesina-Apricena;
- collegamento CIS-Nola;
- Interconnessione di Novara –bivio T. Vigliatore-Novara (2,3 km).

Ed inoltre:

- Realizzazione nuovo impianto Polifunzionale (I.D.P.) di Napoli Smistamento; Nola-Interporto e Bivio-Nola.
- Realizzazione di 6 nuovi apparati statici (A.C.S.) di Napoli Smistamento IDP, Aversa, Lesina, Giugliano, Pozzuoli e S.Vito dei Normanni Realizzazione di 5 nuovi apparati centrali elettrici ad itinerari (A.C.E.I.) di Cava dei Tirreni, Nocera Sup., Teano, Bivio CIS-Nola, Saline.
- Attivazione del telecomando punto-punto delle tratte Bivio CIS Nola - Cancello, Vairano-Capriati e Vairano-Venafro.

6.9 – Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive

➢ *Gruppo FS*:

Come si è detto, il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2002 dal Gruppo F.S., considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a circa 5.600 milioni di euro, con un incremento del 18% rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2001.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato, l'anno 2002 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo, contabilizzazioni pari a circa 3.700 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 27% sui progetti.

Le contabilizzazioni relative al 2002 sono comunque di molto superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2001.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2002 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – pari a circa 26.800 milioni di euro, rappresenta circa il 54% dei corrispondenti finanziamenti (50.041 milioni di euro) e l'84% delle somme effettivamente erogate a favore di F.S. (32.013 milioni di euro).

Anche la Relazione dello scorso anno aveva evidenziato una notevole differenza tra il totale delle erogazioni "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Detta differenza risulta, al 31/12/2002, pari a circa 5.200 milioni di euro: in relazione alla rilevanza di tali somme, questo Ministero ha inoltrato, ad F.S., una specifica richiesta di informazioni.

➢ *FS S.p.A.*:

Gli investimenti che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di holding (F.S. S.p.A.) ammontano a circa 50 milioni di euro e possono ritenersi conclusi.

➢ *Trenitalia S.p.A.*:

Gli investimenti che ricadono su asset di Trenitalia S.p.A. presentano, per la parte relativa ai finanziamenti recati dallo Stato (6.427 milioni di euro), una percentuale di realizzazione complessiva dell'87% circa.

La quota più consistente è certamente quella relativa all'acquisto ed alla ristrutturazione del materiale rotabile, che presenta percentuali di realizzazione pari a circa il 90%.

L'importo contabilizzato nel 2002 (1.058 milioni di euro, dei quali 385 fonte Stato) è in linea con quello fatto registrare negli anni 2000 e 2001 e rispetta le previsioni di contabilizzazione fornite nella rilevazione dello scorso anno.

Trenitalia S.p.A prevede di completare nel 2006 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato - contrattualizzati, da ultimo, con il II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000 - con previsioni annuali di

spesa simili a quelle relative al 2002; si registra, inoltre, uno slittamento in avanti, di un anno, sulle previsioni fornite nella precedente relazione annuale.

La spesa complessiva di Trenitalia, considerando tutte le fonti di finanziamento, continua a presentare incrementi del 17% circa.

➢ *R.F.I. S.p.A.*:

Più articolato è, ovviamente, il quadro degli investimenti la cui esecuzione è affidata ad R.F.I. S.p.A. : considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2002 una somma pari a 4.529 milioni di euro (+ 19% rispetto al 2001), di cui circa 2.500 relativi al sistema AV/AC.

Tale cifra (4.529 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2002 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti (4.542 milioni di euro). Lo stesso Piano prevede, per il 2003, un grosso incremento delle contabilizzazioni che dovrebbero attestarsi intorno ai 6.400 milioni di euro.

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI ha effettuato nell'anno 2002 contabilizzazioni per 3.324 milioni di euro, di cui 2.005 sulla rete tradizionale (+ 15% rispetto al 2001) e 1.319 per il sistema AV/AC (+ 75% rispetto al 2001).

Sempre relativamente ai finanziamenti recati dallo Stato, il 2002 fa registrare, quindi, incrementi superiori al 30% rispetto all'anno 2001 e dell'80% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Considerando la rete tradizionale, inoltre, il 2002 evidenzia un aumento delle contabilizzazioni del 40% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Nonostante questi ulteriori incrementi della capacità di spesa, lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) non confluiti nel nuovo Contratto di Programma 2001-2005 si aggira intorno all'80%. Sull'incremento di tale percentuale rispetto a quella rilevata lo scorso anno (60%), pesa, ovviamente, il più volte citato passaggio, dal vecchio al nuovo Contratto di Programma, di sette progetti che riportavano basse percentuali di realizzazione ed hanno evidenziato aumenti di costo.

Inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di esecuzione dei lavori e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio. Come si è già riferito, il completamento di tutti gli interventi relativi a tale Contratto è previsto per il 2010, con un ulteriore ritardo di due anni sulle previsioni di ultimazione del rilevamento dello scorso anno. Sull'elevata probabilità di dover registrare, per il 2002, ulteriori slittamenti rispetto a quelli rilevati al 31/12/2001 si era già detto nella precedente Relazione, sulla base del confronto tra le contabilizzazioni annuali medie necessarie al rispetto dei tempi programmati e le contabilizzazioni previste.

I seguenti progetti presentavano ritardi consistenti già lo scorso anno e registrano ulteriori slittamenti:

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona (21 mesi lo scorso anno, 12 nel 2002 - SAL/CVI 38%);

- Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova (12 mesi nel 2001, ulteriori 12 quest'anno - SAL/CVI 86%);
- Raddoppio Milano-Mortara (12 mesi nel 2001, 30 mesi nel 2002 - SAL/CVI 2%).

Le cause degli slittamenti ulteriori sono prevalentemente le medesime evidenziate già lo scorso anno (allungamento attività di gara, rapporti con gli Enti Locali, etc.).

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano ritardi consistenti sono (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Quadruplicamento della tratta Torino P.Susa-Torino Stura (tratta P.Susa-Dora) (51mesi - CVI 265,98 M€ - SAL/CVI 14%);
- Sistema Comando e Controllo Genova-Roma e Pontremolese (24 mesi - CVI 353,67 M€ - SAL/CVI 83%);
- Potenziamento tecnologico Bologna-Bari (24 mesi - CVI 248,34 M€ - SAL/CVI 70%);
- Potenziamento Sistema Comando e Controllo nodo di Genova (21 mesi - CVI 128,71 M€ - SAL/CVI 60%);
- Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano (18 mesi - CVI 334,27 M€ - SAL/CVI 97%).

Continuano a mostrare, infine, contabilizzazioni estremamente ridotte (spesso nulle) i progetti di investimento di tipo 1 e 2 relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Infatti, tra i progetti rientranti in tale gruppo (10 in totale), ben cinque non registrano contabilizzazioni (tra questi i progetti inerenti gli impianti di Milano, Novara e Taranto) e per alcuni di essi R.F.I. non ha potuto fornire una ragionevole data di ultimazione. I cinque progetti in corso di avanzamento registrano complessivamente poco più di 6 milioni di euro di spesa (di cui 4,6 milioni per il terminale di Pomezia), pari a circa il 7% dei relativi finanziamenti. I 6 progetti per i quali la data di ultimazione viene fornita, dovrebbero essere consegnati entro il 2006, ma perché ciò possa avvenire dovrebbero aumentare considerevolmente le medie annuali di spesa.

Contabilizzazioni estremamente ridotte ed anche nulle si registrano inoltre sui progetti di investimento relativi alla realizzazione degli scali merci.

Sempre con riferimento agli interventi non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005, invece, notevole sviluppo hanno mostrato i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi (Firenze, Roma e Napoli in particolare) e sulle Direttrici (Adriatica, Tirrenica e Brennero). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 60% del costo preventivato. Per le Direttrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 70%.

Se l'andamento della spesa prevista nel Piano di Priorità degli Investimenti dovesse essere confermato, il termine indicato dal Gestore per il completamento degli interventi relativi al Contratto di Programma 1994-2000 (anno 2010) dovrebbe poter consentire la loro effettiva conclusione; tale termine, però, non tiene conto che per alcuni progetti è in corso una riprogrammazione delle attività.

Inoltre, le notizie fornite dal Gestore sulle cause che hanno generato gli slittamenti temporali di alcuni progetti, e fra queste soprattutto:

- complessità relative all'approvazione dei progetti da parte degli Enti Locali, che costringono a variazioni degli input progettuali;
- difficoltà nella realizzazione di apparati tecnologici, connesse sia alla limitata disponibilità del mercato della produzione, sia alle sopravvenienti innovazioni dei relativi settori;
- problematiche inerenti le procedure espropriative,

fanno prevedere possibili ulteriori slittamenti dei tempi di ultimazione e, probabilmente, anche aumenti dei costi.

Lo stato di attuazione degli investimenti previsti sulla rete convenzionale dal Contratto di Programma 2001-2005 risulta in progresso rispetto allo scorso anno: nel corso del 2002 sono stati contabilizzati 694 milioni di euro contro i 294 del 2001 (trattasi di un Contratto stipulato a maggio 2001). Di tale somma il 47% è relativo ai progetti di Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma) ed il 38% ad interventi di manutenzione straordinaria (Tabella 4). Della rimanente quota una parte (65 milioni di euro) è relativa agli ulteriori progetti transitati dal vecchio Contratto di Programma 1994-2000. Si registrano inoltre le prime contabilizzazioni (29 milioni di euro) per i progetti di Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo della rete infrastrutturale).

In sintesi, gli investimenti previsti sulla rete convenzionale, evidenziano al 31/12/2002 l'evoluzione descritta nella seguente tabella (nella prima colonna è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto al costo globale stimato, nella seconda è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto ai relativi finanziamenti) :

	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	30,48%	40,96%
Tabella 2bis (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	41,24%	49,56%
Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo)	0,33%	3,71%
Tabella 4 (manutenzione straordinaria)	9,12%	20,61%
Tabella 5 (ricerca)	6,83%	20,49%
Tabella 6 (risanamento acustico e gallerie)	0,38%	2,86%

Sempre con riferimento agli investimenti sulla rete convenzionale previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, il totale contabilizzato al 31/12/2002, pari a 4.928 milioni di euro, corrisponde al 18% dei costi preventivati.

Un notevole incremento sia rispetto al 2001 che alla media degli anni 1993-2001 si è avuto per i programmi inerenti gli investimenti sulle Direttrici per i quali il contabilizzato 2002 è pari a 294 milioni di euro, con un aumento percentuale del 30% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Raddoppio Palermo-Messina (72 M€);
- Potenziamento Pontremolese (51 M€);
- Raddoppio Bologna-Verona (32 M€);

I programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi presentano risultati in linea con il 2001 (circa 50 milioni di euro), ma comunque in aumento rispetto alla media 1993-2001. . Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i nodi di Napoli e Milano.

Per quel che riguarda le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC, nel 2002 esse sono state pari a 2.483 milioni di euro, di cui 1.319 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, con aumenti percentuali, rispetto al 2001, pari rispettivamente al 23 ed al 75%.

Il sistema presenta, comunque, uno stato complessivo di attuazione superiore al 50 % solo per le tratte Bologna-Firenze (52%) e Roma-Napoli (72%). Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2002, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano: ciò ha permesso una notevole crescita dei relativi stati di avanzamento (in percentuale, rispettivamente, pari al 21 ed al 13%).

Per quanto concerne, infine, i tempi di ultimazione dei progetti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni. Si riportano di seguito i progetti di investimento per i quali si registrano slittamenti consistenti:

- Roma Smistamento-Ampliamento rimessa Ale e realizzazione Polo (60 mesi - CVI 64,25 M€ - SAL/CVI 36%);
- Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo (24mesi - CVI 291,27 M€ - SAL/CVI 2%);
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo) (12 mesi - CVI 746,73 M€ - SAL/CVI 42%);
- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio (18 mesi - CVI 334,55 M€ - SAL/CVI 63%);
- Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre (12 mesi - CVI 96,58 M€ - SAL/CVI 3%).

I dati forniti lasciano presumere, per l'anno 2003, la possibilità di ulteriore slittamento dei tempi e dei costi relativi ai progetti del Contratto di Programma 2001-2005.

6.9.1 - Conclusioni

Gli incrementi delle contabilizzazioni registrati nel corso del 2002, in linea con le previsioni riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, confermano il giudizio positivo già espresso, in merito, lo scorso anno.

Particolarmente significative, a tale proposito, le contabilizzazioni registrate per gli interventi nei Nodi la cui rapida attuazione, particolarmente importante ai fini della eliminazione dei principali colli di bottiglia, aveva incontrato, negli anni addietro, notevoli difficoltà.

Tuttavia, come si è avuto modo di evidenziare nel corso della presente relazione, si sono evidenziate, in particolare, tre specifiche problematiche, sulle quali sono necessarie alcune considerazioni:

- slittamento dei tempi di ultimazione previsti;

- aumento dei costi degli interventi;
- ulteriori esigenze di finanziamento su progetti del Contratto di Programma 1994-2000 e conseguente inserimento degli stessi progetti nel Contratto di Programma vigente.

Ovviamente i tre fenomeni sono collegati fra loro, in quanto il prolungarsi dei tempi di realizzazione costituisce una delle cause dell'aumento dei costi. Per tale motivo, progetti decisi e finanziati già da diversi anni evidenziano la necessità di essere inseriti nel programma di investimenti relativo al quinquennio 2001-2005 e rifinanziati, a valere su risorse che avrebbero invece dovuto essere destinate ai nuovi programmi. Tale argomento sarà approfondito in sede di approvazione del prossimo Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che sarà trasmesso alle Commissioni Parlamentari.

In particolare, l'inserimento, di anno in anno, di vecchi progetti nel nuovo Contratto, non consente un adeguato monitoraggio ed un efficace confronto delle effettive attività (avanzamento, contabilizzazioni) concernenti i singoli strumenti contrattuali. Inoltre, complica la corretta pianificazione degli investimenti effettuata con il Piano di Priorità che, aggiornato annualmente, non contempla nel dettaglio, i progetti rimasti a carico del "vecchio Contratto" che, secondo la logica adottata, dovrebbero solamente giungere a completamento.

Sin dal prossimo anno, quindi, saranno espunti dalle previsioni contrattuali tutti gli interventi completati, non più da monitorare, ed inseriti invece tutti i progetti ancora in corso di realizzazione, che vanno comunque monitorati indipendentemente dallo strumento contrattuale che li ha previsti e dalla necessità o meno di ulteriori finanziamenti. Si tratta, in definitiva, di completare il percorso di attuazione del sistema di monitoraggio "per singoli progetti" già avviato nel 2001, previsto nel I° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ed attualmente in fase di implementazione.

Quanto sopra sarà accompagnato da nuovi strumenti di controllo, connessi anche al Piano di Priorità degli Investimenti, con l'esplicitazione univoca delle previsioni di costo anche in funzione dei diversi gradi di studio o di progettazione, con chiara individuazione dei possibili scostamenti, positivi o negativi, delle stime effettuate.

Anche se la maggiore responsabilizzazione delle Società del Gruppo ed in particolare di RFI (richiesta esplicitamente nel I° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005) al rispetto dei tempi programmati (e quindi all'adozione delle opportune iniziative organizzative e procedimentali) sembra, per il 2002, aver avuto effetti positivi, alcuni dati riportati nella presente relazione lasciano presupporre ulteriori slittamenti, rispetto a quelli sin qui rilevati, nell'attuazione dei programmi di investimento.

In questo contesto, considerando tutte le attività relative all'attuazione di un progetto di investimento (progettazione, approvazione, appalto, realizzazione), appare opportuna, nell'ambito delle società del Gruppo, una più chiara determinazione delle attribuzioni di funzioni e specifiche competenze; in sintesi, occorrerebbe una maggiore focalizzazione dei compiti di ciascuna società che si basi sulle risorse disponibili e sugli obiettivi, consentendo l'attribuzione di responsabilità chiare e certe ai management aziendali e la conseguente, oggettiva, valutazione dei risultati da parte dall'azionista.

Appendice A* - *Finanziamenti straordinari per le aree depresse

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.4.1997) per un Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno e per il raddoppio e la velocizzazione di alcune linee; l'importo assegnato è pari a circa 165 milioni di euro *(318,9 miliardi di lire)*;
- Legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996) per l'elettrificazione Taranto – Brindisi e la velocizzazione della linea Lamezia Terme – Catanzaro; l'importo assegnato è pari a circa 36 milioni di euro *(70 miliardi di lire)*;
- Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.8.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato alle regioni meridionali, e per il collegamento e la progettazione di alcune linee; l'importo assegnato ammonta complessivamente a 250 milioni di euro *(485 miliardi di lire)*;

La tabella seguente mostra la ripartizione di tali finanziamenti:

DESCRIZIONE INTERVENTO	**FINANZIAMENTO CONCESSO** *(milioni di euro)*
Programma. miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno	47,2
Nuova linea Ferrandina-Matera	36,2
Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito	42,6
Velocizzazione linea Sibari-Cosenza	25,8
Velocizzazione linea Foligno-Terentola	12,9
TOTALE LEGGE 341/95	**164,7**
Elettrificazione linea Taranto Brindisi	15,5
Linea Lamezia-Catanzaro	20,7
TOTALE LEGGE 641/96	**36,2**
Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano	3,6
Miglioramento tecnologie	89,3
Materiale rotabile	154,9
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6
TOTALE LEGGE 135/97	**250,5**
TOTALE	**451,3**

Altre leggi di finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.3.1996 e Delibera CIPE 4.4.2001) per la seconda fase del raddoppio della linea ferroviaria Palermo – Punta Raisi *(realizzazione opere*

costituenti la tratta funzionale tra la fermata di Orleans e quella del Palazzo di Giustizia); l'importo assegnato ammonta a circa 41 milioni di euro *(80 miliardi di lire)*;

- Legge 208/98 (Delibera CIPE 6.8.1999) per la realizzazione della variante del raddoppio della linea ferroviaria Bari – Taranto nel comune di Palagianello; l'importo assegnato ammonta a circa 16 milioni di euro *(30 miliardi di lire)*.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

Legge 341/95, 641/95, 135/97 (situazione al 31.12.2002)

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	239,58
Progetti da attivare	72,31
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	167,32
Lavori da avviare	72,27
Perizia di spesa	167,32

Le contabilizzazioni effettuate in merito da R.F.I. S.p.A. sono evidenziate nella successiva Tabella.

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento al netto della quota definanziata	Quota Definanziamento	Finanziamento al lordo della quota definanziata	Deliberato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	47,2	17,5
Direttrici	1	Rete Calabra	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	15,2	7,1
		Direttrice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (più progettazione Matera - Altamura FAL)	36,2	-	36,2	36,2	1,5
		Rete Calabra	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	16,0	-
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,9	10,8
			Totale Legge 341/95	**164,7**	**-**	**164,7**	**127,5**	**37,0**
Sistema controllo marcia treni	3	PROGRAMMA SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	5,4	-	5,4	5,4	0,9
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	1,2	1,4	2,6	-	-
Direttrici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	29,7	-	29,7	29,7	6,7
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	37,2	-	37,2	37,2	4,3
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	-	-
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	-	3,6	3,6	1,9
			Totale Legge 135/97	**94,2**	**1,4**	**95,5**	**75,9**	**13,8**
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	4,2
		Rete Calabra	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	3,2
			Totale Legge 641/96	**36,2**	**-**	**36,2**	**36,2**	**7,4**
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	-	-
			Totale Legge 208/98	**15,5**	**-**	**15,5**	**-**	**-**
			Totale Aree depresse	**310,5**	**1,4**	**311,9**	**239,6**	**58,2**

***Appendice B* -Finanziamenti straordinari definiti con apposite Leggi**

B.1 - Premessa

I finanziamenti indicati dalle disposizioni originarie di legge sotto riportati non sono indicati nei provvedimenti di legge come aumenti di capitale.

La legge 23/12/2000 n. 388 (Finanziaria 2001) ha stabilito che le risorse finanziarie conferite alla F.S. S.p.A. come contributi alla realizzazione di opere specifiche di cui:

- all'art. 10 comma 1 della Legge 27 febbraio 1998 n. 30;
- all'art. 3 comma 2 della Legge 18 giugno 1998 n. 194;
- all'art. 4 comma 1 della Legge 8 ottobre 1998 n. 354;
- all'art. 3 commi 5 e 7 e all'art. 6 comma 1 della legge 7 dicembre 1999 n. 472;

sono attribuite alla F.S. S.p.A. quali aumenti di capitale sociale per le finalità previste dalle medesime leggi.

B.2 - Legge n. 30 del 27/2/98

La legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere alla F.S. S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro (lire 470 miliardi) per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto ferroviario Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova – Ventimiglia.

La stessa legge autorizzava il contributo di circa 8 milioni di euro (lire 15 miliardi) per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro (lire 485 miliardi).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	210,60
Progetti da attivare	39,88
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	210,60
Lavori da avviare	0,00
Perizia di spesa	210,60

RFI S.p.A riferisce sullo stato di attuazione secondo i dati riportati nella successiva tabella:

Gruppo Programmi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento al netto della quota definanziata	Quota Definanziamento	Finanziamento al lordo della quota definanziata	Deliberato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Direttrici	1	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andorra-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	202,6	40,1	242,7	202,9	0,0
Nodi	1	Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,6
			Totale legge 30/98	**210,4**	**40,1**	**250,5**	**210,6**	**7,6**

B.3 - Legge n.194 del 18/7/1998

La legge prevedeva, all'articolo 3, interventi nel settore del trasporto rapido di massa e ferroviario.

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di circa 13 milioni di euro (lire 25 miliardi).

Nel corso dell'anno 2002 sono state effettuate le prime contabilizzazioni, che assommano complessivamente a circa 3 milioni di euro.

B.4 - Legge n.472 del 7/12/99

La legge 472 del 7/12/99, "interventi nel settore dei trasporti", prevedeva alcune iniziative per i collegamenti internazionali intermodali e altre a favore di FS.

- L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti in favore di F.S. S.p.A..

  In particolare, al comma 5, per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n.5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno, sono state autorizzate spese per circa 83 milioni di euro (160 miliardi di lire).

Al comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro (3 miliardi di lire) per la urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como.

- L'articolo 6, "ristrutturazione e ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia", riguardava interventi specifici per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia per un ammontare di circa 2,5 milioni di euro (5 miliardi lire).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	19,03
Progetti da attivare	67,70
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	5,70
Lavori da avviare	13,33
Perizia di spesa	5,70

Circa lo stato delle contabilizzazioni dei citati finanziamenti, RFI riferisce con i dati riportati nella successiva tabella.

I progetti di investimento riportati nelle prime tre righe ed evidenziati con un asterisco (*), fanno capo ai nuovi interventi definiti dalla Legge Obiettivo e per i quali il gestore dell'Infrastruttura ha avviato le attività preliminari di progettazione. Per tali progetti, il Gestore ha deliberato delle anticipazioni su risorse già disponibili.

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziato	Deliberato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Nodi	1	Progetto di legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (*)	0,0	1,8	0,0
Direttrici	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona (*)	0,0	0,3	0,0
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV / AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (*)	0,0	8,6	1,5
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	2,6	2,6	0,2
Sistema Linee di Accesso al Gottardo	1	Sistema linee di accesso al Gottardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	82,6	4,6	0,0
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,5	1,2	0,0
			Totale legge 472/99	**86,7**	**19,0**	**1,7**

Appendice C - Elenco allegati

Allegato 1: Tabelle "A" e "A1" del Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)

Allegato 2: Interventi previsti dal I° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)

Allegato 3: Interventi previsti dall'accordo preliminare al II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 *(importi in lire)*

Allegato 4: Interventi previsti dal II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)

Allegato 5: Interventi previsti dal III° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ai sensi dell'art. 3 della Legge 354/98

Allegato 6: Contratto di Programma 2001-2005 : investimenti previsti sulla rete tradizionale *(importi in lire)*

Allegato 7: Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento sulla Rete Convenzionale

ALLEGATI

ALLEGATO 1

Tabelle “A” e “A1” del Contratto di Programma 1994-2000

INVESTIMENTI FINANZIATI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA del 29.12.1992 (1)

- IMPIEGHI -

Importo in miliardi di lire

AREA DI INTERVENTO	TOTALE
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	29
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE *(vedi pagine 2, 3, 4)* *DIRETTRICI* *NODI* *RETI DI BACINO*	17.711
MATERIALE ROTABILE	4.900
INTERVENTI DIFFUSI	1.579
RISCHI ED IMPREVISTI	312
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	2.388
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	3.500
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (2) (A CARICO DELLO STATO)	8.331
TOTALE A CARICO DELLO STATO	38.750

- FONTI -

Mutui residui al 31.12.92 e cassa	3.700
Mutui già autorizzati per legge (1993-1998)	24.500
Legge 23.12.92 n. 500 - Finanziaria 1993- (aumento di capitale)	8.250
Ulteriori risorse CEE e Mezzogiorno	2.300
TOTALE	38.750

NOTE:

(1) Approvati dal C.I.P.E.T. il 30.11.93

(2) SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA'

a carico dello Stato	8.331
a carico dei privati	12.440
TOTALE	20.771

IL TOTALE DEGLI INVESTIMENTI STATO 38.750 + PRIVATI 12.440, AMMONTA A 51.190 MILIARDI

TABELLA A pag 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A" descrizione
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	completamento del raddoppio Ospedaletti-S.Lorenzo della linea Genova-Ventimiglia ed ACEI di Voghera
TORINO-MODANE	attrezzaggio tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO/NOVARA	adeguamento per traffici intermodali del tratto di valico e elettrificazione Domodossola-Novara
MILANO/CHIASSO	adeguamento per traffici intermodali
BRENNERO-VERONA-BOLOGNA/MODENA	adeguamento per traffici intermodali e potenziamento attrezzaggio tecnologico intero asse, raddoppio della Bologna-Verona nei tratti Ca' di David-Poggio Rusco e S.Giovanni-Tavernelle, ed elettrificazione Verona-Modena
TARVISIO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	completamento raddoppio Udine-Tarvisio, circonvallazione di Udine (fase) e nuovo scalo di Cervignano
VENEZIA-TRIESTE/VILLA OPICINA	adeguamento tecnologico e per traffici intermodali su tratti di linea
TORINO-MILANO-VENEZIA	attrezzaggio tecnologico
TORINO-GENOVA	attrezzaggio tecnologico
ALESSANDRIA/NOVI L.-PIACENZA	attrezzaggio tecnologico di tratti
GENOVA-ROMA	attrezzaggio tecnologico e collegamento al porto di Civitavecchia
LA SPEZIA-PARMA/FIDENZA	raddoppio dei tratti Vezzano-S.Stefano M. e Bercato-Solignano, attrezzaggio tecnologico e nuovo scalo merci di S.Stefano M.
MILANO-ROMA	attrezzaggio tecnologico
BOLOGNA-PADOVA	completamento raddoppio e attrezzaggio tecnologico
BOLOGNA-ANCONA	attrezzaggio tecnologico
PISA-FIRENZE	attrezzaggio tecnologico
ORTE-FALCONARA	raddoppio dei tratti Campello-Foligno e Montecarotto-Falconara ed attrezzaggio tecnologico
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	quadruplicamento Napoli-Salerno e attrezzaggio tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento elettrificazione dell'intera direttrice, raddoppio dei tratti Ortona-Casalbordino, Vasto-Porto di Vasto, Bari T.M.-Mola di Bari e Brindisi-Tuturano, attrezzaggio tecnologico
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Benevento-Apice e attrezzaggio tecnologico
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	raddoppio di tratti tra Bari e Taranto e attrezzaggio tecnologico tratto Taranto-Crotone-Reggio Calabria
PALERMO-MESSINA-SIRACUSA	raddoppio dei tratti Patti-Terme di Vigliatore, Villafranca-Messina, Fiumefreddo-Carruba e Targia-Siracusa

IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	9.439 miliardi

TABELLA A pag. 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A" descrizione
TORINO	Quadruplicamento Lingotto-Stura e potenziamento impianti del nodo
MILANO	nuova linea "passante" Certosa/Bovisa FNM Lancetti-P.Vittoria Rogoredo/Bivio Lambro (parte FS) e connesse ristrutturazioni delle stazioni Rogoredo e Certosa, IDP Fiorenza e impianto di Chiaravalle Quadruplicamenti Rogoredo Melegnano e Lambrate-Treviglio Raddoppio Airuno Calolziocorte Scalo di Segrate
VENEZIA	adeguamento impianti
GENOVA	nuovo collegamento tra il porto di Voltri e la linea Genova Ovada nuova stazione "intelligente" a Genova Principe e nuovo impianto di telecomando del nodo
BOLOGNA	quadruplicamento Corticella-Castelmaggiore automazione scalo di S.Donato ACEI stazione Bologna Centrale
FIRENZE	quadruplicamenti Castello-Rifredi e Campo Marte-Roveraano ripristino linea "faentina" nuovo IDP di Ormannoro
ROMA	ACEI Roma Termini e sistemazione fabbricati di stazioni e piazza del Cinquecento sestuplicamento Smistamento-Tiburtina e ristrutturazione Tiburtina, Ostiense e Fiumicino nuovi impianti di Prenestina raddoppio e elettrificazione S.Pietro-La Storta completamento cintura nord quadruplicamento Casilina-Ciampino tecnologie per alte densità di traffico
NAPOLI	nuovo scalo di Marcianise e relativa linea di shuntaggio Cancello-S.Maria C.V. ristrutturazione impianti e attrezzaggio tecnologico
BARI	raddoppio Bari Centrale-Bari T.M.
REGGIO CALABRIA	adeguamenti
PALERMO	nuovo collegamento con l'aeroporto di P.Raisi, con elettrificazione e potenziamento per il servizio metropolitano della relazione Palermo-P.Raisi

IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	6.876 miliardi

TABELLA A pag. 4

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	TABELLA "A" descrizione
NORD - OVEST	CTC linee: Carmagnola-Bra, Chivasso-Aosta, Cuneo-Mondovì, Fossano-Cuneo, Premosello-Novara, Santhià-Arona, Luino-Laveno-Gallarate, Milano-Mortara, Sondrio-Colico-Lecco, Treviglio-Cremona, Castelvetro-Piacenza, Brescia-Parma, Cremona-Mantova e Cremona-Fidenza interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
NORD - EST	CTC linee: Bolzano-Merano, Vicenza-Schio, Isola della Scala-Cerea, Legnago-Rovigo, Mantova-Monselice, Trento-Bassano, Mestre-Trento, Castelfranco V.-Calalzo, Gemona-Pinzano-Sacile sistema di CTC regionale sull'area centrale veneta elettrificazione Mantova-Monselice interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
CENTRO - NORD	CTC linee: Lucca-Aulla, Lucca-Viareggio, Pistoia-Lucca-Pisa, Castelbolognese-Ravenna, Ferrara-Rimini, Lavorrola-Granarolo-Faenza-Russi, Borgo S.L.-Faenza potenziamento degli impianti ferroviari del porto di Ravenna interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
TIRRENICA SUD	CTC linee: Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri, Cancello-Avellino, Benevento-Avellino-Codola, Benevento-Campobasso-Termoli, Battipaglia-Potenza, Sibari-Cosenza completamento elettrificazione Battipaglia-Potenza-Metaponto elettrificazione linea Sibari-Cosenza-Paola e variante di S.Marco-Roggiano-Mongrassano interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
ADRIATICA	CTC linee: Terontola-Foligno, Terni-L'Aquila-Sulmona, Potenza-Metaponto interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
SICILIA	CTC linee: Carini-Alcamo, Castelvetrano-Trapani, Modica-Siracusa, Roccapalumba-Caltanissetta X., Caltanissetta X.-Bicocca, Fiumetorto-Porto Empedocle elettrificazione Fiumetorto-Porto Empedocle, Bicocca-Caltanissetta X.-Fiumetorto e Canicattì-Caltanissetta X. interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
SARDEGNA	variante Campeda-Bonorva DCA linee: Villamassargia-Iglesias e Decimomannu-Villamassargia

IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	1.396 miliardi

TABELLA "A1"
PAG. 1

INVESTIMENTI FINANZIATI DALLE LEGGI FINANZIARIE DEL 1994 E DEL 1995

- IMPIEGHI -

Importi in miliardi di lire

AREA DI INTERVENTO		TOTALE
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	(1)	100
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE	*(vedi pagina 2, 3, 4)*	7.316
DIRETTRICI		
NODI		
RETI DI BACINO		
MATERIALE ROTABILE		3.150
INTERVENTI DIFFUSI		868
RISCHI ED IMPREVISTI		108
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	(2)	2.650
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE		0
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92		750
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (A CARICO DELLO STATO)	(3)	1.260
INTERESSI INTERCALARI T.A.V. PER IL 1995		150
TOTALE A CARICO DELLO STATO		16.350

- FONTI -

Legge 24.12.93 n. 538 - Finanziaria 1994 - (aumento di capitale)	8.050
Legge 23.12.94 n. 725 - Finanziaria 1995 - (aumento di capitale)	8.300
TOTALE	16.350

NOTE:

(1) Quota italiana per studi e progettazioni per la Torino-Lione e per il nuovo Brennero

(2) I fabbisogni indicati si riferiscono ai soli anni 1994 e 1995

(3) SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA'

a carico dello Stato	1.260
a carico dei privati	2.835
TOTALE	4.095

IL TOTALE DEGLI INVESTIMENTI, STATO 16.350 + PRIVATI 2.835, AMMONTA A 19.185 MILIARDI

TABELLA A1 pag. 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A1" descrizione
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	miglioramento accessi scalo di Ioja
TORINO-MODANE	potenziamento attrezzaggio tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO/NOVARA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
MILANO/CHIASSO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
BRENNERO-VERONA-BOLOGNA/MODENA	completamento raddoppio Bologna-Verona
TARVISIO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
VENEZIA-TRIESTE/VILLA OPICINA	completamento adeguamento per traffici intermodali
TORINO MILANO-VENEZIA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
TORINO-GENOVA	attrezzaggio tecnologico
ALESSANDRIA/NOVI L.-PIACENZA	attrezzaggio tecnologico
GENOVA-ROMA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
LA SPEZIA-PARMA/FIDENZA	raddoppio di tratti funzionali tra S.Stefano M.-Chiesaccia T. e Solignano Fornovo, completamento attrezzaggio tecnologico
MILANO-ROMA	potenziamento attrezzaggio tecnologico (fase)
BOLOGNA-PADOVA	completamento attrezzaggio tecnologico
BOLOGNA-ANCONA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
PISA-FIRENZE	tratto di quadruplicamento
ORTE-FALCONARA	completamento raddoppio Terni-Orte
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento raddoppio intera direttrice e potenziamento attrezzaggio tecnologico Ancona-Bari
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Vitulano-Benevento
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	completamento raddoppio Bari-Taranto
PALERMO-MESSINA-SIRACUSA	completamento raddoppio Patti-Messina e potenziamento attrezzaggio tecnologico intera direttrice

IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	4.989 miliardi

TABELLA A1 pag. 3

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A1" descrizione
TORINO	Adeguamenti merci
MILANO	Completamento raddoppio Carnate Calolziocorte Potenziamento attrezzaggio tecnologico (fase funzionale) Raddoppio Milano Mortara
BOLOGNA	nuove fermate metropolitane (1° fase) sistemazione impianti di Bologna C.le, Arcoveggio e Ravone potenziamento attrezzaggio tecnologico
FIRENZE	adeguamenti
ROMA	raddoppio Prenestina Lunghezza nuove fermate (1° fase) potenziamento attrezzaggio tecnologico (1° fase)
NAPOLI	innesto nel "passante" Giuliano Pozzuoli della linea Cancello Napoli potenziamento attrezzaggio tecnologico
REGGIO CALABRIA	completamento fermata di Lido e sistemazione lungomare raddoppio Reggio C. Pellaro
CATANIA	raddoppio Catania Ognina Catania Centrale
PALERMO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
interventi diffusi nei nodi	nuove fermate per servizio metropolitano miglioramento servizi di stazione
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	1.527 miliardi

TABELLA A1 pag. 4

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	TABELLA "A1" descrizione
NORD - OVEST	interventi vari di adeguamento
NORD - EST	ripristino linea Treviso-Portogruaro ed adeguamenti vari
CENTRO - NORD	raddoppio Russi-Ravenna ed adeguamenti vari
TIRRENICA SUD	ripristino linea Civitavecchia Capranica ed adeguamenti vari
ADRIATICA	nuova linea Ferrandina Matera ed adeguamenti vari
SICILIA	interventi vari di adeguamento
SARDEGNA	interventi vari di adeguamento

IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	800 miliardi

ALLEGATO 2

Interventi previsti dal I° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

RIEPILOGO per i settori stabiliti dalla legge finanziaria 1996

importo previsto dalla legge
MLD 8.940

importi in miliardi di lire

SETTORI DI INTERVENTO STABILITI DALLA LEGGE	IMPORTO PREVISTO DALLA LEGGE	RIDUZIONI DI STANZIAMENTI PREGRESSI (*)	ULTERIORI RIDUZIONI (**)	IMPORTO DA PROGRAMMARE
25% INVESTIMENTI SULLE TRASVERSALI E PER L'INTERMODALITA'	2.235	515	66	1.654
25% INVESTIMENTI PER A.V. E POTENZIAMENTO DELLA RETE TRADIZIONALE	2.235	515	66	1.654
35% INVESTIMENTI NELLE REGIONI MERIDIONALI	3.129	0	142	2.987
15% NON STABILITO PER LEGGE	1.341	309	41	991
TOTALE GENERALE	8.940	1.339	315	**7.286**

(*) Con D.L. del 23.2.95 n.41, convertito con L. 22.3.95 n. 85, gli investimenti ferroviari già assicurati con provvedimenti legislativi ed oggetto del Contratto di Programma 1994-2000, sono stati ridotti di 1.309 miliardi di lire. La delibera CIPE del 13.3.96 -approvativa del C.D.P. 1994-2000- stabilisce che a tale riduzione si faccia fronte con le disponibilità recate dalle legge finanziaria 1996. Tale riduzione è stata operata proporzionalmente su tutti gli interventi con esclusione di quelli per il sud.
Con l'approvazione della legge 23.12.96 n.662 -art.2 comma 14- sono stati decurtati ulteriori 30 miliardi (misure di razionalizzazione della finanza pubblica).

(**) Con l'approvazione della legge n.663 -art. 2 comma 6- (finanziaria 97) è stata operata una ulteriore riduzione degli stanziamenti pregressi, pari a 315 MLD.Tale riduzione è stata operata proporzionalmente su tutti i settori di intervento.

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI SULLE TRASVERSALI E PER L'INTERMODALITA'

importo previsto dalla legge
MLD 1.654

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni settentrionali il 3.12.96
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEGLI IMPIANTI FERROVIARI NEI PORTI	40
SCALI MERCI E INTERMODALITA': PARMA, LECCO, BERGAMO MONTELLO, MODENA, CESENA, MASSA CARRARA, LA SPEZIA, RAVENNA, AREA ROMANA, PIATTAFORME LOGISTICHE E REVISIONE RETE DEGLI IMPIANTI, ADEGUAMENTO SAGOMA etc	320
TRASVERSALE (LIVORNO)-PISA-FIRENZE: Potenziamento dell'asse Livorno-Pisa Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa Elettrificazione Pisa-Collesalvetti-Vada } **prima fase funzionale** Potenziamento impianti merci di Livorno	80
DIRETTRICE PONTREMOLESE Tratto di raddoppio tra Solignano-Fornovo, progettazione dei tratti da raddoppiare	120
DIRETTRICE ORTE-FALCONARA Raddoppio dei tratti Baiano-Campello, Fabriano-P.M.Albacina e Castelplanio-Montecarotto, progettazione di massima del completamento del raddoppio dell'intera direttrice con progettazione esecutiva dei tratti P.M.Albacina-Castelplanio e Terni-Baiano	400
TECNOLOGIE PER AUTOMAZIONE LINEE E MEZZI (CTC+ATC)	110
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)	120
DIRETTRICE MILANO-VENEZIA Quadruplicamento Padova-Mestre e connesse sistemazioni del nodo di Venezia (1° lotto funzionale)	340
MATERIALE ROTABILE PER TRASPORTO REGIONALE	120
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	70
TOTALI	**1.720**
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6- (Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	66
Restano	**1.654**

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI PER A.V. E POTENZIAMENTO DELLA RETE TRADIZIONALE

importo previsto dalla legge
MLD 1.654

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni settentrionali il 3.12.96
SISTEMA A.V. : Maggiori oneri sull'asse TORINO-MILANO-NAPOLI e per progettazione degli assi Milano-Genova e Milano-Venezia	1.440
DIRETTRICE GENOVA-VENTIMIGLIA Raddoppio di una fase tra Andora e S. Lorenzo, progettazione esecutiva per il completamento del raddoppio dell'intera direttrice (quota parte di 700 miliardi)	240
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	40
TOTALI	**1.720**
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6- (Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	66
Restano	**1.654**

...DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI NELLE REGIONI MERIDIONALI

importo previsto dalla legge
MLD 2.987

INTERVENTO	IMPORTO ACCORDO DEL 10.9.96 (miliardi di lire)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)	335
TECNOLOGIE DI RETE (CTC GRANDE RETE+ATC+ACEI etc)	100
IMPIANTI POLIFUNZIONALI E ALTRI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	130
MAGGIORI ONERI PER COMPLETAMENTO INTERVENTI CDP 1994-2000 (A+A1)	
Completamento raddoppio Termoli-Lesina, Apricena-S.Severo	20
Completamento raddoppio Bari-Taranto	40
Completamento variante S. Marco Roggiano-Mongrassano	28
DIRETTRICE CASERTA-FOGGIA	540
Raddoppio di una fase funzionale tra Orsara e Cervaro, progettazione di massima per il completo raddoppio della linea	
RETE ABRUZZESE	
Potenziamento impianti per servizio metropolitano/regionale Teramo-Pescara -Sulmona ed elettrificazione Teramo-Giulianova	40
RETE MOLISANA	
Mantenimento in efficienza e velocizzazione asse Venafro-Campobasso-Termoli: studio di fattibilità e 1^ fase funzionale	50
RETI CALABRA E LUCANA	
Ammodernamento rete calabra, mediante ulteriori fasi di potenziamento tra Reggio Calabria e Roccella Jonica e una nuova variante Catanzaro Lido-Settingiano della linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme	155
Ristrutturazione impianti per miglioramento del servizio tra Potenza e S.Nicola di Melfi; ammodernamento tecnologico e mantenimento straordinario direttrici fondamentali; progetto di fattibilità tecnico-economica collegamento Matera-Altamura	55
DIRETTRICE MESSINA-PALERMO-CATANIA	
Raddoppio di una fase funzionale tra Fiumetorto e Cefalù, progettazione di massima per il completamento del raddoppio della direttrice	729
MESSINA: Ristrutturazione accessi approdi navi traghetto	7
Nuova nave per i traffici merci tra Villa S. Giovanni e Messina	40
Mezzi veloci per il traghettamento pendolari sullo Stretto di Messina	41
RETE SARDA	200
Raddoppio ed elettrificazione Decimomannu-S. Gavino	
SCALI MERCI E INTERMODALITA': PIATTAFORME LOGISTICHE E REVISIONE RETE IMPIANTI	30
MARCIAPIEDI ALTI, FERMATE PER IL SERVIZIO METROPOLITANO E MIGLIORAMENTO SERVIZI DI STAZIONE	40
MATERIALE ROTABILE PER TRASPORTO METROPOLITANO E REGIONALE (comprensivo di pendolini diesel per servizi sulla linea Jonica, rete sarda e molisana)	460
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	89
TOTALI	**3.129**
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6- (Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	142
Restano	**2.987**

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI NON STABILITI PER LEGGE

importo residuo dalla legge
MLD 991

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni settentrionali il 3.12.96
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)	800
REGIONE VALLE D'AOSTA E TRENTINO ALTO ADIGE: Protezione degli impianti ferroviari dal dissesto idrogeologico e interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico (con quota di finanziamento degli EE.LL.)	40
REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA Protezione degli impianti ferroviari dal dissesto idrogeologico e interventi di potenziamento tecnologico con velocizzazione asse Venezia-Trieste	30
IMPIANTI POLIFUNZIONALI E ALTRI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	100
BOLOGNA: RISTRUTTURAZIONE IMPIANTI E INNESTO DELLA LINEA DI VIGNOLA NEL NODO	32
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	30
TOTALI	**1.032**
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6- (Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	41
Restano	**991**

ALLEGATO 3

Interventi previsti dall'accordo preliminare al II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

ALLEGATO 3 - Interventi previsti dall'accordo preliminare al II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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

(*) FINANZIAMENTO OCCORRENTE PER COPRIRE ESIGENZE PER I SOLI ANNI '98 E '99

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE

PROGETTO	**MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO**

Nel piano Straordinario di interventi sulla rete FS per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono dettagliatamente previsti gli interventi necessari su 25 direttrici di traffico.

Gli interventi più urgenti sono stati analizzati in dettaglio, quantificandone costi, tempi di esecuzione e ricadute sull'equilibrio generale della circolazione ferroviaria, derivanti dalla loro esecuzione.

Tutti gli interventi sono stati organizzati in tre lotti e prevedono tempi di realizzazione di circa tre anni dalla consegna dei lavori.

Gli interventi prevedono principalmente:

1. rinnovamento del binario con contemporaneo risanamento della massicciata per km 1077
2. sostituzione totale traverse con contemporaneo risanamento della massicciata per km 162 circa
3. risanamento della massicciata o ricambio di rotaie per km 511 circa.

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE

PROGETTO	**MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.**

Nel piano Straordinario di interventi sulla rete FS per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono dettagliatamente previsti gli interventi necessari su 25 direttrici di traffico.

Gli interventi più urgenti sono stati analizzati in dettaglio, quantificandone costi, tempi di esecuzione e ricadute sull'equilibrio generale della circolazione ferroviaria, derivanti dalla loro esecuzione.

Tutti gli interventi sono stati organizzati in tre lotti e prevedono tempi di realizzazione di circa tre anni dalla consegna dei lavori.

Gli interventi prevedono principalmente:

1. Rinnovo di adeguamento delle condutture di contatto, dei pali e delle mensole di sostegno della linea di alimentazione elettrica dei binari di piena linea per km 1249 circa.
2. Rinnovo adeguamento delle condutture di contatto, dei pali e delle mensole di sostegno della linea di alimentazione elettrica dei binari di stazione per km 486 circa.

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE

PROGETTO	**MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA**

L'attività di manutenzione straordinaria contempla l'insieme di tutti gli interventi, suddivisi per settore tecnico specifico, interessanti il mantenimento in efficienza delle infrastrutture ferroviarie.

Parametro fondamentale di valutazione, determinante l'ordine di priorità per il finanziamento degli interventi, è rappresentato dallo stato di criticità dell'impianto, rispetto alla salvaguardia delle garanzie per il corrente esercizio ferroviario.

I lavori che scaturiscono dalla disamina così come sopra parametrizzata, sulle 25 principali Direttrici sono, in ordine prioritario di settore:

- Corpo stradale
- Ponti
- Gallerie
- Impianti di Sicurezza e Segnalamento.

Mentre sulla restante Rete risultano:

- Corpo Stradale
- Ponti
- Armamento
- Gallerie
- T.E.
- Impianti di Sicurezza e Segnalamento

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE

PROGETTO	**ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE**

Per l'adeguamento degli impianti alle disposizioni di legge, si è provveduto a delineare una mappa della criticità degli impianti per ciascun ambito territoriale.

La pianificazione degli interventi più critici ed urgenti richiede necessità finanziarie dell'ordine di circa 100 mld.

I finanziamenti in argomento vengono dedicati all'adeguamento degli impianti elettrici, alla bonifica o sostituzione delle strutture in cemento-amianto, alla protezione dal rumore e dagli agenti biologici. In ultimo, ma non di minore importanza, tutti gli interventi interessanti l'antinfortunistica orientata all'infrastruttura:

Tutto quanto sopra regolato da leggi e decreti di seguito specificati:

- L. 46/90
- L. 257/92
- DL 277/91
- L. 191/74
- DPR 547/55 e 303/56.

Inoltre :

- Risanamento Acustico
- Adeguamento delle lunghe gallerie ferroviarie.

PROGRAMMA	AUMENTO INFRASTRUTTURALE

PROGETTO	**AUMENTO PRODUTTIVITÀ**

Nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria gli interventi alle infrastrutture ferroviarie caratterizzati da frammentarietà o da una puntualità sul territorio vengono normalmente eseguiti con Personale FS supportato da adeguata meccanizzazione.

Per coprire le esigenze relative agli anni 1998 (quota già consunta) e 1999, necessita un finanziamento consistente in 550 mld. prevalentemente nei settori:

- Armamento
- T.E.

PROGRAMMA	AUMENTO INFRASTRUTTURALE

PROGETTO	**MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI**

Nel contesto delle attività destinate al Mantenimento in efficienza, una percentuale degli interventi sulle infrastrutture è dedicata, oltre che all'eliminazione delle criticità aventi riflesso diretto sull'esercizio, anche all'effettuazione di un adeguamento tecnologico strutturale degli impianti, tale da apportare miglioramenti agli standard d'esercizio con conseguenze dirette sul potenziamento del traffico.

Detti interventi previsti sono fondamentalmente ascrivibili, in percentuale decrescente, ai seguenti impianti:

- T.E. (sottostazioni)
- Ponti
- Corpo Stradale
- Impianti di Sicurezza
- Difesa della Sede

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE STAZIONI

Si tratta di interventi ai fabbricati di stazione, diffusi su tutto il territorio nazionale

PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALE DI INVENTARIO

Il finanziamento è stato previsto per l'acquisto e rimpiazzo di materiale ed attrezzatura necessaria per espletare tutte le attività di manutenzione delle infrastrutture.

Una rilevante quota parte sarà dedicata al riattrezzaggio dei cantieri meccanizzati con l'acquisizione di macchine medio/pesanti a tecnologia più avanzata al fine di migliorare la produttività del personale in particolare:

- attrezzature pesanti (rincalzatrici, profilatrici, ecc.)
- attrezzature medie (carrelli IE-Lavori, portali varo deviatoi, carri appoggio, ecc.)
- attrezzature varie minute.

PROGRAMMA	SCATOLE NERE MEZZI DI TRAZIONE

Il progetto si propone di dotare il parco rotabili di FS di un sistema di registrazione su supporto informatico dei principali eventi della marcia dei treni, dotando il materiale di trazione di un sistema automatico di scarico dati a terra e di un sistema di raccolta ed elaborazione dei dati.

Le apparecchiature saranno installate sull'intero parco rotabili (fatta eccezione di alcuni mezzi ormai vetusti e prossimi alla radiazione). Si tratta di un complesso di circa 2.400 mezzi tra locomotive, elettrotreni e carrozze semipilota. Il progetto che verrà avviato nel 1999 potrà essere ultimato entro il 2002.

ALLEGATO 4

Interventi previsti dal II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

ALLEGATO 4

Interventi previsti nel II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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**

Quadruplicamento alta capacità/alta velocità Torino-Milano-Napoli (4.300 mld)

Per tale categoria sono stati previsti:

- 4.000 miliardi per investimenti a carico dello Stato, per la realizzazione delle tratte e delle penetrazioni urbane, nonché per il completamento della progettazione esecutiva del resto del sistema (Milano-Genova e Milano-Venezia);
- 300 miliardi per gli interessi intercalari.

Interventi sull'infrastruttura esistente (2.640 mld)

Per l'ammodernamento, potenziamento ed efficientamento della rete ferroviaria esistente sono stati previsti:

- 800 miliardi, quale minimo indispensabile per il mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti, nonché per le esigenze connesse con gli obblighi di legge e protezione della sede ferroviaria. Tale stanziamento viene ad integrarsi sinergicamente e funzionalmente con gli investimenti già contrattualizzati con l'accordo preliminare di cui al precedente paragrafo B.4.2.
- 190 miliardi per interventi di ristrutturazione e mantenimento in efficienza degli impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile;
- 350 miliardi per far fronte agli incrementi, rispetto al 1994, dei costi di alcuni grandi lavori in corso, nonché per avviare alcuni interventi di particolare importanza, già inseriti nel Contratto di programma 1994-2000 e lievitati di costo, rispetto alle stime iniziali riportate nello stesso C.d.P. . Tali ultimi interventi rientrano in quelli necessari per il conseguimento della riorganizzazione funzionale definita per alcuni nodi e linee;
- 120 miliardi per lo sviluppo del traffico merci lungo "itinerari alternativi". Con tali risorse, che vanno ad integrare i 130 MLD di lire già previsti allo stesso titolo dalla legge 354/98, sarà possibile dar attuazione ad una prima serie di interventi per il potenziamento degli itinerari merci, specialmente padani, così come definito dagli approfondimenti esperiti dalla Commissione tra il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Ministero dell'Ambiente ed F.S. S.p.A. sul quadruplicamento ad alta capacità/alta velocità Torino-Milano-Venezia;
- 100 miliardi per il completamento della progettazione della sistemazione a piano regolatore generale del nodo di Genova, e per il completamento degli interventi afferenti ad una prima fase di razionalizzazione degli impianti e delle fermate nell'ambito dello stesso nodo. Tale finanziamento va a completare quanto espressamente previsto per la progettazione dalla Legge 30/98 (15 MLD di lire), coprendo anche i fabbisogni finanziari per la realizzazione di alcune fermate nonché della variante dell'attuale linea Genova-Ventimiglia nel tratto Voltri-Pra;
- 350 miliardi per gli interventi, previsti nelle apposite conferenze dei servizi, sulla rete e sugli impianti ferroviari esistenti (rete storica), per renderli tecnologicamente compatibili con la linea Alta Capacità Torino-Milano-Napoli. Tale finanziamento a corpo servirà a coprire le esigenze più urgenti e di maggior interesse che verranno a maturare in tempi brevi (prima fase della riqualificazione della stazione di Bologna, ristrutturazione delle stazioni e adeguamento dei relativi apparati di Modena, Reggio Emilia, Piacenza, esigenze urgenti per il nodo di Firenze; prima fase dell'interramento della linea "Porrettana" a Casalecchio, prima fase della velocizzazione delle linee Chiusi-Siena e Siena-Empoli);

- 380 miliardi per adeguare le stazioni FS al progetto "Grandi Stazioni". Tale stanziamento copre la quota a carico dello Stato per il programma di riqualificazione delle 13 più importanti stazioni delle Rete, mirato a trasformare tali stazioni in "centri interservizi" per l'intera città, sul modello già attivato di Roma Termini.
- 200 miliardi per impianti e terminali merci, con i quali sarà possibile realizzare un programma organico di interventi nei principali terminali delle rete, ad integrazione degli investimenti già finanziati con il Contratto di programma 1994-2000 e relativo Addendum n.1. Tale programma è incentrato sulla riqualificazione e potenziamento della catena logistica, nonché sulla razionalizzazione della localizzazione di alcuni impianti (principalmente Verona), dislocandoli in zone urbanisticamente più idonee alla promozione di una efficiente intermodalità ferro/gomma. Analogamente, lo spostamento dello scalo merci di Salerno, in corso di progettazione, potrà trovare copertura finanziaria a carico delle risorse già assentite alla FS e, comunque, l'eventuale maggiore esigenza finanziaria, determinabile solo dopo il completamento del progetto, potrà far carico sui fondi stanziati per la categoria di interventi in esame.
- 80 miliardi per interventi di omogeneizzazione tecnologica (sulla rete storica), necessari per adeguare alcuni tratti di linea, principalmente sulla relazione Roma-Napoli (via Cassino), sulla quale il progetto di quadruplicamento ad alta capacità/alta velocità prevede una serie di interconnessioni. Ciò consentirà il futuro transito di treni che potranno impegnare, tramite dette interconnessioni, sia tratte della linea esistente che tratte della nuova infrastruttura con gli stessi standard funzionali.
- 70 miliardi per sistemi di obliterazione, contenimento evasione, informazione al pubblico e per rinnovo delle attrezzature degli impianti e biglietterie. Ciò consentirà di migliorare l'efficienza e la qualità del servizio offerto alla clientela dei servizi di trasporto metropolitano/regionale.

Il potenziamento e l'ammodernamento del materiale rotabile (1.090 mld)

In sinergia con gli interventi infrastrutturali sopra descritti, sono stati previsti nuovi acquisti e/o interventi di rifunzionalizzazione del materiale rotabile in dotazione alle tre divisioni di trasporto. Per quanto riguarda le divisioni Passeggeri e Cargo, tali investimenti vanno considerati come "code" di finanziamento ed integrazione per rincari relativi a forniture già programmate o in corso ed in tal senso il loro finanziamento può essere considerato non in contrasto con la legislazione comunitaria in tema di liberalizzazione del mercato delle imprese di trasporto.

In particolare sono previsti investimenti per complessivi £ 1.090 miliardi, che vanno ad integrare quanto già previsto, nello stesso settore, dal Contratto di Programma, dal relativo Addendum n. 1 e da specifici finanziamenti per il sostegno delle aree depresse del meridione italiano. Tali investimenti consentono di riqualificare l'offerta dei servizi su tutta la rete italiana, mediante un programma mirato di nuove forniture e di ammodernamento del parco rotabili, in una logica di efficientamento economico-produttivo, di incremento della qualità avvertita dal cliente e di maggior sicurezza mediante l'attrezzaggio dei mezzi per la protezione e regolazione della marcia dei treni.

Per quanto riguarda il miglioramento del materiale rotabile per i servizi previsti nelle regioni meridionali, si riportano di seguito le principali innovazioni previste nei due segmenti di trasporto passeggeri (media e lunga percorrenza, regionale/metropolitano) e nel trasporto merci, conseguibili nel breve-medio termine:

Trasporto Passeggeri a media e lunga percorrenza

- Potenziamento dei servizi Eurostar sulle relazioni "da" e "per" Napoli e Salerno, nonché prolungamento degli stessi sulla relazione Milano-Bologna-Lecce con materiale ETR 500;
- Potenziamento dei servizi Eurostar con nuovo materiale rotabile ad assetto variabile ("Pendolini" ETR 460 e 480 al posto degli attuali 450) sulle relazioni Roma-Lecce, Roma-Potenza-Taranto e Roma Reggio Calabria;
- Completa riqualificazione del "servizio notte", mediante l'immissione di nuove carrozze "Comfort" sugli itinerari tra il Sud e il Centro-Nord (in particolare per la Sicilia, Calabria e Puglia) e revamping (ristrutturazione totale) delle carrozze dotate di cuccette, provvedendole anche di impianti di climatizzazione.
- Climatizzazione delle carrozze utilizzate per la composizione dei treni intercity.

Trasporto Regionale/metropolitano

- Revamping dei mezzi leggeri usati nelle aree territoriali di Calabria, Sicilia, Salerno, Pescara, Ancona, Siena, Treviso e Cuneo;
- Revisione e ammodernamento degli arredi del rimanente materiale utilizzato al Sud;
- Climatizzazione di tutti i mezzi leggeri (elettromotrici ed automotrici);
- Fornitura di materiale rotabile di nuova concezione, sia elettrico che diesel, da utilizzare per relazioni a "bassa frequentazione";
- Fornitura di materiale rotabile ad assetto variabile ("pendolini") con trazione diesel, in numero adeguato alle esigenze prioritarie dei servizi previsti in Sardegna, sulle linee jonica (Metaponto-Crotone-Reggio Calabria) ed Empoli-Siena-Chiusi;
- Potenziamento ed ammodernamento del parco rotabili circolante in Sicilia, specialmente con materiale Ale 841, da utilizzare sulle relazioni Palermo-Messina e Messina-Catania;
- Potenziamento del parco rotabili da utilizzare per i servizi metropolitani, in particolare nelle città di Napoli e Palermo;
- Rimotorizzazioni di un primo lotto di locomotive diesel, in particolare per i servizi previsti sulla linea jonica Metaponto-Crotone-Reggio Calabria;
- Applicazione delle pellicole antigraffiti su tutto il parco circolante al Sud.

Trasporto Merci

- E' prevista la riconversione dei mezzi trainati elettrici, in modo da dotare di locomotive a 6 assi tutti i treni merci su linee elettrificate, eliminando i vecchi mezzi a 4 assi. Ciò consentirà di incrementare le prestazioni dei convogli merci, specialmente lungo le direttrici principali, incrementando la composizione e - in uno con le forniture in atto di nuovi carri - la velocità e l'economicità.

Il fondo per la progettazione, i rischi e gli imprevisti (170 mld)

Sono previsti 170 miliardi per far fronte ad eventuali imprevisti che dovessero sorgere durante il periodo di realizzazione del programma proposto. Si tratta di un'aliquota (circa il 2% dell'intero stanziamento) con la quale, come innanzi detto, si dovrà anche provvedere alla progettazione degli

interventi di prevalente importanza strategica, la cui realizzazione non era finanziata dai vigenti piani, nonché a investimenti per la ricerca.

Schede di dettaglio sugli interventi proposti nel secondo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Programma: Interventi sulla infrastruttura esistente – Nuovi progetti

Progetto: Interventi per lo sviluppo del traffico merci (120 mld)

Descrizione:

Il progetto nasce dall'esigenza di superare le attuali condizioni di saturazione o di criticità per lavori presenti su alcuni degli assi principali della rete FS. E' pertanto stata individuata una rete di linee alternative che, offrendo ampi margini di potenzialità, può essere utilizzata per far fronte ai previsti incrementi di traffico merci su Ferrovia. Gli interventi sono mirati all'adeguamento infrastrutturale e tecnologico delle linee necessari al transito dei convogli merci. Tali interventi operano in una logica di sistema e interessano l'intero territorio nazionale ma rivestono una particolare valenza ed hanno carattere di priorità nell'area medio-padana dove si rilevano le maggiori criticità. I finanziamenti richiesti riguardano solo una prima fase (che comunque ha ritorni propri) del progetto più ampio sopra descritto.

Gli interventi sono mirati a:

- Permettere l'acquisizione di nuovi traffici sull'insieme della rete;
- Alleggerire la situazione delle tratte sature;
- Migliorare la gestione delle punte di traffico;
- Creare "by-pass" per le situazioni di emergenza.

Risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:

- regolarità di circolazione
- gestione delle situazioni di emergenza.

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

- aumento dei volumi di traffico.

****

Programma: Materiale rotabile

Progetto: Attrezzaggio mezzi con sistema vigilante ed ATC/ATP (215 mld)

Descrizione:

Il sistema di controllo/protezione del treno introdotto dalla FS S.p.A. prevede l'attrezzaggio sia delle linee che dei mezzi con tecnologie innovative. In particolare sui mezzi è prevista un'antenna per la captazione delle informazione di terra e strumenti di elaborazione/visualizzazione delle informazioni ricevute e attivazione delle procedure di protezione della marcia del treno. Tale sistema consente una circolazione in sicurezza con intervento in automatico per la risoluzione di anomalie di condotta da parte del macchinista.

Il programma di introduzione del sistema è previsto in modo estensivo su gran parte della rete ferroviaria e, in particolare, il finanziamento richiesto riguarda la 2^ fase del progetto.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:
  - maggiore sicurezza nella circolazione.
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
  - riduzione dei costi di condotta.

****

Programma: Interventi sull'infrastruttura esistente - Nuovi Progetti

Progetto: Grandi Stazioni (380 mld)

Descrizione:

Con il Programma Grandi Stazioni Ferrovie dello Stato intende dar corso alla riqualificazione e al mantenimento dei complessi di stazione delle maggiori città italiane (Milano C.le, Roma Termini, Torino P.N., Firenze S.M.N., Bologna C.le, Venezia S.L., Venezia Mestre, Napoli C.le, Genova Brignole, Genova P.P., Verona P.N., Palermo e Bari), che con i circa 600 miliardi annui di transiti di viaggiatori costituiscono tra i principali punti di origine/destino dei traffici dell'intera Nazione.

Rispetto all'investimento complessivo di 610 miliardi di lire previsti in analisi, l'importo finanziato di 380 mld rappresenta la parte riconducibile ad interventi di riqualificazione e recupero di immagine dei complessi immobiliari e di adeguamento agli obblighi di legge.

risultati attesi:

Gli obiettivi del progetto sono di:

- migliorare i servizi all'utenza ferroviaria;
- ottimizzare l'accessibilità e la fluibilità del servizio di trasporto ferroviario;
- far emergere il valore intrinseco dei complessi;
- razionalizzare la gestione economica al fine di raggiungere il "bonus operativo";

- riqualificare il contesto urbano circostante

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

- maggiori introiti per le attività commerciali;

****

Programma: Interventi sull'infrastruttura esistente - Nuovi Progetti

Progetto: Impianti e terminali merci (200 mld)

Descrizione:

Il progetto è orientato al potenziamento ed adeguamento degli impianti merci sull'intera rete nazionale alle nuove esigenze di trasporto merci.

Gli interventi previsti riguardano il potenziamento e l'adeguamento degli impianti ritenuti strategici per la Divisione Cargo. Particolare rilevanza assume il potenziamento dell'impianto di Verona Quadrante Europa e la connessa delocalizzazione degli impianti di Verona Porta Nuova. Detto potenziamento verrà attuato con la concentrazione delle attività all'interno di quadrante Europa e attraverso il collegamento diretto del terminal con la linea Verona-Brennero.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo (non considerati nell'analisi finanziaria)

  - miglioramento del servizio.

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

  - acquisizione di nuovo traffico merci;

****

Programma: Interventi sull'infrastruttura esistente - Nuovi Progetti

Progetto: Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate (100 mld)

Descrizione:

Il finanziamento previsto in Addendum è finalizzato al completamento della progettazione del nodo di Genova e di una fase per il potenziamento e la razionalizzazione degli impianti e delle fermate.

In particolare tale finanziamento comprende:

- Completamento della progettazione del nodo di Genova come espressamente previsto dalla legge 30/98;
- Variante dell'attuale linea Genova - Ventimiglia nel tratto Voltri – Pra come da specifica richiesta del Ministero dei trasporti e della navigazione;
- Realizzazione di alcune fermate.

L'intervento di variante della linea assorbe la maggiore parte delle risorse rese disponibili dal finanziamento ed assume carattere di esclusiva riqualificazione urbanistica in quanto finalizzato alla liberazione di una vasta area prospiciente gli abitati di Pra e Voltri (non di proprietà FS) che altrimenti rimarrebbe interclusa tra l'attuale tracciato di detta linea e la nuova bretella di collegamento del Porto di Voltri con la linea Genova - Ovada, di prossima attivazione.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo (non considerati nell'analisi finanziaria)

• riqualificazione urbanistica (non comporta ritorni per FS S.p.A.).

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

• aumento dei ricavi da mercato (per le sole nuove fermate).

****

Programma: Materiale rotabile

Progetto: Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive (64 mld)

Descrizione:

Il progetto prevede interventi di revamping su Locomotive di tipo E 656 – D 445 – 633/632 – E 646, destinati al trasporto regionale, al fine di migliorarne le caratteristiche tecniche.

Gli interventi previsti riguardano:

• applicazione di telecomando;

• potenziamento dei gruppi di alimentazione servizi ausiliari;

• miglioramenti tecnologici a bordo;

• installazione di impianti di condizionamento d'aria per le cabine di guida.

L'operazione comporta l'introduzione di significative innovazioni ai rotabili tali da permettere sostanziali risparmi nel numero di rotabili necessari per il servizio (riduzioni di riserve e di indisponibilità mezzi) e negli oneri di manutenzione, oltre ad un incremento della produttività dei macchinisti.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:

  • riduzione oneri di manovra.

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

  • riduzione dei costi di produzione;

  • riduzione oneri di manutenzione corrente e ciclica (valutata solo per il primo intervento evitato);

  • miglioramento del ciclo del locomotore;

****

Programma: Materiale rotabile

Progetto: Revamping carrozze ed automotrici (393 mld)

Descrizione:

Il progetto prevede interventi di ristrutturazione su automotrici e carrozze destinate al trasporto regionale, per percorrenze di corto-medio raggio con capacità media–alta, con l'obiettivo di migliorare le caratteristiche tecniche, di comfort e di immagine del servizio ferroviario.

Gli interventi previsti a tal fine riguardano:

- rinnovo degli ambienti destinati ai viaggiatori;
- miglioramento degli aspetti tecnici, funzionali e di sicurezza;
- installazione di impianti di condizionamento d'aria per le cabine di guida e a bordo.

L'operazione porterà a rinnovare i rotabili in modo da ottenere risparmi negli oneri di manutenzione, un incremento della produttività dei macchinisti ed una maggiore attrattività del servizio.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:
  - miglioramento dell'immagine del servizio.
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
  - riduzione dei costi di produzione;
  - riduzione degli oneri di manutenzione corrente e ciclica (valutata solo per il primo intervento evitato);
  - ricavi da mercato.

****

Programma: Interventi sull'infrastruttura esistente

Progetto: Tecnologie di rete: Interventi di omogenizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli (80 mld)

Descrizione:

Alcune linee della rete fondamentale FS presentano standard tecnologici (impianti di sicurezza e segnalamento, potenza S.S.E. etc) differenti lungo il tracciato che comportano una non ottimale gestione del traffico, differenti condizioni di controllo della circolazione e un trasferimento del segnalamento a bordo treno non continuo. Tale disomogeneità è progressivamente in corso di superamento con interventi che interessano, in via prioritaria, le linee con maggiori volumi di traffico e le linee ad esse interconnesse, che svolgono una funzione di adduzione del traffico in una logica di rete. Particolare priorità è stata assegnata alla linea Roma-Cassino-Napoli che, in quanto

interconnessa con la futura linea AV Roma-Napoli, richiede uno standard tecnologico adeguato a consentire la circolazione di treni di qualità. Tale attrezzaggio tecnologico comprende la predisposizione di innovativi sistemi di controllo/protezione della marcia del treno in corso di sviluppo (ATC/ATP).

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:
    - aumento e regolarità del traffico.
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
    - riduzione ritardi nella circolazione dei treni;
    - riduzione dei tempi di percorrenza;
    - benefici derivanti dall'ATC/ATP (riduzione oneri personale di condotta).

ALLEGATO 5

Interventi previsti dal III° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ai sensi dell'art.3 della Legge 354/98

ALLEGATO 5

Interventi previsti dal III° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ai sensi dell'art.3 della Legge 354/98

SCHEDE DESCRITTIVE DEI SINGOLI INTERVENTI

programmati ai sensi dell'art.3 della L.354/98

ITINERARIO TORINO-MODANE

Interventi a breve – medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane

L'obiettivo del progetto è l'incremento della potenzialità del corridoio merci Torino-Modane-Digione al fine di far fronte, nel breve-medio termine, (entro il 2005) ad un incremento previsto di traffico merci pari a +29 treni/giorno (+3,2 milioni di tonn/anno rispetto al 1997) e di traffico viaggiatori pari a +36 treni/giorno e la necessità di proseguire la progettazione per la linea Torino-Lione.

Gli interventi infrastrutturali progettati che risolvono le esigenze sopra menzionate sono, in dettaglio:

- allungamento dei binari di precedenza;
- interventi di fluidificazione del nodo di Torino;
- ristrutturazione del posto di comando di Bussoleno;
- infrastrutture di comunicazione terra-treno;
- attrezzature di sicurezza in galleria.

Per la Torino-Lione è prevista la progettazione della nuova linea.

Gli interventi sopra menzionati sono da considerarsi in sinergia con gli interventi nel settore della tecnologia, in corso di realizzazione con i fondi previsti dal CdP 1994-2000, nonchè con gli interventi previsti relativamente alla soppressione dei P.L. e per il rinnovo e potenziamento della trazione elettrica.

****

ITINERARI SEMPIONE, LUINO E CHIASSO

Interventi per il potenziamento delle linee afferenti ai valichi internazionali e di integrazione con l'aeroporto di Malpensa

Il progetto ha lo scopo di collegare l'aeroporto di Malpensa con la stazione di Milano C.le e con la linea di Luino (Svizzera), oltre a quello di potenziare il sistema delle "gronde" del nodo di Milano, per incrementare e razionalizzare il traffico merci da e per la Svizzera e lungo l'asse trasversale padano.

Il dettaglio degli interventi da realizzare è il seguente:

- variante di Novara e sistemazione del Nodo;

- studio di fattibilità della stazione passante di Malpensa e del collegamento con Gallarate;
- collegamento diretto in Mortara per l'itinerario merci Milano-Mortara-Novara;
- potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1^ fase realizzativa della gronda nord-est di Milano;
- raddoppio linea Bergamo-Treviglio;
- collegamento diretto tra la stazione di Milano C.le e l'aeroporto di Malpensa;
- collegamento dell'aeroporto di Malpensa con il transito di Luino, allungamento a modulo e potenziamento impianti;
- variante di Gozzano sulla linea Domodossola-Borgomanero-Novara.

Gli interventi sopra evidenziati sono da considerarsi in sinergia con la ristrutturazione del nodo di Milano, la nuova linea "passante" di Milano, il quadruplicamento AV "Torino-Milano-Napoli" e "Milano Treviglio", il raddoppio Mortara-Milano e l'adeguamento del corridoio intermodale del Sempione.

****

ITINERARIO BRENNERO E LINEE AFFERENTI

Potenziamento degli itinerari Tirreno-Brennero e Adriatico-Brennero (fasi funzionali) e impianti merci di Mantova

L'obiettivo progettuale è quello di ridurre la congestione nel Nodo di Bologna attraverso il potenziamento delle linee afferenti al corridoio Bologna-Verona-Brennero, dall'alto Tirreno e dall'Adriatico, con itinerari alternativi a quelli insistenti su Bologna.

L'obiettivo progettuale si consegue attraverso il miglioramento delle linee trasversali di collegamento con l'asse Pontremolese e con la Ferrara-Ravenna-Rimini e il potenziamento degli impianti merci di Modena.

Tali interventi sono da considerarsi in sinergia con il potenziamento dell'asse Bologna-Verona-Brennero, con l'elettrificazione della Verona-Modena e con il potenziamento della linea Pontremolese, anche in relazione alla necessità di migliorare gli standard di sicurezza.

****

ITINERARIO 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)

Il progetto ha lo scopo di potenziare i corridoi di "gronda" del nodo di Venezia afferenti all'asse Udine-Tarvisio e Portogruaro-Trieste/Villa Opicina, per il futuro V corridoio Venezia-Trieste-Lubiana.

Gli interventi da realizzare sono:

- potenziamento linee afferenti all'asse Udine-Tarvisio;
- sistemazione del ponte di Latisana sulla Venezia-Trieste (ad integrazione di finanziamenti regionali);
- potenziamento linee rete friulano-veneta;
- razionalizzazione del nodo di Udine.

L'intero progetto è sinergico con i seguenti interventi:

- raddoppio Udine-Tarvisio e circonvallazione di Udine
- potenziamento per trasporti intermodali dell'asse ferroviario Trieste-Monfalcone/Udine
- nuovo scalo di Cervignano
- potenziamento tecnologico della rete friulano-veneta.

****

ITINERARIO PESCARA-ROMA : FASE

Potenziamento tecnologico ed infrastrutturale: fase funzionale

L'obiettivo del progetto è un primo potenziamento della linea trasversale, attraverso la velocizzazione dell'itinerario, la razionalizzazione e fluidificazione dell'esercizio e il potenziamento dei tratti saturi.

Gli interventi da realizzare sono:

- adeguamento e ammodernamento tecnologico;
- raddoppio tratta Lunghezza-Bagni di Tivoli.

Già prima del definanziamento operato con la L.488/99, gli investimenti qui elencati non trovavano totale copertura a carico della L. 354/98. Gli interventi saranno relativi, quindi, ad una prima fase funzionale.

Il progetto va inquadrato in un più ampio contesto di riferimento che comprende:

- il raddoppio della tratta Prenestina-Lunghezza;
- la sistemazione del nodo di Pescara;
- il potenziamento degli impianti per il servizio metropolitano/regionale Teramo-Pescara-Sulmona ed elettrificazione Teramo-Giulianova.

****

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI

Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale

L'obiettivo del progetto è il potenziamento per il traffico merci relativo al corridoio Reggio Calabria-Gioia Tauro-Bari al fine di sfruttare le potenzialità del bacino industriale pugliese gravitante su Bari e la capacità del porto di Gioia Tauro.

Gli interventi da realizzare sono:

- potenziamento degli impianti di stazione e di linea;
- realizzazione del collegamento diretto nell'area di Taranto tra la linea Metaponto-Taranto e la Taranto-Bari.

Già prima del definanziamento operato con la L.488/99, gli investimenti qui elencati non trovavano totale copertura a carico della L. 354/98. Gli interventi saranno relativi, quindi, ad una prima fase funzionale.

I citati investimenti sono da considerarsi in sinergia con:

- il raddoppio della Bari-Taranto;
- l'elettrificazione e velocizzazione Paola-Cosenza-Sibari-Metaponto;
- la nuova variante di valico S. Marco Roggiano-Mongrassano.

****

ITINERARIO MESSINA-CATANIA

Fase per il completamento del raddoppio della linea

L'obiettivo del progetto è il potenziamento e la velocizzazione dell'asse Messina-Catania.

L'intervento da realizzare è il raddoppio tra Giampilieri e Fiumefreddo (ultimo tratto a semplice binario della linea Messina-Catania - anche per tale intervento la legge 354/98 non garantisce l'intera copertura. Pertanto si procederà alla individuazione e realizzazione di fasi funzionali).

Gli interventi sono da considerarsi in sinergia con il raddoppio dei tratti di linea Messina-Catania (tratti Giarre-Fiumefreddo e Catania Ognina-Catania Centrale).

****

NODO DI PALERMO

Collegamento con l'aeroporto Falcone-Borsellino (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento degli impianti

Il progetto ha lo scopo di potenziare il Nodo di Palermo e di realizzare il collegamento diretto con l'aeroporto cittadino.

****

PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI

Potenziamento impianti per il traffico merci

Il progetto ha lo scopo di migliorare la potenzialità delle principali direttrici merci al fine di aumentarne il livello di attrazione e, conseguentemente, le tonnellate trasportate. Tale intervento si inserisce in un più ampio scenario di riequilibrio modale con lo scopo di spostare tonnellate di merci dalla strada verso la ferrovia, per garantire un più generale miglioramento delle condizioni di sicurezza sulla strada e per conseguire benefici in termini di diminuzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e ambientale in generale.

ALLEGATO 6

Contratto di Programma 2001-2005: investimenti previsti sulla rete tradizionale

ALLEGATO 6

Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti sulla Rete Tradizionale

Investimenti sulla Rete Fondamentale

La rete fondamentale include le direttrici e le linee principali delle rete ferroviaria italiana: essa rappresenta l'asse portante del trasporto ferroviario, pari ad una lunghezza totale di circa 10.000 km e dove vengono registrati i maggiori volumi di traffico. L'ammontare complessivo degli investimenti su di essa ricadenti, è stimato in circa 17.000 miliardi di lire; essi si sostanziano in investimenti di ammodernamento, sviluppo e potenziamento tecnico/infrastrutturale della rete. Di seguito vengono sinteticamente illustrati per singola direttrice/area di intervento.

- Valichi

Il progetto consiste nell'avviare il completamento del sistema dei valichi alpini al fine di dare una risposta infrastrutturale ai deficit di capacità e prestazione delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con quelle del resto d'Europa. Il costo stimato è di 500 miliardi.

- Direttrice Brennero

Previsto il raddoppio della linea Bologna-Verona, che insieme all'attrezzaggio tecnologico dell'intera direttrice per l'attivazione del nuovo sistema di comando e controllo ed al pressochè completato adeguamento a Gabarit C con la costruzione della nuova variante nel tratto di valico, consentirà l'aumento di potenzialità della linea, soprattutto ai fini del traffico merci e combinato, con riduzione dei tempi di percorrenza. Il costo complessivo stimato per la realizzazione delle opere è pari a circa 1.900 miliardi di lire.

- Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci

Il progetto, consistente nell'elettrificazione del tratto di linea Portogruaro-S. Vito al Tagliamento-Casarsa, consentirà di chiudere una maglia avente vertici nelle stazioni di Portogruaro, Udine e Monfalcone. L'intervento, per la cui realizzazione sono stimati fabbisogni pari a 120 milardi di lire, in coerenza con raddoppi ed amplimenti di sagoma già attivati tra il 1999 ed il 2000, tende a rafforzare il numero di possibile istradamenti verso l'Est europeo in attesa di disporre del futuro corridoio europeo n. 5.

- Direttrice Milano-Ventimiglia

Il progetto di investimento prevede, in una prima fase, la realizzazione di un ulteriore tratto di raddoppio della linea Genova-Ventimiglia per circa 43 km, per procedere successivamente alla esecuzione dell'intero raddoppio della direttrice. Il costo complessivo delle opere è stimato in circa 2.600 miliardi di lire (ripartiti tra Tabella 2 e Tabella 3). Si conseguirà un sensibile incremento di capacità di trasporto sia in termini di potenzialità che di velocità, oltre che il miglioramento della qualità e della sicurezza grazie ad un più adeguato attrezzaggio tecnologico.

- Quadruplicamento Tortona – Voghera

Il progetto, stimato in via preliminare in 300 miliardi di lire, è finalizzato alla realizzazione, in sostanziale affiancamento all'attuale tracciato, di una nuova linea a doppio binario tra le stazioni di Voghera e Tortona. Si conseguiranno sensibili aumenti della capacità infrastrutturale, razionalizzando le due direttrici Torino-Piacenza-Bologna e Genova-Milano. Attualmente l'assetto infrastrutturale registra una strozzatura in termini di capacità che neanche i potenziamenti tecnologici sono più in grado di fronteggiare; tale criticità diverrà insostenibile per il sistema ferroviario con la futura realizzazione del terzo valico di Genova e la rete del basso Piemonte, opere che porteranno ad un aumento considerevole dei flussi di merci provenienti dalle realtà portuali liguri, nonché di quelli viaggiatori sulla relazione Genova-Milano.

- Direttrice Tirrenica Nord

Gli investimenti sono principalmente finalizzati alla sistemazione del suolo ferroviario della Livorno-Pisa, nonchè al potenziamento della linea Pontremolese, caratterizzato da un elevato tasso di incidentalità. Nel primo caso verranno realizzati interventi, per un ammontare di circa 260 miliardi di lire, atti ad eliminare i conflitti di circolazione che si verificano nella stazione di Pisa per l'incompatibilità di itinerario tra i treni della Direttrice Tirrenica e quelli delle linee Firenza-Pisa-Livorno e Pisa-Lucca; si procederà inoltre al potenziamento e la razionalizzazione degli impianti merci e portuali dell'area di Livorno. Gli investimenti previsti sulla Pontremolese, pari a circa 2.000 miliardi di lire, consentiranno, grazie ad ulteriori tratti da raddoppiare ed altri interventi di potenziamento tecnologico, un incremento di capacità ed un miglioramento della regolarità di esercizio e della sicurezza. Da sottolineare, inoltre, il passo in avanti verso il raggiungimento dell'obiettivo di generale potenziamento del collegamento tirrenico con le restanti direttrici della rete ferroviaria verso l'Europa Centrale ed Orientale attraverso il Brennero (corridoio TIBRE).

- Direttrice Adriatica

Il volume degli investimenti previsti ammonta a circa 2.500 miliardi di lire. Con l'ultimazione delle opere, la direttrice adriatica verrà completamente raddoppiata con conseguente incremento della capacità di trasporto globale e riduzione dei tempi di percorrenza: sarà quindi portato a compimento il potenziamento di un corridoio di traffico fondamentale nei collegamenti fra i paesi di Sud-Est con il resto d'Europa.

- Orte-Falconara: raddoppio Spoleto - Terni e nodo di Falconara

Il primo intervento permetterà di superare l'accentuata acclività in corrispondenza del valico appenninico, tra le stazioni di Baiano e Giuncano, attraverso la realizzazione di una nuova linea, prevalentemente in galleria tra Spoleto e Terni, con pendenza non superiore al 12%. L'investimento favorirà lo sviluppo del traffico merci grazie alla possibilità di effettuare trasporto di treni più pesanti e di aumentare la capacità della linea fino a Foligno, in modo da migliorare l'offerta viaggiatori tra Roma e Perugia e tra Roma ed Ancona. Il secondo intervento è orientato ad approfondire le possibilità di rilocalizzare un tratto di linea situato a nord di Falconara della attuale direttrice Adriatica, che si sviluppa in stretta vicinanza di una grande raffineria e di collegare la linea Orte-Falconara anche in direzione Nord. Le risorse necessarie per la realizzazione delle opere sono stimate, in via preliminare, in 870 miliardi di lire.

- Itinerario Napoli-Bari

L'intervento, per un ammontare attualmente stimato in 2.000 miliardi di lire, prevede il radicale potenziamento della relazione tra Napoli e Bari, attraverso il completamento del raddoppio della linea Caserta-Foggia tra Benevento e Cervaro, nonché tra Cancello e Benevento, e la realizzazione di una nuova linea che sfruttando parte del tracciato delle ferrovie concesse lungo la "Valle Caudina", permetterà di giungere a Napoli utilizzando la parte terminale della linea Roma-Napoli, via Cassino, con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza.

- Quadruplicamento Salerno – Battipaglia

L'intervento, stimato in 1.000 miliardi di lire, consiste essenzialmente nella realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario, quale proseguimento della linea "a monte del Vesuvio" già in fase di realizzazione, per migliorare la capacità complessiva del sistema infrastrutturale esistente tra Napoli e Salerno, con una riduzione dei tempi di percorrenza sulle relazioni Roma/Napoli-Reggio Calabria. Il tracciato è totalmente in variante tra l'innesto con la citata linea in corso di realizzazione e la stazione di Pontecagnano, dove prosegue verso Battipaglia utilizzando il medesimo corridoio dell'attuale tracciato.

Investimenti sui Nodi

I Nodi, localizzati in corrispondenza delle principali città, sono aree caratterizzate da un'alta concentrazione di linee, spesso confluenti, e di impianti ferroviari. Il volume di investimenti previsto ammonta a circa 5.500 miliardi di lire. Gli interventi sui principali nodi della rete sono finalizzati alla realizzazione di potenziamenti infrastrutturali e tecnologici che consentono l'attivazione dei servizi metropolitani e regionali di superficie, con separazione degli stessi dai traffici di lunga percorrenza viaggiatori e merci, ed al recepimento degli innesti delle future linee ad alta velocità. Sono brevemente descritti di seguito i principali investimenti per singolo nodo.

- Nodo di Torino

L'ammontare complessivo di risorse da impiegare è stimato in circa 1.700 miliardi di lire per interventi sul nodo e su alcune linee ad esso afferenti. In particolare, è previsto il completamento del quadruplicamento del tratto tra Susa e Stura, l'attivazione del Sistema di Comando e Controllo del nodo, il potenziamento Bussoleno-Torino e della cintura merci, il raddoppio, per circa sei chilometri, della linea Fossano-Cuneo ed il potenziamento della linea Chivasso-Aosta.

- Nodo di Milano

Sono programmati interventi per circa 700 miliardi di lire, finalizzati alla realizzazione del collegamento tra la stazione centrale di Milano e l'aeroporto di Malpensa oltre che allo sviluppo tecnologico del nodo di Milano, attraverso il rifacimento degli apparati di stazione e dei sistemi di distanziamento con realizzazione di un sistema di Comando e Controllo Centralizzato da un unico Posto Centrale. Sono previsti anche interventi di potenziamento degli impianti e degli itinerari merci del nodo.

- Nodo di Genova

Sono previsti interventi di potenziamento infrastrutturale per la fluidificazione e separazione dei traffici a lunga percorrenza, sia merci che viaggiatori, dai servizi regionali e locali, compresa la realizzazione di fermate per servizi metropolitani. Il costo, per una prima fase di realizzazioni, ammonta a 700 miliardi.

- Nodo di Venezia

Sono previsti interventi per un totale complessivo di 180 miliardi, finalizzati alla sistemazione delle stazioni di Venezia Santa Lucia e Mestre e dei relativi Piani regolatori ed Apparati.

- Nodo di Bologna

Si prevede un ammontare di investimento pari a circa 600 miliardi di lire, da utilizzarsi per il rifacimento dell'Apparato Centrale, la realizzazione del Sistema di comando e controllo del nodo, l'adeguamento tecnologico delle direttrici afferenti il nodo e delle linee di cintura nonché la realizzazione del nuovo PRG di Bologna centrale.

- Nodo di Firenze

Le risorse previste, pari a 150 miliardi di lire, sono finalizzate alla realizzazione dell'Apparato Centrale Statico di Firenze S.M.N che completerà la sistemazione tecnologica degli impianti del nodo, allineando ai più moderni standard di qualità e regolarità della circolazione i sistemi di comando e controllo della stessa.

- Nodo di Roma

Pianificati interventi per oltre 1.100 miliardi di lire, relativi principalmente all'adeguamento tecnologico delle linee e degli impianti del nodo, anche tramite la realizzazione di un sistema di Comando e Controllo Centralizzato, nonchè alla realizzazione dei nuovi ACEI delle stazioni di Tiburtina e Tuscolana/Ostiense, al fine di separare il traffico nazionale da quello urbano, regionale e merci anche all'interno del nodo.

Investimenti sulla Rete Complementare

Alla Rete Complementare appartengono le linee considerate a minor valenza trasportistica, poiché localizzate in aree nelle quali la domanda è strutturalmente più debole. La lunghezza di tali linee è pari, all'incirca, a 6.000 km di rete. Il volume di investimenti stimato si attesta intorno ai 6.000 miliardi di lire.

Vengono descritti in sintesi i principali investimenti programmati sulla Rete Complementare.

- Itinerario Pescara-Roma : ulteriore fase di potenziamento

L'intervento, stimato in 100 miliardi di lire, consiste nella ulteriore fase di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della linea mirato ad un generale ammodernamento delle

infrastruttura e degli impianti con la soluzione di puntuali criticità che consentiranno di incrementare la velocità di percorrenza e le prestazioni delle linea stessa.

- Rete Calabra

E' previsto un intervento in due fasi, finalizzato al raddoppio della linea Reggio Calabria-Melito. Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 600 miliardi di lire. In termini di offerta, una volta attivato, l'investimento apporterà benefici apprezzabili nella riduzione dei tempi di percorrenza dei treni locali/metropolitani sul tratto raddoppiato e permetterà il soddisfacimento della domanda di trasporto relativa al crescente pendolarismo che interessa il comprensorio Melito P.S-Villa S. Giovanni ed in particolare le città di Reggio Calabria e Messina.

- Rete Sarda

Le azioni d'intervento sulla rete sarda riguardano la linea Decimomannu-San Gavino, ed in particolare il tratto Cagliari-Oristano, per un costo complessivo di 550 miliardi di lire. Verranno realizzate opere finalizzate al raddoppio in sostanziale affiancamento alla linea esistente. I risultati attesi dal compimento del progetto sono sintetizzabili in un aumento in termini di potenzialità della linea ed in un miglioramento nella regolarità di circolazione dei treni generato dalla soppressione di incroci e dalla eliminazione dei guasti dovuti ai passaggio a livello.

- Rete Siciliana

Per quanto concerne la rete siciliana, le risorse previste saranno impiegate per la realizzazione del completamento della linea di collegamento tra il centro della città di Palermo con l'aeroporto di Punta Raisi, anche attraverso il raddoppio delle tratte metropolitane, e per il raddoppio della Palermo-Messina-Siracusa.

Il primo progetto, oltre a materializzare un servizio di collegamento cadenzato con l'aeroporto, determinerà un incremento della capacità di trasporto globale del nodo di Palermo.

Grazie al secondo intervento saranno conseguiti risultati che si sostanzieranno in:

- incremento della capacità dei tratti di linea afferenti i nodi di Palermo e Messina;
- riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti raddoppiati;
- soddisfacimento della domanda di trasporto relativa al crescente pendolarismo che interessa le città di Palermo e Messina;
- più frequenti collegamenti metropolitani verso centri limitrofi e località turistiche.

Il costo complessivo delle opere è stimato in circa 4.900 miliardi di lire ed è previsto il completamento del raddoppio dell'itinerario Messina-Catania, le cui prime fasi sono già state finanziate con le risorse messe a disposizione dal Contratto di Programma 1994-2000.

Interventi Diffusi

Gli investimenti ivi inclusi sono costituiti da interventi di varia natura articolati sull'intero territorio. Si tratta, infatti, di studi di fattibilità, progettazioni ed interventi di natura tecnologica che investono la rete ferroviaria nella sua globalità.

Tra i principali investimenti si menzionano:

1. gli interventi sugli Itinerari merci finalizzati all'ulteriore potenziamento della rete alternativa a quella fondamentale per il trasporto delle merci per conseguire il riequilibrio dei livelli di impegno delle infrastrutture ferroviarie e liberare capacità nel sistema principale, ormai saturo, impegnando in modo adeguato la rete secondaria scarsamente utilizzata;
2. gli interventi rivolti alla Riqualificazione di Stazioni di medie dimensione, per le quali è stata individuata da F.S. S.p.A. una buona opportunità di messa a reddito degli spazi. L'obiettivo posto alla base del progetto è la rifunzionalizzazione, valorizzazione ed adeguamento agli obblighi di legge dei fabbricati di stazione.

Officine Manutenzione Materiale Rotabile ed Impianti Merci

La ripartizione degli asset infrastrutturali seguita ai processi di societarizzazione, che hanno determinato il passaggio delle Divisioni di Trasporto in Trenitalia S.p.A, ha comportato, tra l'altro, l'assegnazione al Gestore dei beni immobiliari costituenti le Officine di Manutenzione del Materiale Rotabile, compresi gli Impianti Dinamici Polifunzionali, anche per il materiale AV, e gli impianti di terminalizzazione delle merci.

Di conseguenza, a carico del Gestore sono stati posti sia gli investimenti di completamento e sviluppo di detti impianti sia quelli di manutenzione straordinaria. L'importo globale delle risorse previste per investimenti di completamento, sviluppo e potenziamento ammonta a 200 miliardi di lire per gli impianti merci, relativi alla costruzione dei nuovi Centri Intermodali di Roma e Milano ed a circa 700 miliardi di lire per le Officine di Manutenzione del Materiale Rotabile.

Gli investimenti per ambiente e sicurezza

Gli investimenti per l'ambiente e la sicurezza sono una categoria di interventi che ricade in diversi ambiti ed è quindi presente in diverse Tabelle allegate al Contratto di programma.

Tali interventi sono mirati, in ordine di priorità decrescente:

1. ad eliminare le situazioni più critiche,
2. ad estendere l'applicazione di sistemi più moderni per il distanziamento automatico dei treni,
3. ad introdurre avanzati apparati di sicurezza,
4. a permettere l'entrata in esercizio, in forma generalizzata al 2002, di nuovi sistemi per la sicurezza della marcia dei treni e per la comunicazione,
5. a produrre prototipi o impianti sperimentali per la soluzione di problematiche connesse alla sicurezza e regolarità di circolazione, anche nell'ottica del rispetto ambientale.

Tecnologie innovative ed interventi di risanamento

- Rete radio GSM

Le comunicazioni terra-treno e le comunicazioni a supporto del comando, controllo e regolazione della marcia dei treni sono oggetto da quasi 10 anni di un'attività di standardizzazione a cura degli organismi europei preposti.

La scelta di F.S. S.p.A. è caduta sul sistema GSM-R come riferimento tecnologico per la comunicazione mobile connessa all'esercizio ferroviario.

Il Gestore, in base a tali scelte e in considerazione degli impegni internazionali assunti in termini di interoperabilità, ha avviato la progettazione e la realizzazione del nuovo sistema GSM-R, che sarà introdotto sia sulla nuova linea AV/AC Roma-Napoli che su linee e nodi della rete fondamentale (circa 7.500 km).

Il progetto si articola in più fasi realizzative:

Fase 1: installazione NSS e gestione dell'utenza FS con "Roaming" su reti GSM TIM/OPI - entro marzo 2002 e realizzazione Rete Radio su parte della rete commerciale (2.400 km) entro marzo 2003;

Fase 2: realizzazione Rete Radio su una ulteriore parte della rete commerciale (3.000 km) entro dicembre 2003;

Fase 3: completamento dell' estensione della Rete Radio sul totale della rete commerciale entro dicembre 2004.

Attraverso questo progetto il Gestore:

1. sarà dotato di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz, in modo da soddisfare, su scala nazionale, le esigenze di comunicazione (fonia e dati) connesse con l'esercizio ferroviario, ivi compreso il controllo in sicurezza della marcia dei treni;
2. garantire servizi di comunicazione terra-treno affidabili sia in regime di circolazione normale che di emergenza, prerequisito essenziale per la piena attivazione delle nuove tecnologie nel settore comando e controllo della circolazione (SCC) e della sicurezza di marcia (Vigilante e SCMT);
3. fornire alle Imprese di trasporto soluzioni e servizi di telecomunicazioni mobili conformi alle specifiche di interoperabilità europea;
4. migliorare l'efficienza dei processi di gestione e manutenzione degli impianti, mediante adeguati strumenti di comunicazione mobile.

- Sistema Controllo Marcia Treno

Il Sistema Controllo della Marcia del Treno (SCMT) è una nuova tipologia di ATC (Automatic Train Control) concepita sulla base dell'esperienza che deriva dall'esercizio del primo tratto sperimentale attivato nel 1998 ed in considerazione del nuovo scenario normativo che nel frattempo si è consolidato a livello europeo. Gli interventi riportati nel Contratto di programma prevedono, inoltre, la copertura dei tratti di linea non serviti dal Blocco Automatico a correnti codificate. Il Sistema è costituito da un sottosistemi di terra e da uno di bordo, basati rispettivamente sulle caratteristiche dell'infrastruttura e del treno, così da offrire una maggiore protezione alla guida dell'agente di macchina.

Il progetto, la cui ultimazione è prevista nel 2006, è così sviluppato:

I fase: attrezzaggio di 1.000 km di rete (nodi di MI-RM-NA) entro giugno 2003;

II fase "A": attrezzaggio di ulteriori 3.500 km di rete, entro giugno 2004;

II fase "B" e "C": completamento sulla restante rete, da completarsi entro il primo semestre 2006.

Attraverso questo progetto il Gestore potrà utilizzare un dispositivo che permetterà di controllare istante per istante che la velocità del treno non sia superiore a quella massima imposta dalle protezioni offerte dal sistema, attraverso:

1. segnali fissi, velocità massima e pendenza della linea;
2. rallentamenti e riduzioni della velocità;
3. velocità per itinerari deviati di arrivo e partenza;
4. velocità massima del materiale rotabile;
5. velocità massima ammessa dalla frenatura;
6. controllo della corretta operatività del personale di macchina rispetto alla inserzione/disinserzione della RSC.

- Sistema Comando Controllo

Il Sistema Comando e Controllo prevede la concentrazione in un unico sistema delle funzioni di:

1. controllo e comando della circolazione;
2. diagnostica e manutenzione degli impianti;
3. informazioni al pubblico;
4. telesorveglianza e sicurezza (intesa come dispositivi anti-intrusione).

L'obiettivo di tale sistema è quello di incrementare la regolarità e fluidità dell'esercizio ferroviario nonché di migliorare la qualità del servizio.

Ovviamente è propedeutico l'attrezzaggio delle linee e degli impianti con moderni sistemi tecnologici, quali il distanziamento automatico dei treni ed il governo centralizzato dei piazzali di stazione che, oltre a determinare benefici effetti in termini di produttività del sistema ferroviario, consentono un ulteriore innalzamento degli standard di sicurezza. Il programma di introduzione del Sistema Comando/Controllo interessa direttrici e nodi metropolitani della rete ferroviaria in concessione.

- Lunghe gallerie

Nel Contratto di programma sono previsti investimenti per l'adeguamento delle lunghe gallerie alle Linee Guida per il miglioramento della sicurezza concordate tra Ministero dell'interno e Ferrovie dello Stato S.p.A. alla fine del 1997 e la prima fase del Piano di Risanamento Acustico della rete ferroviaria relativa agli interventi sui ricettori particolarmente sensibili (ospedali, case di cura, scuole).

Nello specifico, per il primo punto si tratta di attrezzare le 33 gallerie esistenti di lunghezza maggiore di 5 Km con impiantistica studiata per gestire le emergenze (impianti antincendio, illuminazione, citofonico e telefonico) oltre a piazzali esterni attrezzati e collegati con la rete viaria in modo da consentire l'arrivo più celere possibile sul posto dei VVF dotati di un mezzo bimodale idoneo anche a spostarsi su ferro e quindi ad intervenire autonomamente fin dentro la galleria ove si è verificato l'incidente.

La lunghezza complessiva di dette gallerie è di circa 400 Km ed il costo medio di detti interventi è di 2 mld a Km. Poiché non è possibile intervenire contemporaneamente in tutte le gallerie per problemi di esercizio, è prevista, nell'arco di validità del Contratto, la realizzazione di interventi prioritari per l'ammontare di 350 miliardi di lire in base ad un programma condiviso con il Ministero dell'Interno.

- Risanamento acustico

Per il risanamento acustico si fa presente che il 26/11/2000 è stato emanato, da parte del Ministero dell'ambiente, il Decreto che stabilisce le modalità di redazione, presentazione e approvazione dei piani di risanamento di cui alla Legge 447/95 e quindi il finanziamento in questione va inteso come una quota del piano, mirata ai ricettori particolarmente sensibili di cui ad DPR 495/98.

In merito è stato effettuato da F.S. S.p.A. un censimento di detti ricettori che ha portato alla individuazione di circa 2100 casi da risanare su scala nazionale. Su questi sono in corso, a cura di F.S. S.p.A., approfondimenti e verifiche, nonché la concertazione con le Regioni per la definizione della priorità degli interventi; nell'arco di vigenza del Contratto, si dovrebbero poter effettuare non meno di 1000 interventi con un costo unitario di 2,35 miliardi per complessivi 2.350 miliardi.

La stima è riferita a barriere tipo per intervento, con lunghezza ed altezza media rispettivamente pari a 1 Km e 3 m per un costo di 300.000 al mq, con eccezione delle fondazioni che saranno realizzate su cordolo, con micropali, al ciglio del sentiero pedonale esistente sulla sede ferroviaria.

Come già detto, questi interventi non esauriranno le necessità nel settore, ma sono da intendersi come anticipi rispetto alla attuazione dei Piani, di cui al citato DM 26/11/2000, che dovranno essere presentati alle Regioni entro il Febbraio 2004 e potranno avere pratica attuazione nell'arco di un periodo di 15 anni.

Prototipi ed attività di sperimentazione sul campo

Vengono riportati qui di seguito alcuni studi, iniziati o in fase di avvio, che dovranno essere completati nell'arco di vigenza del contratto.

- Per risolvere il diffuso problema del cedimento dei rilevati ferroviari, occorre intervenire con sistemi radicali che prevedono la ricostituzione ed il potenziamento dei piani di piattaforma per renderli impermeabili alle infiltrazioni delle acque meteoriche e meno sensibili alle variazioni climatiche.
- La vulnerabilità di una linea ferroviaria è rappresentata dalla possibilità che essa possa essere coinvolta in un evento di instabilità naturale; con l'utilizzo di tecnologie informatiche vengono realizzati profili di vulnerabilità per instabilità di versante, partendo dagli itinerari a maggior rischio, per poter programmare interventi di stabilizzazione attraverso la sistemazione idraulica superficiale e la realizzazione di opere di sostegno.
- Prove in laboratorio e su linea ferroviaria per caratterizzare tappetini antivibranti da inserire sotto "ballast"; in particolare, in funzione della tipologia d'armamento e dei diversi pesi assiali circolanti, saranno individuati i parametri funzionali più significativi del materiale e le prove atte a verificarle.
- Prove e misure in laboratorio, nonché su linee ferroviarie, per caratterizzare conglomerati bituminosi antivibranti.
- Sperimentazione su resine per la protezione delle fondazioni e dei collarini impermeabilizzanti: verranno sperimentate resine epossidiche con additivi specifici tendenti a preservare nel tempo tali elementi ed i risultati consentiranno di ottimizzare i processi di protezione.
- Valutazione e certificazione del componente strutturale attacco, del suo processo di produzione e dei punti critici, e del comportamento in linea; valutazione del sistema "traversa più attacco" con prove in linea e simulazione in laboratorio, al fine di ricercarne le correlazioni.

- Il Misuratore Velocità Treno (MVT) consente di proteggere i punti di una linea nei quali sono prescritte variazioni in diminuzione di velocità da indebiti superamenti della velocità stessa da parte di un treno in transito.
- Impianto sperimentale per lo studio di armamento senza massicciata.
- Studi su interventi prototipali di barriere con fasi applicative.
- Supporti per monitoraggio del clima acustico dovuto al traffico ferroviario con applicazioni prototipali.
- Per consentire il transito dei treni interoperabili sulla rete Europea A.V. è necessario adeguare le gallerie delle linee esistenti alla sagoma gabarit B. E' necessario mettere a punto e sperimentare dei sistemi innovativi per l'abbassamento del Piano del Ferro e/o la demolizione - ricostruzione dei rivestimenti.
- Attrezzaggio sperimentale linea Porrettana con sistema innovativo BCA con trasmissione dati in sicurezza delle relazioni di blocco ed analisi.
- Realizzazione di rilevati sperimentali per verificare la possibilità di utilizzazione di terre marginali limo argillose e di materiali riciclati da demolizione edilizia per la realizzazione di rilevati ferroviari.

La manutenzione straordinaria

Nel recente passato è stato accertato un rallentamento nell'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria oltre che problematiche nel mantenimento di un trend uniforme di acquisizione di materiali e di realizzazione di opere.

E' stata quindi richiesta ad F.S. S.p.A. l'elaborazione di un "Programma Straordinario di Revisione della Rete", sulla base di un'analisi delle criticità esistenti o potenziali sulla rete ferroviaria. Sono stati così individuati da F.S. S.p.A. gli interventi necessari per rimuovere tali criticità nei diversi settori principali dell'infrastruttura, ovvero:

- Armamento
- Corpo stradale
- Ponti
- Gallerie
- Impianti di trazione elettrica
- Impianti di sicurezza

Gli interventi devono risolvere le principali situazioni di irregolarità, a rinnovare impianti o apparecchiature usurati o al limite della loro durata di validità funzionale, per migliorarne l'affidabilità.

Con le risorse a oggi disponibili sono stati avviati gli interventi più urgenti ed indifferibili sulle principali direttrici della rete ferroviaria, con particolare priorità per quelli di manutenzione straordinaria all'armamento ed agli impianti di trazione elettrica, nonché per interventi mirati sulla Rete Complementare privilegiando, anche in questo caso, l'armamento e gli impianti di trazione elettrica.

La realizzazione degli interventi previsti nel suddetto "Programma Straordinario di Revisione della Rete" è prevista con carattere di continuità, con finanziamenti annuali che consentano di ultimare gli interventi residui.

Sono inoltre stimate le necessità finanziarie per soddisfare nel quinquennio:

- Il ciclo standard delle attività di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti, ivi compresi gli interventi previsti con l'utilizzo di personale proprio;
- un adeguamento tecnologico strutturale degli impianti (ascrivibili, in percentuale decrescente ai seguenti impianti : sottostazioni TE , ponti, corpo stradale, impianti sicurezza, difesa della sede);
- gli acquisti di mezzi d'opera, per adeguamento alle normative Europee (CEN), riguardanti principalmente le attrezzature pesanti (rincalzatrici, profilatrici, ecc.) e le attrezzature medie (carrelli IE-Lavori, portali varo deviatoi, carri appoggio, ecc.)
- gli interventi da realizzare su fabbricati esistenti (stazioni, IDP, terminali merci, ecc..).

Gli investimenti per la ricerca, la sperimentazione ed i sistemi informativi

Nella Tabella 5 del Contratto di Programma, richiamata nell'articolo 11 del Contratto stesso, sono indicati gli investimenti previsti dal Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, i sistemi informativi prototipali e gestionali ed, infine, l'adeguamento della rete nazionale alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario europeo sia alta velocità che convenzionale. Il piano dei finanziamenti nel quinquennio assomma a 270 miliardi di lire ed è suddiviso in quattro tipologie di investimenti: sistemi informativi, impianti prototipali, strumenti di certificazione e diagnostica, studi e sperimentazioni. Gran parte di tali attività è svolta sotto il coordinamento ed il controllo dell'Istituto Sperimentale di F.S. S.p.A., così come previsto nell'articolo 2 comma 1 d) e Tabella A dell'Atto di Concessione di cui al DM 138T del 31/10/2000.

ALLEGATO 7

Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento sulla Rete Convenzionale

Scostamento tempi dei Progetti d'investimento sulla Rete Tradizionale

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0006.PO	Sistemazione a P.R.G. di Milano Rogoredo	4° Trimestre 2007	3° Trimestre 2007	3 mesi	Lo slittamento nell'attivazione dell'ACS è conseguenza della ripianificazione effettuata a livello nazionale circa la realizzazione degli apparati tecnologici statici per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0008.NL	Passante Milanese	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2006	3 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratta Porta Venezia - Bivio Lambro/Milano Rogoredo è conseguenza della mancata disponibilità nei tempi programmati delle aree interessate dai lavori, a seguito del ricorso al TAR da parte del proprietario di un fabbricato da demolire e della presenza di insediamenti di nomadi sulle aree di cantiere.
0011.NL	Nuova linea per l'ingresso della Porrettana a Bologna C.le e suburbana Vignola-Casalecchio	1° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	3 mesi	L'ingresso, su nuova sede, della linea Porrettana al piazzale ovest di Bologna C.le è stato attivato nei tempi previsti; l'ACS di Casalecchio è stato attivato nel 4° trimestre 2002, il ritardo nell'approvazione degli schemi dell'impianto ha determinato lo slittamento della consegna all'esercizio dello stesso che è avvenuta nel 1° trimestre 2003.
0013.NL	Nuova Linea a Monte del Vesuvio	2° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	9 mesi	Lo slittamento è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione delle opere di mitigazione ambientale per recepire le modifiche alle opere civili richieste dagli Enti Locali. Inoltre si sono verificate difficoltà da parte dell'appaltatore nell'acquisizione definitiva delle aree interessate dai lavori di uno dei lotti costruttivi, con conseguente necessità di riprogrammazione di tutte le attività realizzative.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0016.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona.	4° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	12 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0018.PO	P.R.G. e ACEI Roma Tiburtina e sestuplicamento fino a Smistamento (sestuplicamento)	2° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	6 mesi	Lo slittamento è dovuto alla gara per il riaffidamento dei lavori di armamento e T.E. non eseguiti dall'impresa appaltatrice originaria a seguito rescissione del contratto.
0033.PO	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuta all'impossibilità di procedere all'attrezzaggio con SCC della linea A Monte del Vesuvio (tratta lunga percorrenza sud) a seguito dei ritardi maturati nella realizzazione delle opere civili del progetto "Nuova linea a Monte del Vesuvio".
0036.PO	Collegamento con aereoporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo (1^ fase)	4° Trimestre 2009	4° Trimestre 2007	24 mesi	L'inserimento nelle tempistiche del Progetto del raddoppio della tratta Orleans-Belgio, precedentemente non previsto, ha rideterminato la data di ultimazione dello stesso al 2° trimestre ... 2009. Il successivo slittamento della data di ultimazione al 4° trimestre 2009 è conseguente alla ripianificazione della realizzazione di apparati tecnologici statici per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0038.PO	Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	3° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	9 mesi	Lo slittamento della data di attivazione prevista è dovuto ai ritardi maturati nell'espletamento delle attività negoziali relative alle opere civili, armamento e TE, tratta Salone - Lunghezza, a seguito del mancato affidamento per mancanza requisiti previdenziali e assicurativi della ditta miglior offerente, e nell'allineamento ai tempi di realizzazione dei lotti di penetrazione urbana della linea AV/AC Roma-Napoli.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0039.PO	Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano (1^ fase)	1° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione relativa alla sola fermata di Portuense, è dovuto ad una riprogrammazione delle attività realizzative delle opere della fermata stessa, svincolandole dalla realizzazione del nuovo impalcato di via Portuense che viene constantemente rinviata a causa della mancanza del benestare da parte del Comune di Roma.
0043.TE	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2006	24 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza da un lato della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete, per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione, e dall'altro dell'inserimento nel Progetto dell'intervento di velocizzazione e sistemazione del piano del ferro della stazione di Bologna C.le. Quest'ultimo intervento, in particolare, è stato recentemente stralciato dal Progetto avendo verificato la possibilità di incrementare, con i restanti investimenti previsti, la capacità della stazione di Bologna C.le ad un livello al momento stimato sufficiente a recepire la completa domanda di servizio metropolitano pianificata dagli Enti Locali nel medio-lungo periodo.
0044.PO	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla riprogrammazione delle fasi di lavoro per mantenere inalterata l'attuale offerta per il servizio viaggiatori e alle numerose prescrizioni scaturite in Conferenza dei Servizi.
0045.NL	Collegamento Aeroporto Malpensa	3° Trimestre 2005	1° Trimestre 2005	6 mesi	A seguito della criticità del mercato della produzione di apparati tecnologici statici, è stata prevista la realizzazione di ACEI anziché ACS negli impianti interessati dal collegamento; ciò ha determinato la necessità di adeguamenti progettuali e contrattuali che comportano allungamenti nell'ultimazione delle opere, comunque inferiori a quelli che avrebbe comportato la realizzazione degli ACS in relazione alle limitate capacità produttive delle imprese del settore.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0049.PO	Raddoppio Milano-Mortara	2° Trimestre 2010	4° Trimestre 2007	30 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla necessità di riarticolare il Progetto in modo da limitare la Conferenza dei Servizi, comunque convocata con notevole ritardo rispetto ai tempi programmati e conclusa il 18/11/2002, all'esame della progettazione delle tratte Porta Romana - Gaggiano e Parona-Mortara, vista l'opposizione dei comuni di Vigevano e Abbiategrasso alle modalità di attraversamento della linea sul loro territorio comunale.
0052.PO	Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (tratta P.ta Susa-Dora)	4° Trimestre 2009	3° Trimestre 2005	51 mesi	Il consistente slittamento della data di ultimazione è conseguenza della riprogettazione per tener conto delle richieste avanzate dal Comune di Torino, recepite nell'intesa fra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Comune di Torino, SATTI S.p.A. ed RFI S.p.A. recentemente sottoscritta che prevede il sottopasso del fiume Dora e la rilocalizzazione della stazione di Porta Nuova.
0057.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Roma-Ciampino	4° Trimestre 2002	2° Trimestre 2002	6 mesi	Lo slittamento dell'attivazione del BAB sulla tratta Roma T.ni - Casilina è dovuto alla complessità degli interventi di modifica al piano schematico di Roma Termini per effetto dell'innesto del BAB nell'impianto.
0069.PO	Raddoppio Bologna-Verona (Raddoppio Tavernelle-S. Giovanni e Nogara - Cà di David; potenziamento S. Giovanni-Nogara; P.M. intero raddoppio)	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	6 mesi	Lo scorrimento della data di ultimazione del Progetto è conseguente alla ripianificazione degli interventi relativi al raddoppio della tratta Crevalcore-Poggio Rusco la cui realizzazione, in considerazione dei finanziamenti disponibili e dell'aumento del costo del Progetto, è stata suddivisa in due fasi funzionali: Crevalcore-S. Felice sul Panaro, la cui attivazione è confermata nel 4^ trimestre 2006, e S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco, la cui attivazione è prevista nel 2^ trimestre 2007.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0071.TE	Interventi Tecnologici Milano-Venezia	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2005	3 mesi	Lo slittamento dell'ultimazione del Progetto è dovuto all'inserimento nello stesso di ulteriori lavori inerenti l'ACEI di Vicenza, precedentemente non previsti, al fine di recepire le modifiche conseguenti agli interventi di banalizzazione delle tecnologie di linea lato Grisignano.
0074.PO	Cintura Nord di Roma (messa in sicurezza galleria Cassia-M.Mario + PM intera Cintura)	2° Trimestre 2006	2° Trimestre 2005	12 mesi	Lo slittamento dell'attivazione è dovuto alla sospensione dei lavori in conseguenza del ricorso al TAR da parte di alcuni soggetti privati relativamente alle modalità di asservimento.
0077.PO	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andorra-S. Lorenzo)	3° Trimestre 2008	3° Trimestre 2007	12 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratta S.Lorenzo-Andora è dovuto alla revisione dei tempi di realizzazione a seguito dell'approfondimento progettuale che ha evidenziato difficoltà in relazione allo scavo delle gallerie e agli imbocchi.
0079.PO	Potenziamento Infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	18 mesi	Lo scorrimento dell'attivazione del Progetto è causato dal ritardo della definizione degli accordi con gli Enti Locali per la soppressione di alcuni PL, aventi ripercussioni sui lavori in corso nella stazione di Palmanova.
0099.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (Completamento raddoppio Vitulano-Benevento e Benevento-Apice e completamento CTC intera linea)	2° Trimestre 2008	4° Trimestre 2007	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratte Cervaro-Bovino e Bovino-Orsara è dovuto al protrarsi della Conferenza dei Servizi, nonché al ritardo nella formalizzazione del benestare da parte della Commissione VIA alle alternative di tracciato sviluppate, su richiesta della Commissione stessa, per l'attraversamento del Sito di Interesse Comunitario (SIC) "Valle del Cervaro-Bosco dell'Incoronata"

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0100.PO	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alle rilevanti difficoltà incontrate per ricercare una soluzione condivisa con gli Enti Territoriali per l'inserimento del raddoppio della tratta Bari S. Andrea- Bitetto nel territorio del comune di Modugno.
0113.TE	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	9 mesi	Lo slittamento della data di attivazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione dei lavori per tener conto delle criticità manifestate dal mercato della produzione degli apparati statici a livello nazionale.
0119.PO	Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara (Complet. raddoppio Nera-Narni e CTC Foligno-Orte; raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-PM 228)	1° Trimestre 2007	2° Trimestre 2006	9 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto sia al ritardo nell'apertura della C.d.S. per il raddoppio della tratta Fabriano - PM 228, sia alla necessità di eseguire ulteriori attività progettuali per recepire le prescrizioni formulate in sede di C.d.S. e le nuove linee guida sugli standard di sicurezza delle gallerie.
0136.NL	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (+ più progettazione Matera - Altamura FAL)	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2005	18 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alla sospensione delle attività inerenti la realizzazione della tratta Matera La Martella-Venusio a seguito di problemi connessi con la disponibilità di tutte le necessarie risorse finanziarie.
0142.PO	Raddoppio della Pescara-Bari	2° Trimestre 2007	1° Trimestre 2007	3 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alle rilevanti difficoltà per la compatibilità ambientale e la localizzazione delle opere di raddoppio della tratta Termoli -Chieuti, attraversanti tre siti di interesse comunitario (SIC).

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0146.AM	Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2003	12 mesi	Lo slittamento della data di attivazione dell'intero Progetto è dovuto al ritardo nell'avvio dei lavori per la bretella di Sesto Calende a seguito dell'allungamento delle attività negoziali (a causa del ricorso di un concorrente alla gara), a difficoltà nelle procedure espropriative degli immobili di proprietà dell'Ospedale Maggiore di Milano ubicati nel comune di Sesto Calende, nonché alla revisione progettuale per l'ampliamento della sagoma (P50 binario dispari P80 binario pari) sulla tratta Arona - Premosello.
0149.PO	Sistemazione Nodo di Bari	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	-12 mesi	A seguito della riprogrammazione nella realizzazione degli apparati tecnologici a logica programmata sull'intera rete, per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione, è stata rinviata la realizzazione degli stessi nell'ambito del Progetto. Pertanto la data di ultimazione indicata si riferisce all'ultimazione funzionale del raddoppio Bari P.S. - Bari T.M. e della variante all'ingresso della linea Bari-Taranto e Cantiere Formazione Treni con il solo adeguamento degli apparati esistenti.
0201.TE	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	3° Trimestre 2004	2° Trimestre 2004	3 mesi	Il ricorso al TAR contro un provvedimento di esproprio, ha causato ritardi nell'appalto realizzativo di alcune opere del Progetto, con conseguente slittamento dello stesso.
0206.PO	Var. Ge-Ventim.tratta Pegli-Voltri	1° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	6 mesi	Il comune di Genova non ha reso disponibili nei tempi programmati le aree indispensabili per la consegna dei lavori, ubicate in prossimità della zona dove si sono tenuti i campionati mondiali di canottaggio, con conseguente slittamento della data di attivazione.
0207.PO	Sist. del Nodo di VE/Mestre	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2007	12 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0222.PO	Linea BERGAMO - TREVIGLIO: raddoppio	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2005	3 mesi	Lo slittamento della data di attivazione del Progetto è dovuta al ritardo nella convocazione della Conferenza di Servizi.
0402.PO	AMPLIAMENTO TERMINAL VERONA QUADRANTE EUROPA	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla revisione degli indirizzi progettuali condotta da RFI come nuovo soggetto committente.
0410.PO	SISTEMAZIONE A P.R. POMEZIA SANTA PALOMBA	1° Trimestre 2004	3° Trimestre 2003	6 mesi	Lo slittamento è dovuto al protrarsi delle attività negoziali connesse alle procedure di verifica richieste dalla nuova normativa vigente (contribuzioni ecc..)
0411.IP	GUASTICCE - REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DELL'INTERPORTO DI LIVORNO GUASTICCE	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	9 mesi	Slittamento della data di attivazione per difficoltà nella fase negoziale a causa della presentazione di offerte anomale che ha richiesto maggiori approfondimenti.
0426.OM	ROMA SMIST. AMPLIAMENTO RIMESSA ALE E REALIZZ. POLO	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2003	60 mesi	A seguito del passaggio di committenza la 2^ fase è stata solo recentemente riavviata su rinnovati input progettuali. Il termine tiene quindi conto della nuova articolazione delle attività.
0427.PO	ROMA S. LORENZO COMPLETAMENTO OMAV	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al contenzioso con l'appaltatore, relativamente alle opere per la copertura del fascio basso.

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0430.ID	NAPOLI SMIST. COSTRUZ. IDP	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della 2^ fase è dovuto al ritardo nella disponibilità di alcune aree, interessate anche dai lavori del 2° lotto della penetrazione urbana della linea AV RM/NA che procedono in ritardo a causa del ritrovamento di siti inquinati.

Scostamento tempi dei Progetti d'investimento tecnologici

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0102.TE	Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative	4° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	12 mesi	SSE Terralba: variazioni in corso d'opera richieste da autorità Comunali - interferenza con cantieri coesistenti su parco Genova Terralba; SSE Casalpusterlengo: interferenza con cantieri Italferr; SSE Peri: problemi con espropri per la costruzione dell'allacciamento alla linea AT.
0166.TE	Copertura radio in galleria	4° Trimestre 2004	3° Trimestre 2004	3 mesi	allacciamenti ENEL in corrispondenza imbocchi gallerie/adeguamenti impiantistici; concessione interruzioni secondo i programmi previsti dai Soggetti tecnici; ritardi nel rilascio delle concessioni e permessi da Amm.ni/Agenzie competenti; esigenze di riclassificazione impianti sulla base di nuove specifiche tecniche emesse da RFI (linee Bo-NA e NA-RC)
0068.TE	Ricerca MORANE	4° Trimestre 2002	3° Trimestre 2002	3 mesi	fornitura apparati/PC per campagna test e verifiche sui sistemi
0060.TE	Ricerca ERTMS	2° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	6 mesi	innovazione tecnologica; criticità ai fini dell'attivazione della tratta AV/AC RM_NA per nuove specifiche dettate dalla committenza; adeguamento apparecchiature Specifiche requisiti Sistem.. 2.2.2
0063.TE	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	completamento lavori afferenti; la data di attivazione dell'ACS di Civitavecchia è in linea con quanto stabilito con la programmazione a livello nazionale per le realizzazioni ACS ridefinita a seguito della saturazione del mercato esterno; ritardi nell'approvvigionamento dei materiali necessari per gli impianti ACEI e per i Posti Periferici SCC

Cod_pgt	*Descrizione*	*2002*	*2001*	*Delta*	*Note*
0065.TE	Rilevamento termico Boccole	2° Trimestre 2003	2° Trimestre 2002	12 mesi	integrazione delle progettazioni; interferenza con altri appalti; adeguamento impianti ai nuovi schemi di principio; indisponibilità alimentazioni elettriche.
0066.PO	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	interferenze con esercizio; limiti di risorse nelle Imprese; nella subtratta Castelbolognese-Rimini della PE-AN slittamento dovuto a realizzazione ACS di Faenza e dell'ACEI di Cesena, particolarmente complessi; sulla PE-FG lo slittamento è dovuto all'allungamento dei tempi di attivazione connessi con il raddoppio della linea
0067.PO	PotenziamentoTecnologico BO-VR-Brennero	1° Trimestre 2005	1° Trimestre 2004	12 mesi	ritardo nell'assegnazione di alcuni appalti; sulla tratta Tavernelle-Ca'David cambiamento tecnologia da ACS ad ACEI; per l'appalto relativo alla realizzazione del fabbricato di Posto centrale SCC è in corso procedura fallimentare dell'appaltatore
0023.IT	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2003	21 mesi	sistemazione fabbricato Posto centrale; innovazione tecnologica interferenze su esercizio
0024.TE	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	1° Trimestre 2004	4° Trimestre 2003	3 mesi	limiti nelle risorse delle imprese; variazioni input progettuali; innovazioni tecnologiche