

Tabella 4.5 – Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. - articolo 8, Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(**))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
Rete Fondamentale	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce	336	336	336
		Raddoppio della Pescara-Bari ^(*)	1.020	1.020	1.008
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	1.044	1.090	1.008
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	774	817	774
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	467	467	439
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	948	948	948
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	134	182	113
	Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	349	349	318
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	1.128	517
	Sistema Linee di accesso Gottardo	Corridoio europeo n. 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno) ^(*)	1.000	1.000	83
	Itinerari internazionali	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale ^(*)	2.278	4.383	42
		Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	30
	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	3
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	52	52
	Sub-totale Rete Fondamentale		9.286	11.804	5.669
Rete Complementare	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	31
	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	332	332
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	215	215
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	1.073	1.073	1.073
		Raddoppio Palermo-Messina	2.503	2.503	2.503
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	2
	Sub-totale Rete Complementare		4.155	4.155	4.155
Nodi	Direttrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	107	97
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	362	362
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	170	12
		Collegamento Aeroporto Malpensa	70	70	48

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO(**))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	64	64
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	112	52
		PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	54	54	2
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	36	10
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2^ fase)	54	54	-
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	29	4
		Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	954	954	753
		Linea Chiasso-Aosta	21	21	21
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	15
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	10
	Sub-totale Nodi		2.009	2.059	1.449
Diffusi	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	62
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	105	94
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2^ fase)	1.033	1.033	1.033
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antròdoco-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	26
	Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	421	421
	Sub-totale Diffusi		1.639	1.648	1.636
	Totale generale		17.089	19.665	12.910

(*) Progetti che beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

Tabella 4.6 - Tabella 2bis del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 - articolo 9, II Addendum Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO(**))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
Rete Fondamentale	Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	49	49
	Direttrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	315	334	279
		Sistemazione Nodo di Bari	160	160	160
	Direttrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	60	60	58
	Direttrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	308	315	292
	Direttrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	840	840	840
	Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	64	84	62
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	43	43	39
	Direttrice Orte-Falconara	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	652	688	613
	Direttrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	437	437	378
	Nodo di Novara	Sistemazione Nodo di Novara	200	200	49
	Nodo di Verona	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	55	55	51
Sub-totale Rete Fondamentale			3.184	3.265	2.870
Rete Complementare	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto(*)	825	831	825
		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	355	355	335
	Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	199	199
	Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa	495	510	495
	Sviluppo traffico tradizionale	Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale FS	29	35	24
	Sub-totale Rete Complementare		1.903	1.929	1.878
Nodi	Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26	26
		Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	62	62	46

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(**))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
	Nodo di Genova	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	157	170	146
	Nodo di Milano	Potenziamento infrastrutturale Milano- Lecco	210	210	206
		Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	513	530	474
		Raddoppio Milano-Mortara ^(*)	606	606	207
		Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	81	81
		Passante Milanese	159	159	144
	Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno- Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	239	239	239
	Nodo di Roma	Potenziamento tratto urbano linea Roma- Viterbo	361	361	361
		Raddoppio Prenestina-Lunghezza	75	75	60
		P.G.R. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana	73	79	70
		Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	174	245	245
	Nodo di Venezia	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	160	160	141
	Sub-totale Nodi		2.897	3.003	2.447
Diffusi	Programma ricerca ERTMS	Ricerca ERTMS	18	18	14
	Sub-totale Diffusi		18	18	14
Totale generale			8.002	8.215	7.209

^(*) Progetti che beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

^(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

Tabella 4.7 - Tabella 3 del contratto di Programma 2001-2005: Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 - articolo 9 Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

TIPO RETE	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(**))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
Rete Fondamentale	Valichi	258	258	-
	Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica) ^(*)	800	811	70
	Quadruplicamento Tortona – Voghera	600	600	4
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara)	2.500	2.500	219
	Quadruplicamento Salerno – Battipaglia ^(*)	1.855	1.855	53
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	207	52
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) ^(*)	1.540	1.540	620
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	62	62
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/Ancona (Studio)	1	1	1
	Accessibilità a Malpensa da sud	470	470	-
	Sub-totale Rete Fondamentale	8.293	8.304	1.080
Rete Complementare	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio ^(*)	1.970	1.970	458
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	129	26
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	83	83
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	164	164	164
	Venafro-Teroli	50	50	80
	Battipaglia - Potenza – Metaponto	865	865	
	Taranto - Metaponto - San Lucido	792	792	
	S.Gavino-Sassari/Olbia	550	550	
	Roma-Pescara	1.184	1.184	
	Palermo-Trapani	432	432	
	Siracusa-Gela	183	183	
	Partecipazione al capitale sociale “Stretto di Messina Spa”	375	375	23
	Sub-totale Rete Complementare	6.745	6.776	832
Nodi	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	150	150
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	77	49
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci ^(*)	2.375	2.375	66

TIPO RETE	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(*))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(**))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud) ^(*)	1.392	1.392	40
	Nodo di Milano: 1^ fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.200	1.200	56
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) ^(*)	624	624	624
	Sub-totale Nodi	5.818	5.818	985
Diffusi	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	103	-
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	1.033	155
	Sistema Controllo Marcia Treno (3^ fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	566	566	310
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2^ e 3^ fase)	340	685	240
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	207	207
	Rilevamento termico Boccole (2^ fase)	36	82	36
	Itinerari merci	181	181	120
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	200	149
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	134	34
	Ammodernamento infrastrutturale Piano Sicurezza (fasi ulteriori)	66	66	0
	Fondo di riserva progetti Sud	116	116	16
	Soppressione PL regioni Sud	75	75	30
	Sub-totale Diffusi	3.056	3.447	1.296
	Totale generale	23.913	24.346	4.193

^(*) Progetti che beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

^(**) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

4.2.2. Altri investimenti diffusi e di ricerca

Trattasi sostanzialmente di:

- investimenti di manutenzione straordinaria e piano straordinario di revisione della rete e degli impianti per un totale di 2.918 milioni di euro, oggetto della Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005 e successive modifiche;
- investimenti sulle linee e sugli impianti contenuti nel nuovo Piano di *upgrading* della rete per un totale di 2.100 milioni di euro, oggetto della Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005 e successive modifiche;
- 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 220 milioni di euro (Tabella 5 del Contratto);

- 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 (Tabella 6 del Contratto).

Di seguito, nelle Tabelle 4.8, 4.9 e 4.10 si riportano i contenuti delle Tabelle 4, 5 e 6 del Contratto di Programma 2001-2005, relative a tali investimenti (aggiornate sulla base del PPI 2004 e del PPI 2005).

Tabella 4.8 – Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 - articolo 10 Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

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
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	-	1.000	1.100	2.100
Totale	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018
Coperture finanziarie disponibili al 2004	284	1.007	542	1.542	1.100 ^(*)	

^(*) La copertura della manutenzione straordinaria 2005 è stata assicurata con l'Accordo preliminare al IV Addendum del CdP 2001-2005 a valere sui fondi recati Legge Finanziaria 2005

Tabella 4.9 – Tabella 5 del Contratto di Programma 2001-2005: 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 – articolo 11 del Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(*))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(*))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
Processi, sistemi informativi ed omologazione	138	138	99
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	29	26
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	30	22
Studi e sperimentazioni	25	25	22
Totale	220	220	170

^(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

Tabella 4.10 – Tabella 6 del Contratto di Programma 2001-2005: 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 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA AL 31.12.2004 (CON CONGELATO ^(*))	STIMA COSTO A VITA INTERA DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(*))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	181	150
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	1.214	553
Totale	1.394	1.394	703

^(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

4.2.3. Ulteriori variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005

Nel precedente paragrafo 4.1.2. si è già avuto modo di evidenziare che l'edizione del PPI 2005 è stata caratterizzata da una variazione del monte degli investimenti in massima parte generata dall'introduzione di nuovi progetti e dall'estensione di alcuni programmi all'arco temporale 2006-2010.

Detto Piano, infatti, oltre ad aggiornare i valori degli investimenti in corso, avvia la programmazione che sarà oggetto del prossimo Contratto di Programma, individuando nuove proposte di intervento e rinnovando le attività di investimento cicliche, prima tra tutte quelle di manutenzione straordinaria.

Le novità in termini di investimento introdotte dal PPI nel 2005 sono evidenziate in un apposito prospetto (cfr. Tabella 4.11 seguente), con l'intento di indicare separatamente gli effetti prodotti sulle singole Tabelle del Contratto.

La rappresentazione di seguito evidenzia altresì gli interventi che si è proposto di trasferire dal vecchio al nuovo Contratto di Programma per il reperimento delle risorse necessarie alla finalizzazione delle attività realizzative.

Tabella 4.11 – Variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005

TABELLA	DESCRIZIONE INTERVENTO	CVI DA PPI 2005 (CON CONGELATO^(*))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
2 bis	Adeguamento Linea storica Torino - Modena	98	76
	Forlimpopoli: Delocalizzazione Scalo a Villa Selva con chiusura di Rimini, Cesena, Forlì e S. Arcangelo di Romagna	33	28
	Sistemazione a P.R.G. di Milano Rogoredo	262	251
	Nuova Linea a Monte del Vesuvio	420	321
	P.R.G. e ACEI Roma Termini	91	84
	Cintura Nord di Roma	48	40
	Rete Radio GSM-R – Copertura radio gallerie	112	67
SUB-TOTALE TABELLA 2 BIS		1065	867
3	Collegamento diretto linea Chiasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chiasso)	20	0
	Interventi Regione Calabria	48	48
	Raddoppio Cesano-Bracciano	250	0
	Upgrading collegamento Caltanissetta-Enna con Palermo e Catania	100	0
	Delocalizzazione scalo merci di Trapani e realizzazione della bretella di collegamento	63	0
	Potenziamento infrastrutturale Pistoia-Viareggio	250	0
	Nuovo collegamento di Padova Interporto con la linea Bologna-Padova	240	0
	Raddoppio linea Fossano-Cuneo	77	0
	Progettazione preliminare e definitiva del quadruplicamento Brignole – Pieve Ligure e della sistemazione degli impianti industriali di trazione del nodo di Genova	39	0
	Sist. diagn. mobile per AV-T5-3Te	84	0
	Messa a norma (ISO 14000) impianti	60	0
	SSC (sistema supporto condotta)	250	0
	Infrastrutture ferroviarie in Porti ed Interporti	250	0
	Piano di potenziamento e sviluppo terminali viaggiatori e merci	1.200	0
	Modifiche ed integrazioni di sistemi di sicurezza a seguito interventi di potenziamento e sviluppo	200	0
SUB-TOTALE TABELLA 3		3.130	48

TABELLA	DESCRIZIONE INTERVENTO	CVI DA PPI 2005 (CON CONGELATO ^(*))	COPERTURE DISPONIBILI AL 2004
	Manutenzione straordinaria di linee ed impianti (2006-2010)	3.850	0
	Manutenzione straordinaria stazioni, navi e terminali merci (2006-2010)	325	0
	Acquisti a rimpiazzo (2006-2010)	100	0
SUB-TOTALE TABELLA 4		4.275	0
	Processi, sistemi informativi ed omologazione (2006-2010)	144	0
	Prototipi – Dimostratori – Impianti sperimentali (2006-2010)	40	0
	Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica (2006-2010)	25	0
	Studi e sperimentazioni (2006-2010)	35	0
SUB-TOTALE TABELLA 5		244	0
	Programma di risanamento acustico ed ambientale (2006-2010)	586	0
	Piano di miglioramento della sicurezza delle gallerie (2006-2010)	565	0
SUB-TOTALE TABELLA 6		1.151	0
TOTALE GENERALE		9.865	915

(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

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

Nato nel 1990 come sistema a sé stante, il progetto ha registrato, nel tempo, 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 solo la maggiore efficienza di una sezione del traffico, ma anche il suo sviluppo in termini di maggiore capacità complessiva, al fine di rilanciare tutto il settore del trasporto su ferro.

Il modello inizialmente delineato prevedeva che la realizzazione e lo sfruttamento economico dell'infrastruttura AV fossero direttamente affidati a TAV S.p.A. (Convenzione Settembre 1991). Con il terzo Atto modificativo alla citata Convenzione (Marzo 1998) – anche al fine di rispondere agli indirizzi comunitari e governativi in materie di separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio del trasporto e di sicurezza della circolazione – questa impostazione ha subito importanti modifiche. Una volta completata, infatti, l'infrastruttura sarebbe stata messa a disposizione del Gestore dell'infrastruttura – contro pagamento di canoni – che avrebbe provveduto a tutti i servizi necessari (manutenzione, circolazione ecc.) alla sua effettiva fruizione da parte delle imprese di trasporto. Queste ultime avrebbero acquistato le tracce orarie dietro pagamento di un pedaggio commisurato non solo al valore dei suddetti servizi, ma

anche alle esigenze di ripianare i debiti contratti da TAV S.p.A. per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI S.p.A., doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere della Rete AV/AC (40% dell'investimento ed interessi intercalari in corso di costruzione), mentre per la rimanente parte (60%) il finanziamento delle opere doveva essere assicurato da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI S.p.A. avrebbe pagato a TAV S.p.A. 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 S.p.A.. 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 investimenti infrastrutturali interamente finanziati da fonte pubblica.

Il Piano d'Impresa di FS S.p.A. 1999-2003 (PI – approvato il 21.07.2000), stimava in circa 25.300 milioni di euro il costo della Torino-Milano-Napoli e la progettazione del Resto del Sistema, ed in circa 5.700 milioni di euro l'ulteriore fabbisogno finanziario da Stato (compresi interessi intercalari) necessario al progetto. Con questi valori, il programma di cui trattasi è stato inizialmente inserito nel Contratto di Programma 2001-2005.

Le direttrici dell'intervento riportate nel citato Contratto di Programma sono tre:

- la dorsale che, attraversando tutta la Penisola da nord a sud, si snoda da Torino a Napoli, passando per Milano, Bologna, Firenze e Roma (AV TO-MI-NA);
- il collegamento trasversale da Milano a Padova, chiamato a svolgere un doppio e rilevante 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 (dal Frejus a Villa Opicina, in territorio italiano),
- la nuova linea di valico tra Milano e Genova (III Valico dei Giovi).

Gli ultimi due collegamenti sopra citati costituiscono il cosiddetto "Resto del Sistema AV/AC".

Alla fine del 2002 si ebbe modo di constatare la difficile sostenibilità economico finanziaria del progetto sulla Rete AV/AC secondo lo schema di finanziamento sino ad allora adottato (40% a carico dello Stato, 60% con capitali privati a prestito) e si effettuarono approfondimenti circa la possibilità di invertire tale schema di finanziamento, ponendo a carico dello Stato il 60% dei costi del progetto stesso.

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. (ISPA) finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi.

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 dei contributi in corso di costruzione (servizio del debito in fase di costruzione – ex interessi intercalari). Nel periodo di esercizio lo Stato si farà carico, attraverso il Contratto di Programma con RFI S.p.A., della quota del servizio del debito non remunerabile attraverso i ricavi di esercizio generati dal progetto.

In data 09.12.2003 RFI S.p.A. ha stipulato con TAV S.p.A. una nuova Convenzione con l'intento di rivedere la disciplina dei rapporti tra le due società ed unificare in un unico atto le disposizioni contenute nella Convenzione Originaria e nei successivi atti modificativi.

Il nuovo accordo ha introdotto sostanziali novità all'impianto precedentemente delineato, aspetti che qui brevemente si richiamano:

- la proprietà delle opere eseguite da TAV S.p.A., una volta ultimate, fermo restando il recupero da parte di TAV S.p.A. di tutti i costi sostenuti e capitalizzati (inclusi spese generali e oneri finanziari), sarà trasferita in capo ad RFI S.p.A., cui sarà affidato il relativo sfruttamento economico e che diverrà l'unico obbligato nei confronti di ISPA;
- per quanto riguarda l'oggetto, si modificano le precedenti previsioni attribuendo l'esecuzione di alcuni interventi direttamente in capo ad RFI S.p.A. (Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e Tratta Firenze- Roma) e lasciando la committenza a TAV S.p.A. della progettazione esecutiva e della costruzione delle restanti opere dell'asse Torino-Milano-Napoli (tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli nonché gli interventi di adeguamento dei Nodi di Bologna, di Roma e di Napoli) e del progetto definitivo e della costruzione delle tratte del Resto del Sistema (III Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova);
- in relazione alla durata del rapporto, l'atto dispone che: *“cessi di avere validità ed efficacia alla data dell'ultima delle relazioni conclusive favorevoli di collaudo tecnico amministrativo della specifica Tratta o Nodo di competenza di TAV S.p.A.”*; nella convenzione originaria la durata era stata fissata in 50 anni, in ragione dell'attribuzione dello sfruttamento economico a TAV S.p.A..

Il 23 dicembre 2003 è stato poi sottoscritto da parte di RFI S.p.A., TAV S.p.A. e Infrastrutture S.p.A. il contratto Credit Facility Agreement (di seguito CFA) per un programma complessivo di finanziamento pari a 25 miliardi di euro relativo alla direttrice Torino-Milano-Napoli, ed in pari data è stato emanato il Decreto Interministeriale che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione alla fase di costruzione dell'Asse.

Nel corso del 2004 RFI S.p.A. ha aggiornato il Dossier di Valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA, in precedenza sottoposto all'esame del CIPE nella seduta del 31 gennaio del 2003. La revisione dell'analisi è stata sviluppata con l'obiettivo di valutare gli impatti economici e finanziari derivanti dall'evoluzione dello scenario normativo-contrattuale di riferimento e dalle modifiche nel frattempo registrate sulla stima dei tempi e dei costi. Il costo complessivo della Linea AV/AC TO-MI-NA è stato infatti rideterminato nei citati 30.170 milioni di euro. Per quanto attiene il periodo di

attivazione, l'aggiornamento 2004 del Dossier lo ha riposizionato tra il mese di ottobre 2005 (prima attivazione: Roma-Napoli) ed il mese di dicembre 2011 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze).

Alla luce del mutato quadro di contesto, il Dossier di Valutazione esamina diverse soluzioni anche al fine di simulare gli effetti, evidenziandone le relative criticità, derivanti dalle differenti assunzioni in tema di modalità di erogazione del contributo da parte dello Stato, di politiche ammortamento e di profili di restituzione del debito.

Nel Marzo 2004 inoltre, a valle dell'approvazione da parte del CIPE della progettazione preliminare della Linea AV/AC "III Valico dei Giovi" tra Milano e Genova (Delibera n.78 del 29.09.2003), RFI S.p.A. ha effettuato una prima elaborazione del Dossier di Valutazione dell'opera. Successivamente, nell'ottobre 2004 ed a valle dell'approvazione del progetto preliminare della tratta AV/AC Milano-Verona (Delibera n. 120 del 05.12.2003), è stato elaborato l'analogo Dossier relativo all'asse AV/AC Milano-Verona-Padova-Venezia.

Il CIPE, nella seduta del 18.03.2005, ha esaminato ed approvato i Dossier di Valutazione delle linee AV/AC Torino-Milano-Napoli, III Valico dei Giovi e Milano-Verona.

Relativamente alle modalità di finanziamento, prima dell'approvazione dei Dossier, con il Decreto MEF/MIT del 21 novembre 2004 è stata esplicitamente posta a carico di Infrastrutture SpA la copertura dei fabbisogni finanziari della tratta "III Valico dei Giovi" e della linea "AV/AC Milano-Verona" compresi gli interventi di adeguamento del Nodo di Verona, integrando il precedente Decreto del 23/12/2003 ed estendendo le modalità di intervento e gli impegni dello Stato ivi riportati, anche alle due tratte in questione. Il Decreto prevede inoltre che l'importo massimo finanziabile, riportato nel CFA di cui sopra, sia elevato complessivamente a 36 miliardi di euro (comprensivi anche dell'Asse TO-MI-NA e della ristrutturazione del debito esistente).

Altre importanti modifiche allo schema di finanziamento del Sistema AV/AC sono inoltre state introdotte dalla Legge n. 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) che dispone quanto segue:

- che ISPA sia fusa per incorporazione, dal 01.01.2006 nella Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., che assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di ISPA, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi, anche processuali;
- che la Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. continui a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli interventi finanziari intrapresi da ISPA.

Inoltre, il medesimo provvedimento ha stanziato contributi quindicennali in conto impianti (art. 1, comma 84) per il Sistema AV/AC in misura pari a 85 Meuro (dal 2006) e 100 Meuro (dal 2007) per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" e di 15 Meuro (a decorrere dal 2006) per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE del III Valico dei Giovi e della linea AV/AC Milano-Verona, incluso il nodo di Verona.

I vari aggiornamenti progettuali e le varie edizioni del PPI approvate dal CIPE (settembre 2002, ottobre 2003 ed aprile 2004), hanno quindi rivisto in aumento il costo

complessivo del progetto sino a circa 44.400 milioni di euro (oltre ai contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari), così suddivisi:

- Linea TO-MI-NA: 30.170 milioni di euro (dati PPI 2004, confermati dal PPI 2005);
- Resto del Sistema: 14.227 milioni di euro (dati PPI 2004, confermati dal PPI 2005).

Le Tabelle 4.12 e 4.13 che seguono riportano un prospetto riepilogativo di quanto previsto in merito al piano degli investimenti sul Sistema AV/AC.

Tabella 4.12 – Piano di investimenti sulla Direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli

INVESTIMENTI DEL SISTEMA AV/AC TORINO-MILANO-NAPOLI	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE DA STATO AL 31.12.2005 ^(*)
Torino – Milano	7.554	5.128
Milano – Bologna	6.464	
Bologna – Firenze	5.196	
Firenze – Roma	442	
Roma – Napoli	5.228	
Nodo di Torino	50	
Nodo di Milano	73	
Nodo di Bologna	1.284	
Nodo di Firenze	1.496	
Nodo di Roma	703	
Nodo di Napoli	391	
Contingencies	429	
Costi di struttura capitalizzati	860	
Totale investimenti To-Mi-Na	30.170	5.128
Contributi dello Stato ex Legge n. 78/1994 e contributi dello Stato ex Legge n. 289/2002 (Legge Finanziaria 2003) in fase di costruzione	5.629	1.475

^(*) Dal 2003 gli investimenti AV/AC sono stati finanziati da ISPA

Tabella 4.13 - Piano di investimenti sul “Resto del Sistema AV/AC”: Milano-Verona-Padova e III Valico dei Giovi

INVESTIMENTI DEL SISTEMA AV/AC MILANO - VERONA - PADOVA E III VALICO DEI GIOVI	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE DA STATO AL 31.12.2005^(*)
Milano – Verona	4.809	482
Verona – Padova	2.744	
Nodo di Milano	41	
Nodo di Verona	470	
III Valico dei Giovi	4.719	
Contingencies	1.296	
Costi di struttura capitalizzati	148	482
Totale investimenti "Resto del Sistema"	14.227	
Contributi dello Stato ex Legge n. 289/2002 (Legge Finanziaria 2003) in fase di costruzione	2.383	-

(*) Dal 2003 gli investimenti AV/AC sono stati finanziati da ISPA

In merito all'avanzamento del programma, l'evento più significativo del 2005 è rappresentato dall'avvio commerciale della Roma-Napoli. L'attivazione della Torino-Novara è avvenuto invece nel febbraio 2006.

4.4. La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001, 2002, 2003 e 2004 e 2005

Le risorse finanziarie recate dalla Legge 23.12.2000 n. 388, (Legge Finanziaria 2001), dalla Legge 28.12.2001 n. 488 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge 27.12.2002 n. 289 (Legge Finanziaria 2003), e dalla Legge 24.12.2003, n. 350 (Legge Finanziaria 2004) 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, 2bis, 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 risorse recate dalla Legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), così come rideterminate a seguito dei definanziamenti operati dalla Legge Finanziaria 2006 e dal DL 203/2005, sono state allocate con la sottoscrizione dell'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

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

Tabella 4.14 - Ripartizione dei finanziamenti^(*) previsti dalla Legge Finanziaria 2001- Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

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 contributi in corso di costruzione	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	-	-	-	-	-