

ATTI PARLAMENTARI

XV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. CLXXVII
n. 1**

RELAZIONE

**SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI
PROGRAMMA 1994-2000 E 2001-2005 TRA MINISTERO
DEI TRASPORTI E FERROVIE DELLO STATO SPA
(al 31 dicembre 2005)**

(Articolo 1, ultimo comma, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

**Presentata dal Ministro dei trasporti
(BIANCHI)**

Trasmessa alla Presidenza il 7 agosto 2006

PAGINA BIANCA

I N D I C E

1. PREMESSA	<i>Pag.</i> 11
2. LE PRESCRIZIONI DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTENUTI DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	» 13
3. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	» 14
3.1. I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto	» 14
3.2. I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	» 19
3.3. Accordo preliminare al II Addendum e II Addendum al CdP 1994-2000 ..	» 21
3.3.1. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma	» 22
3.3.2. II Addendum al Contratto di Programma	» 24
3.4. Leggi finanziarie 1999 e 2000	» 27
3.5. Altri provvedimenti legislativi	» 28
3.5.1. Leggi per interventi specifici	» 28
3.5.2. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98 ..	» 31
3.5.2.1 Articolo 1 della Legge 354/98	» 32
3.5.2.2 Articolo 3 della Legge 354/98	» 34
3.5.2.3 Articolo 4 della Legge 354/98	» 37
3.6. Riepilogo complessivo degli stanziamenti al 2000	» 38
3.7. Ulteriore evoluzione del Contratto	» 39
4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005	» 42
4.1. Inquadramento generale	» 42
4.1.1. PGTL, Piano d'Impresa di FS S.p.A e Contratto di Programma 2001 – 2005	» 43
4.1.2. Piano di priorità degli investimenti	» 45
4.1.3. Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	» 50
4.1.4. II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	» 53
4.1.5. III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	» 59
4.1.6. Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	» 59
4.2. Il programma degli investimenti su Rete Convenzionale	» 63
4.2.1. Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura	» 63
4.2.2. Altri investimenti diffusi e di ricerca	» 70
4.2.3. Ulteriori variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005	» 72
4.3. Il programma degli investimenti per il Sistema AV/AC	» 74
4.4. La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001, 2002, 2003, 2004 e 2005	» 80
4.5. Riepilogo dei valori delle Tabelle allegate al Contratto di Programma 2001- 2005	» 90
5. GLI STANZIAMENTI AUTORIZZATI PER LEGGE E LE EROGAZIONI EFFETTUATE	» 93
5.1. Gli stanziamenti autorizzati per Legge	» 93
5.2. Erogazioni relative alle fonti originarie del Contratto di Programma 1994- 2000 ed alle successive Leggi Finanziarie	» 97

5.3. Erogazioni da altri provvedimenti legislativi	<i>Pag.</i>	98
5.4. Erogazioni Complessive	»	99
5.5. Gli stanziamenti previsti dalla Legge Obiettivo	»	100
6. STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI AL 31.12.2005	»	101
6.1. Premesse	»	101
6.2. Le principali opere realizzate	»	103
6.3. Il materiale rotabile consegnato all'esercizio	»	110
6.4. Le contabilizzazioni al 31.12.2005	»	113
6.4.1. Il sistema di gestione del programma/progetto	»	113
6.4.2. Contabilizzazioni complessive (gruppo FS)	»	115
6.4.3. Contabilizzazioni del Gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato	»	118
6.4.4. Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel Contratto di Programma 2001-2005	»	121
6.4.5. Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A.	»	122
6.4.6. Contabilizzazioni di RFI S.p.A.	»	127
6.4.6.1. Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluìti nel Contratto di Programma 2001-2005	»	127
6.4.6.2. Contabilizzazioni relative al Contratto di Programma 2001-2005 (esclusa Rete AV/AC)	»	135
6.4.6.3. Nuovi progetti di Legge Obiettivo: contabilizzazioni	»	148
6.4.6.4. Contabilizzazioni relative al Sistema AV/AC	»	149
6.4.6.5. Quadro generale delle contabilizzazioni di RFI S.p.A.	»	153
6.5. Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale	»	159
6.5.1. Contratto di Programma 1994-2000 e I Addendum	»	159
6.5.2. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	159
6.5.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	161
6.5.4. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98	»	163
6.6. Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento	»	167
6.7. Interventi di soppressione dei passaggi a livello	»	173
6.8. Monitoraggio sugli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno	»	176
6.8.1. Le Contabilizzazioni	»	176
6.8.2. Le attivazioni	»	178
6.8.3. I ritardi	»	179
6.8.4. Il programma delle accelerazioni	»	180
6.8.5. Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE 85/2002	»	181
6.8.6. Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale	»	182
6.9. Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive	»	188
6.9.1 Conclusioni	»	194
APPENDICE A – FINANZIAMENTI STRAORDINARI PER LE AREE DEPRESSE	»	198
APPENDICE B – FINANZIAMENTI DEFINITI CON APPOSITE LEGGI	»	202
Legge n. 30 del 27.02.1998	»	202
Legge n. 194 del 18.07.1998	»	203
Legge n. 472 del 07.12.1999	»	203
APPENDICE C – ELENCO ALLEGATI	»	206
ELABORATO DI SINTESI	»	207
ALLEGATI	»	237

INDICE DELLE TABELLE

- Tabella 3.1 – Riepilogo investimenti per area di intervento del Contratto originario (1996)
- Tabella 3.2 - Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000
- Tabella 3.3 – Investimenti previsti nel I Addendum.
- Tabella 3.4 – Fonti I Addendum
- Tabella 3.5– Importo II Addendum
- Tabella 3.6 – Fonti II Addendum
- Tabella 3.7 – Mutui autorizzati al 31/12/1992
- Tabella 3.8 - Ripartizione per programma delle assegnazioni per il mantenimento in efficienza, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
- Tabella 3.9 – Interventi previsti nel II Addendum
- Tabella 3.10 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi in aumento di capitale (Capitolo 7123)
- Tabella 3.11 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi sotto forma di contributi
- Tabella 3.12 – Piano Triennale per la soppressione dei Passaggi a Livello
- Tabella 3.13 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000
- Tabella 3.14 – Piano dell'08.02.1998
- Tabella 3.15 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000
- Tabella 3.16 – Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di €)
- Tabella 3.17 - Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 3 della Legge 354/98 (milioni di €)
- Tabella 3.18 – Riepilogo generale senza ripartizione per anno
- Tabella 3.19 – Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005
- Tabella 4.1 – Risorse allocate con il I Addendum
- Tabella 4.2 – Risorse allocate con il II Addendum
- Tabella 4.3 – Risorse allocate con III il Addendum
- Tabella 4.4 – Risorse allocate con l'Accordo Preliminare al IV Addendum
- 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 €)
- 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 €)
- 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 €)

- 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 €)
- 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 €)
- 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 €)
- Tabella 4.11 – Variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005
- Tabella 4.12 – Piano di investimenti sulla Direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli
- Tabella 4.13 - Piano di investimenti sul “Resto del Sistema AV/AC”: Milano-Verona-Padova e III Valico dei Giovi
- Tabella 4.14 - Ripartizione dei finanziamenti^(*) previsti dalla Legge Finanziaria 2001– Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)
- Tabella 4.15 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2002 - I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)
- Tabella 4.16 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2003 - II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)
- Tabelle 4.17 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2004 - III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)
- Tabella 4.18 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2005 – Accordo Preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)
- Tabella 4.19 – Riepilogo dei valori delle Tabelle allegate al Contratto di Programma 2001-2005
- Tabella 5.1 – Stanziamenti autorizzati per Legge
- Tabella 5.2 – Andamento erogazioni in conto capitale
- Tabella 5.3 – Evoluzione erogazioni da fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 e dalle successive Leggi Finanziarie a FS S.p.A. (milioni di €)
- Tabella 5.4 – Evoluzione erogazioni da altri provvedimenti a FS S.p.A. (milioni di €)
- Tabella 5.5 – Erogazioni complessive (milioni di €)
- Tabella 5.6 – Stanziamenti per progetti di Legge Obiettivo (milioni di €)
- Tabella 6.1 – Finanziamenti per società (milioni di €)
- Tabella 6.2 – Riepilogo attivazioni nel 2004 e nel 2005
- Tabella 6.3 – Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2005 (dati cumulati al 31.12 di ciascun anno)
- Tabella 6.4 – Opere rilasciate all'esercizio ferroviario per singole annualità
- Tabella 6.5 – Dettaglio Sistemi Distanziamento dei treni (Km)
- Tabella 6.6 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2005
- Tabella 6.7 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2004
- Tabella 6.8 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2005
- Tabella 6.9 – Parco rotabili operativo al 2005
- Tabella 6.10 – Gruppo FS investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)^(*)

Tabella 6.11 – Gruppo FS investimenti finanziati dallo Stato

Tabella 6.12 – Investimenti finanziati dallo Stato e non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005

Tabella 6.13 – Trenitalia S.p.A. – investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)

Tabella 6.14 – Fonti di finanziamento (milioni di €)

Tabella 6.15 – Trenitalia S.p.A. – investimenti finanziati dallo Stato (milioni di €)

Tabella 6.16 – Residuo da contabilizzare

Tabella 6.17 – RFI S.p.A. investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005, per tutte le fonti (milioni di €)^(*)

Tabella 6.18 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonti di finanziamento (milioni di €)^(*)

Tabella 6.19 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento e gruppo di programma (milioni di €)^(*)

Tabella 6.20 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle del Contratto (milioni di €)^(1,2)

Tabella 6.21 – Contratto di Programma 2001-2005: ripartizione dei finanziamenti al 31.12.2005 per Tabella del Contratto^(1,2)

Tabella 6.22 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 sulla Rete Convenzionale (ed ai nuovi Progetti di Legge Obiettivo) per gruppi di programma (milioni di €)^(*)

Tabella 6.23 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento (milioni di €)^(*)

Tabella 6.24 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 (e nuovi progetti di Legge Obiettivo) per gruppo di programma e fonte di finanziamento (milioni di €)^(*)

Tabella 6.25 – Legge Obiettivo (milioni di €) – Finanziamenti al 31.12.2005

Tabella 6.26 – Legge Obiettivo (milioni di €) – Contabilizzazioni al 31.12.2005

Tabella 6.27 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC contabilizzazioni complessive (milioni di €)^(*)

Tabella 6.28 – Sistema AV/AC, erogazioni su fonti pubbliche (milioni di €)

Tabella 6.29 – RFI S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)^(1,2)

Tabella 6.30 – RFI S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato (milioni di €)^(1,2)

Tabella 6.31 – Finanziamenti previsti dall'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Tabella 6.32 – Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97

Tabella 6.33 – Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di €)

Tabella 6.34 – Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di €)

Tabella 6.35 – Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994 – 2000

Tabella 6.36 – Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Convenzionale inclusi nel CdP e dei Nuovi Progetti di Legge Obiettivo

Tabella 6.37 – AV/AC TO-MI-NA: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

Tabella 6.38 – Resto del Sistema: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

Tabella 6.39 – Distribuzione dei P.L. al 31.12.2005

Tabella 6.40 – P.L. soppressi 2000-2005

Tabella 6.41 – Interventi per la soppressione di 1.005 PL

Tabella 6.42 – Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione

Tabella 6.43 – Contabilizzazioni 2004 e 2005 al Sud (milioni di €)^(*)

Tabella 6.44 – Contabilizzazioni medie quadriennio 2002-2005

Tabella 6.45 – Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione

Tabella 6.46 – Studi di fattibilità: stima parametrica della soluzione adottata e fondi per la progettazione preliminare

Tabella 6.47 – Stato di attuazione dei progetti al Sud

Tabella 6.48 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord

Tabella 6.49 – CdP 01-05 e Nuovi Progetti di Legge Obiettivo: evoluzione degli investimenti al 31.12.2005 (escluso Sistema AV/AC)

Tabella A.1 – Ripartizione finanziamenti (milioni di €)

Tabella A.2 – Stato di attuazione al 31.12.2005 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98

Tabella A.3 – Stato di attuazione Leggi Aree Depresse - Legge 341/95, Legge 135/97, Legge 641/96 e Legge 208/98

Tabella B.1 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

Tabella B.2 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

Tabella B.3 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

Tabella B.4 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

INDICE DELLE FIGURE

- Figura 3.1 – Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000
- Figura 3.2 – Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000
- Figura 3.3 – Distribuzione degli investimenti
- Figura 3.4 – Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al II Addendum
- Figura 3.5 – Ripartizione dei finanziamenti del II Addendum per tipologia
- Figura 3.6 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie e fonti originarie
- Figura 3.7 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi e contributi
- Figura 4.1 – Ripartizione risorse allocate con il I Addendum
- Figura 4.2 – Ripartizione risorse allocate con il I Addendum – Rete Convenzionale
- Figura 4.3 – Ripartizione risorse allocate con il II Addendum
- Figura 4.4 – Ripartizione risorse allocate con il II Addendum – Rete Convenzionale
- Figura 4.5 – Ripartizione risorse allocate con il III Addendum
- Figura 4.6 – Ripartizione risorse allocate con il III Addendum – Rete Convenzionale
- Figura 4.7 – Ripartizione risorse allocate dall'Accordo preliminare al IV Addendum
- Figura 4.8 – Ripartizione risorse allocate dall'Accordo preliminare al IV Addendum – Rete
Convenzionale
- Figura 4.9 – Analisi variazione CVI da Contratto di Programma 2001-2005
- Figura 4.10 – Coperture disponibili CdP 2001-2005 (competenza, al netto AV/AC)
- Figura 4.11 – Fabbisogni CdP 2001-2005 (competenza, al netto AV/AC)
- Figura 5.1 – Erogazioni complessive
- Figura 6.1 – Investimenti suddivisi per società
- Figura 6.2 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2005
- Figura 6.3 - Contabilizzazioni 2004/2005 su Rete Convenzionale e Rete AV/AC
- Figura 6.4 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di
programma (Costi da PPI 2004)
- Figura 6.5 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di
programma (Costi da PPI 2005)
- Figura 6.6 – Contabilizzazioni 2004/2005 sui progetti di Tipo 1 e di Tipo 3
- Figura 6.7 – Contabilizzazioni AV/AC TO-MI-NA nel 2005 (tutte le fonti)
- Figura 6.8 – Contabilizzazioni e Costo a Vita Intera al 2005 della Direttrice AV/AC TO-MI-NA
- Figura 6.9 – Contabilizzazioni 2004/2005 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale
- Figura 6.10 - Contabilizzazioni 2004/2005 Fonte Stato – Rete Convenzionale
- Figura 6.11 – Stato di attuazione dei progetti al Sud – PPI 2004
- Figura 6.12 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005 – PPI 2005
- Figura 6.13 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2004
- Figura 6.14– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2005

PAGINA BIANCA

1. Premessa

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma insieme all'Atto di Concessione disciplinano i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato. In particolare:

- gli oneri di gestione del Gestore dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato;
- gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura.

Il **primo** Contratto di Programma, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in merito a:

- esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- esercizio delle attività di trasporto merci e viaggiatori (compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale).

Il **secondo** Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992, ha recepito la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni (12 agosto 1992) e disciplinato, per il 1993, i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato azionista, operando una prima e netta distinzione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto. Il secondo Contratto regolava pertanto:

- 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.

Il **terzo** Contratto di Programma, stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 è stato definito in una situazione di stabilità di rapporti tra lo Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A., integrando 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 Addenda finalizzati ad allocare le risorse destinate da Leggi Finanziarie ed altre disposizioni legislative.

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione (D.M. 138-T del 31.10.2000), è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in vigore e **quarto** della serie.

Il I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato stipulato il 24 ottobre 2002 ed è stato finalizzato, tra l'altro, alla ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002.

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18.01.2005, ha provveduto alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 ed ha modificato le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema AV/AC secondo le disposizioni della stessa Legge Finanziaria.

Il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 è stato sottoscritto il 7 aprile 2005. Esso provvede, tra l'altro, all'allocazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria 2004.

L'accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 è stato sottoscritto il 02.05.2006. Esso ha come oggetto principale la ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005.

Lo strumento del Contratto di Programma ha quindi accompagnato l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. che, nello stesso tempo, ha subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima ha visto il passaggio da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni;
- la seconda, l'avvio del processo di societizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguente separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nello specifico, nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha trasferito 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 FS Holding S.p.A. 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 31.12.2005 di:

- Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda;
- Contratto di Programma 2001-2005 e relativi Addenda.

Essa è 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.

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. 14 del Dlgs. n. 188/2003 che si riporta per la parte che qui interessa:

- *comma 1 - i rapporti tra il Gestore dell’infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un Atto di Concessione e da un Contratto di Programma. Il Contratto di Programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi 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;*
- *comma 2 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 è disciplinata nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell’infrastruttura stessa ed del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l’evoluzione tecnologica;*
- *comma 3 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, 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, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci;*
- *comma 4 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l’effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell’infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell’infrastruttura e l’entità dei diritti di accesso.*

L’articolo 4 del vigente Atto di Concessione, al comma 1, specifica inoltre i contenuti del Contratto di Programma.

Comma 1[...] tale Contratto individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all’infrastruttura, per:

- *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;*
- *attività di manutenzione ordinaria;*
- *contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;*
- *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;*
- *adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.*

3. Il Contratto di Programma 1994–2000

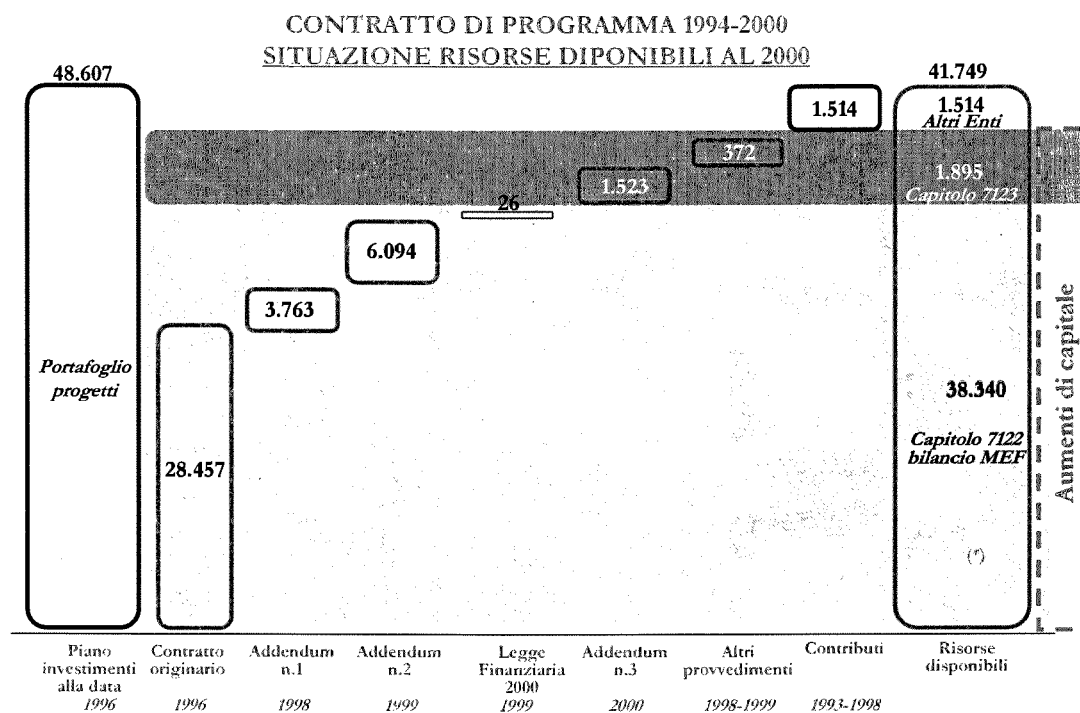
3.1. I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma 1994-2000 (di seguito Contratto), stipulato in data 25 Marzo 1996 tra l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed il Gruppo FS, 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, del materiale rotabile e la ristrutturazione del Gruppo FS.

Nello specifico, il piano investimenti indicato nel Contratto al momento della sua sottoscrizione, ammontava a circa 48.600 milioni di euro di cui la parte definita in termini di programmi e finanziata dallo Stato era pari a 28.457 milioni di euro, mentre la parte restante pari a 20.143 milioni di euro rappresentava la pianificazione degli investimenti non ancora finanziati da definire e da avviare successivamente.

La definizione dei programmi di questi ultimi interventi è stata regolata successivamente con specifici Addenda al Contratto stesso, i quali hanno allocato le risorse finanziarie stanziare dal 1996 fino alla scadenza del 2000. Con l'occasione della contrattualizzazione del nuovo Contratto di Programma 2001-2005 è stata stabilita l'ultrattività del precedente Contratto di Programma 1994-2000, che aveva contrattualizzato alla data un portafoglio investimenti di 38.340 milioni di euro, interamente garantiti in termini di copertura finanziaria dallo Stato (con Leggi Finanziarie sotto forma di aumento di capitali a valere sul capitolo 7122 del Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Si deve ricordare che a questo portafoglio investimenti vanno aggiunte le risorse finanziarie recate da appositi provvedimenti legislativi sotto forma di contributi per 1.514 milioni di euro e sotto forma di aumenti di capitale per 1.895 milioni di euro (questi ultimi a valere sul capitolo 7123 del Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Quindi le risorse disponibili per il Gruppo FS al 2000 erano complessivamente pari a 41.749 milioni di euro, come rappresentato nel grafico seguente:



(*) Comprende la Legge 189/83 per la soppressione dei Passaggi a Livello

Si segnala, per completezza di informazione, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E una riduzione sulle risorse allocate dal III Addendum al CdP 1994-2000, originariamente recate dalla Legge 354/98.

Di detta riduzione si dirà nei successivi paragrafi.

L'articolazione ed i finanziamenti originari del Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle Tabelle seguenti (cfr. Tabella 3.1 e Tabella 3.2). I principali interventi previsti sono riportati nelle Tabelle A e A1, allegate al Contratto (cfr. Allegato 1 della presente Relazione).

Tabella 3.1 – Riepilogo investimenti per area di intervento del Contratto originario (1996)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI (MILIONI DI €)		
	TABELLA A(*)	TABELLA A1(**)	TOTALE A + A1
Nuovi itinerari internazionali	14	51	66
Potenziamento della rete ferroviaria:	9.146	3.778	12.925
<i>Direttrici</i>	4.874	2.576	7.451
<i>Nodi</i>	3.551	788	4.339
<i>Reti di bacino</i>	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 velocità (a carico dello Stato)	4.302	650	4.953
Contributi in corso di costruzione t.a.v. per il 1995	-	77	77
Totale a carico dello Stato	20.013	8.444	28.457

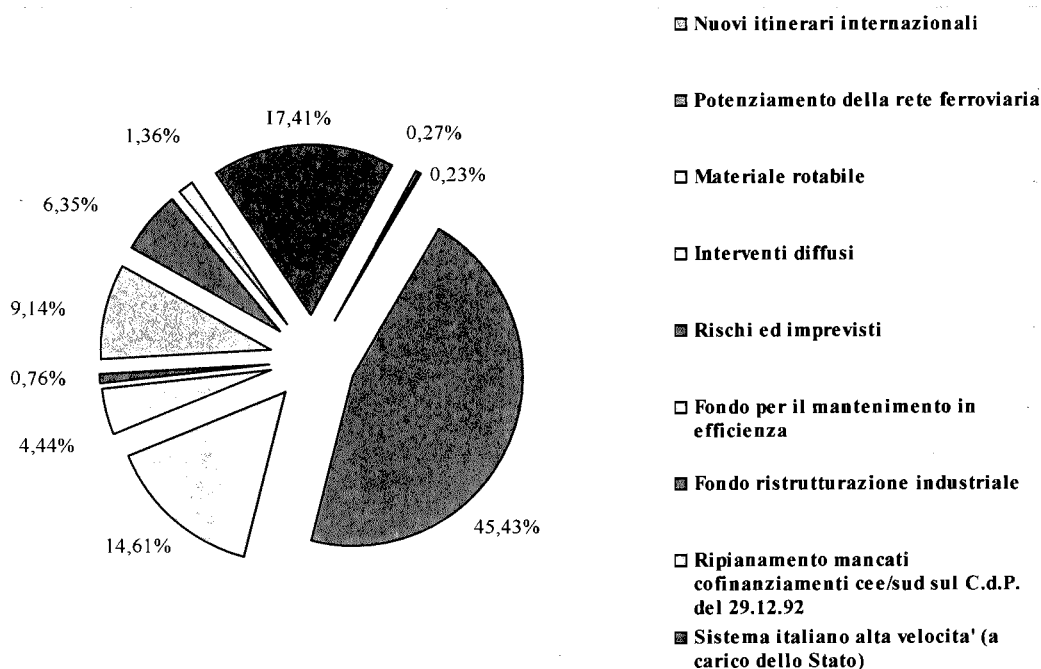
(*) La Tabella "A" riporta investimenti finanziati dal Contratto di Programma del 1992

(**) La Tabella "A1" riporta investimenti finanziati dalle Leggi Finanziarie 1994 e 1995

La Figura 3.1 presenta la suddivisione percentuale delle risorse finanziarie previste dal Contratto (cfr. Tabella 3.1, totale A + A1) per i principali interventi da realizzare mediante l'attuazione dello stesso. In particolare, il 45,43% delle risorse è destinato al potenziamento della Rete Ferroviaria esistente, il 17,41% al sistema Alta Velocità e il 14,61% al materiale rotabile. Quindi, il 67,45% delle risorse è dedicato al miglioramento qualitativo e quantitativo del sistema ferroviario nazionale mentre il 32,55% ad altri interventi tra i quali:

- Fondo per il mantenimento in efficienza (9,14%);
- Fondo ristrutturazione industriale (6,35%);
- interventi diffusi (4,44%);
- ripianamento dei mancanti cofinanziamenti CEE/SUD sul Contratto di Programma del 29.12.1992.

Figura 3.1 – Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000

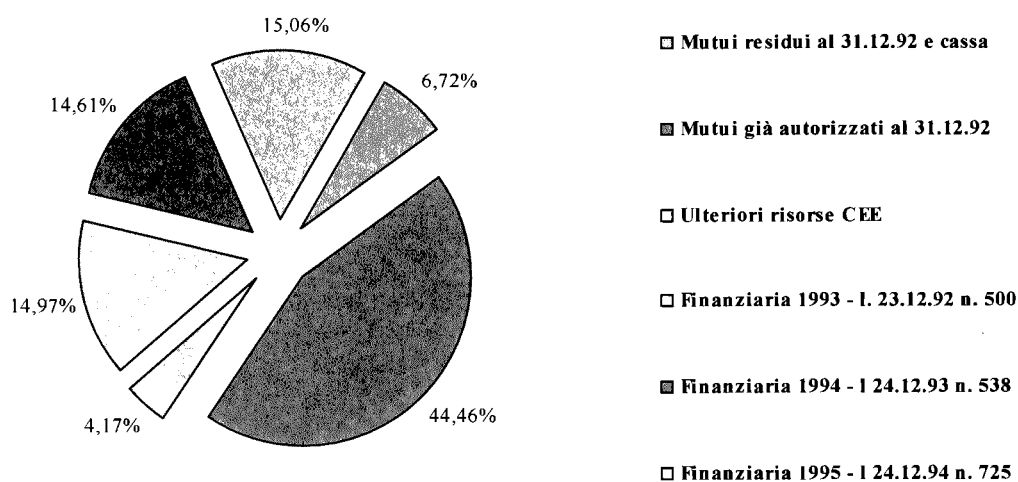


Nella Tabella 3.2, vengono riportate in dettaglio le coperture finanziarie in essere al momento della contrattualizzazione del Contratto di Programma 1994-2000.

Tabella 3.2 - Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

FONTI ORIGINARIE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	MILIONI DI €
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92	12.653
Ulteriori risorse CEE	1.188
Legge Finanziaria 1993 – Legge 23.12.92 n. 500	4.261
Legge Finanziaria 1994 – Legge 24.12.93 n. 538	4.157
Legge Finanziaria 1995 – Legge 24.12.94 n. 725	4.287
Totale fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	28.457

La Figura 3.2 presenta la distribuzione dello stanziamento originario tra le diverse fonti di finanziamento indicate dal Contratto.

Figura 3.2 – Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

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

3.2. I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

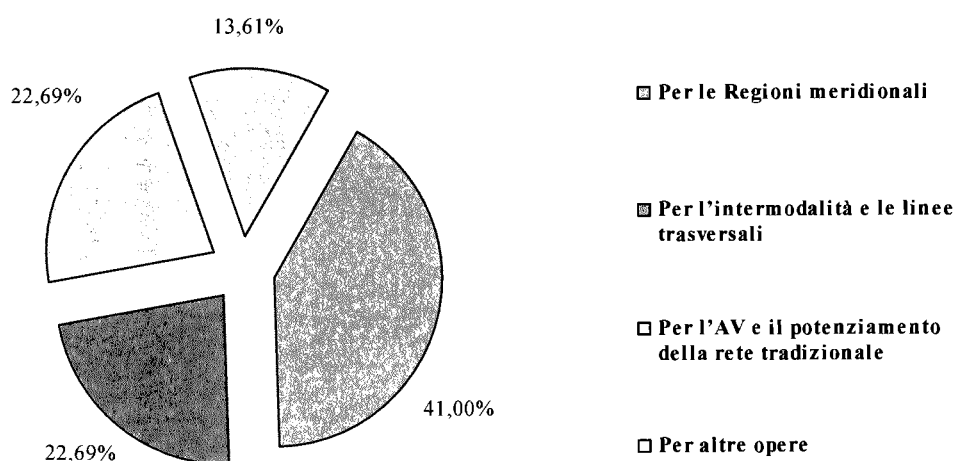
Al fine di regolare la definizione di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle “A” e “A1” del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 sono stati contrattualizzati i nuovi programmi con la sottoscrizione del I Addendum al contratto stesso.

L’articolazione della spesa per aree di intervento è riportata nelle Tabella 3.3 seguente:

Tabella 3.3 – Investimenti previsti nel I Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	Milioni di €
Per le Regioni meridionali	1.543
Per l’intermodalità e le linee trasversali	854
Per l’AV e il potenziamento della Rete Convenzionale	854
Per altre opere non stabilite per legge	512
Totale	3.763

Figura 3.3 – Distribuzione degli investimenti



Dal Figura 3.3 si rileva la significativa concentrazione degli investimenti sulle opere nelle Regioni meridionali, cui viene dedicato il 41% delle risorse disponibili.

Il dettaglio degli interventi è riportato, per ciascun settore di intervento, in Allegato 2.

Le relative fonti di copertura sono espone nella Tabella 3.4 seguente.

Tabella 3.4 – Fonti I Addendum

FONTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Decreto Legge n. 41 del 23.02.95 (conv. Legge 22/03/95 n. 85)	-676
Legge Finanziaria 1996 – Legge .n. 550 del 28.12.95	4.617
Legge 662/96 art. 2 comma 14	-15
Legge Finanziaria 1997 – Legge. n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163
Importo I Addendum	3.763

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito una sintetica illustrazione del disposto di ogni singola legge di finanziamento:

- il D.L. n. 41 del 23.02.1995, convertito in Legge 22.03.1995 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;
- la Legge n. 550 del 28.12.1995 (Legge Finanziaria 1996) reca ulteriori finanziamenti pari a 4.617 milioni di euro;
- la Legge n. 662 del 23/12/1996, al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva di FS S.p.A., porta complessivamente una riduzione di 15 milioni di euro. Tale importo è dato dalla differenza tra maggiori risorse pari a 1.224 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione degli apporti delle Leggi Finanziarie 1995 e 1996 e la mancata contrattualizzazione di 1.239 milioni di euro che la citata Legge 662/96 apportava al capitale sociale di FS S.p.A. per l'anno 1997. Per quanto riguarda, in particolare, la mancata contrattualizzazione dei 1.239 milioni di euro, si ricorda che secondo la documentazione prodotta 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 S.p.A. 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 rispetto agli accorpamenti disposti dalle Leggi Finanziarie 1995 e 1996;
- la Legge n. 663 del 23.12.1996 (Legge Finanziaria 1997) opera, in Tabella E, una riduzione dei finanziamenti pari, complessivamente, a 163 milioni di euro.

3.3. Accordo preliminare al II Addendum e II Addendum al CdP 1994-2000

Per regolare gli ulteriori investimenti rispetto a quanto già definito con il Contratto di Programma 1994-2000 ed il I Addendum, sono stati contrattualizzati due atti per un valore complessivo di 6.094 milioni di euro, il primo denominato “Accordo preliminare al II Addendum” per un importo di 1.859 milioni di euro e successivamente è stato contrattualizzato un secondo atto aggiuntivo denominato “Secondo Addendum” per un importo di 4.235 milioni di euro.

Il riepilogo di tali stanziamenti, è riportato nella Tabella 3.5 seguente.

Tabella 3.5– Importo II Addendum

ATTI CONTRATTUALI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Accordo preliminare al II Addendum	1.859
II Addendum	4.235
Totale	6.094

Le relative fonti di copertura sono esposte nella Tabella 3.6 seguente.

Tabella 3.6 – Fonti II Addendum

FONTI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Legge Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611
Legge Finanziaria 1998 – Legge. n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516
Importo II Addendum	6.094

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito una sintetica illustrazione del disposto delle leggi di finanziamento:

- la Legge n. 450 del 27/12/97 (Legge Finanziaria 1998) reca maggiori risorse al capitale sociale di FS S.p.A. per 6.611 milioni di euro 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 riduce, in Tabella E, lo stanziamento inizialmente previsto dalla citata Legge Finanziaria 1997, per un totale di 516 milioni di euro. L’importo che ne deriva è quindi pari a 6.094 milioni di euro.

Inoltre, la stessa Legge Finanziaria 1998, annulla tutti i mutui già autorizzati e non ancora accesi, pari a 7.982 milioni di euro, prevedendo pari importo in aumenti di capitale. In particolare, la seconda riga della Tabella 3.2 (mutui già autorizzati al 31.12.92), diventa come segue.

Tabella 3.7 – Mutui autorizzati al 31/12/1992

RISORSE DISPONIBILI SOTTO FORMA DI MUTUI AUTORIZZATI AL 31/12/1992	MILIONI DI €
MUTUI GIA' AUTORIZZATI AL 31.12.92	12.653
<i>di cui</i>	
<i>Accesi al 27.12.97</i>	<i>4.671</i>
<i>Ancora da accendere e convertiti in aumento di capitale</i>	<i>7.982</i>

Di seguito si illustra il dettaglio del programma degli interventi di mantenimento in efficienza, di adeguamento di linee ed impianti, di investimenti sulla rete esistente, nonché della fornitura e della riqualificazione del materiale rotabile, previsti nei due atti costituenti il II Addendum.

3.3.1. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma

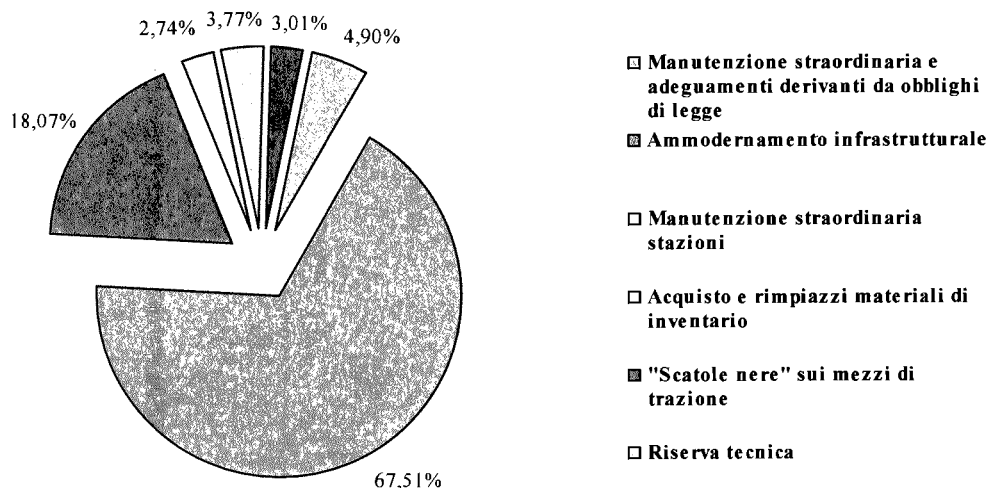
L'accordo preliminare al II Addendum, sottoscritto il 18 febbraio 1999, si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro a valere sulle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 1998 per far fronte alle esigenze più urgenti per la realizzazione del "Programma straordinario di revisione della rete".

Tale Piano prevedeva interventi di "mantenimento in efficienza" e di adeguamento di linee e impianti, ed era stato predisposto per ottemperare alle disposizioni impartite in materia di miglioramento dei livelli di sicurezza nella direttiva del 3 giugno 1998 dell'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione e garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Nella Tabella seguente (cfr. Tabella 3.8) si riporta il riepilogo per programma oggetto dell'accordo preliminare. La descrizione dei progetti inclusi in ciascun programma è invece riportata in Allegato 3.

Tabella 3.8 - Ripartizione per programma delle assegnazioni per il mantenimento in efficienza, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA		MILIONI DI €
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

Figura 3.4 – Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al II Addendum

La Figura 3.4, rappresenta la distribuzione delle risorse finanziarie previste dall'Accordo Preliminare al II Addendum tra i diversi programmi da realizzare. Risulta significativa la quota percentuale, pari al 67,51%, destinata alla manutenzione straordinaria e agli adeguamenti derivanti dagli obblighi di legge del sistema ferroviario. Di minor rilievo risultano le quote percentuali di risorse destinate a:

- ammodernamento infrastrutturale (18,07%);
- acquisto e rimpiazzi materiale di inventario (3,77%);
- scatole nere su mezzi di trazione (3,01%);
- manutenzione straordinaria stazioni (2,74%).

3.3.2. II Addendum al Contratto di Programma

Il 1° Agosto 2000 è stato stipulato il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 per l'importo residuo pari a 4.235 milioni di euro, dei complessivi 6.094 milioni di euro recati dalla Legge 450/97.

Circa il 50% di tali risorse è stato allocato per i seguenti programmi di investimento:

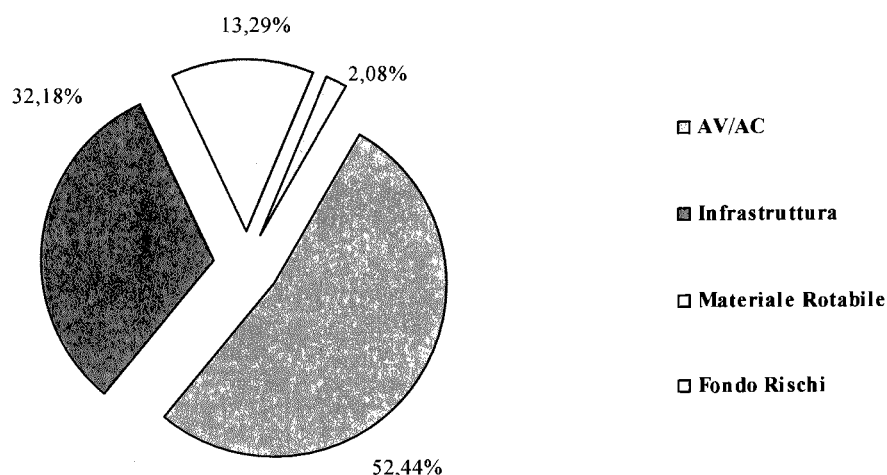
- mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
- potenziamento della rete esistente privilegiando il completamento di opere in avanzato grado di realizzazione, con particolare riguardo agli interventi nei nodi;
- efficientamento e incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione (compreso attrezzaggio dei rotabili), nonché al potenziamento del servizio di trasporto metropolitano/regionale ed al progetto "Grandi Stazioni";

- potenziamento e ammodernamento del parco rotabili sia attraverso interventi di *restyling* e riqualificazione di quello circolante sia mediante l'immissione di nuovi mezzi da acquistare.

La restante parte dello stanziamento è stata destinata alla realizzazione delle nuove linee ad alta capacità/alta velocità e alle occorrenze per i contributi dello Stato in corso di costruzione (ex 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 (cfr. Figura 3.5).

Figura 3.5 – Ripartizione dei finanziamenti del II Addendum per tipologia



Il dettaglio del programma degli interventi previsto dal II Addendum è mostrato nella Tabella 3.9.

Tabella 3.9 – Interventi previsti nel II Addendum

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
Quadruplicamento ad Alta Capacità e Velocità	2.221
<i>Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli: tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)</i>	2.066
<i>Progettazione altri tratti: rifinanziamento</i>	
<i>Contributi in corso di costruzione per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli: tranche di rifinanziamento</i>	155

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
Interventi sull'infrastruttura esistente	1.363
<i>Mantenimento in efficienza linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose</i>	413
<i>Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile: mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi</i>	98
<i>Rifinanziamento progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati</i>	181
<i>Interventi alle linee, ai Nodi ed agli impianti esistenti, previsti dalle conferenze dei servizi relativi alla Torino-Milano-Napoli: 1° tranche</i>	181
<i>Nuovi progetti:</i>	
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>	62
<i>Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>	52
<i>Grandi Stazioni</i>	196
<i>Impianti e terminali merci</i>	103
<i>Tecnologie di Rete: interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli</i>	41
<i>Sistemi di obliterazione, contenimento evasione, informazione al pubblico etc</i>	36
Materiale rotabile	563
<i>Forniture in corso: rincari, scorte tecniche e maggiori forniture</i>	116
<i>Acquisto nuovo materiale rotabile revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici</i>	336
<i>Tecnologie dei rotabili: attrezzaggio mezzi con sistema vigilante ed ATC</i>	111
Fondo per la progettazione di nuove opere, rischi, imprevisti e sperimentazione	88
Totale	4.235

3.4. Leggi finanziarie 1999 e 2000

- la Legge Finanziaria 1999 (Legge 23/12/1998 n.449) non apporta risorse ma riporta solo una rimodulazione temporale delle 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 III Addendum al Contratto di Programma – assegna, in Tabella D (spese in conto capitale), ulteriori 26 milioni di euro: detto stanziamento è stato destinato a studi ed opere sulle linee Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia ed altre linee.

3.5. Altri provvedimenti legislativi

3.5.1. Leggi per interventi specifici

Oltre agli stanziamenti delle Leggi Finanziarie, fino ad ora esaminati, che hanno recato finanziamenti sotto forma di aumenti di capitale a valere sul Capitolo di Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze 7122, occorre considerare anche gli specifici provvedimenti legislativi che hanno recato ulteriori finanziamenti, anche questi in aumento di capitale, a valere sul Capitolo 7123.

La Tabella 3.10 seguente riporta l'elenco di tali specifici provvedimenti legislativi.

Tabella 3.10 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi in aumento di capitale (Capitolo 7123)

PROVVEDIMENTI	IMPORTO ORIGINARIO (MILIONI DI €)	IMPORTO RIDOTTO (MILIONI DI €)	EFFETTI POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Legge 27.02.1998 n. 30 - raddoppio Andora - S. Lorenzo e Nodo di Genova	250	210	210
Legge 18.06.1998 n. 194 - progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	10	10
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al C.d.P. 1994–2000	1.541 ^(*)	1.523	1.334
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con D.M. 110/T del 20.10.98	67	65 ^(**)	65
Legge 07.12.1999 n. 472 - interventi nel settore trasporti	87	87	87
Totale	1.958	1.895	1.706

^(*) Come rivisto dalla Legge 488/99 (Legge Finanziaria 2000)

^(**) Come rivisto dopo il definanziamento di 1,77 milioni di euro

Si rammenta che l'art. 57 della Legge 23/12/2000 n. 388 (Legge Finanziaria 2001) ha stabilito che le suddette risorse finanziarie previste dalle disposizioni originarie come contributi, ad eccezione degli artt.1 e 3 della Legge 354/98 già stanziati come aumento di capitale, siano attribuite alla FS S.p.A. quali aumenti di capitale per le finalità previste dalle medesime leggi.

Il quadro dei finanziamenti da specifici provvedimenti legislativi si completa con le risorse stanziare da alcuni contributi pubblici assegnati per la soppressione dei Passaggi a Livello, per le aree depresse e per le opere relative al Giubileo (cfr. Tabella 3.11).

Tabella 3.11 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi sotto forma di contributi

PROVVEDIMENTI	IMPORTO ORIGINARIO (MILIONI DI €)	IMPORTO RIDOTTO (MILIONI DI €)
Legge 189/83 - soppressione dei P.L.	875	875
Legge 08.08.1995 n. 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	166	165
Legge 20.12.1996 n. 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36	36
Legge 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Legge 23.12.1996 n. 651 - giubileo Lazio	133 ^(*)	133
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio		
Legge 23/05/1997 N. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16
Totale	1.516	1.514

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

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito il dettaglio dei finanziamenti assegnati dagli specifici provvedimenti legislativi:

- la Legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere a FS S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro 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 per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la Legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro.

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e della Legge 144/99 che ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento dell'anno 1999, l'importo totale originario si è ridotto a 210 milioni di euro.

- La Legge 18/7/98 n. 194 all'articolo 3 prevedeva 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.

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e della Legge 144/99 che ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento dell'anno 1999, l'importo si è ridotto a 10 milioni di euro.

- La Legge 8/10/1998 n. 354 (art. 1 e art. 3) oggetto del III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 sarà analizzata in dettaglio nelle pagine seguenti.

- La Legge 8/10/1998 n. 354 all'art. 4 prevedeva il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete di FS S.p.A., sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A., nonché per urgenti e limitati interventi di viabilità stradale, autorizzando una spesa totale di circa 158 milioni di euro.

Tale somma è stata ripartita con il DM 110-T del 20/10/98, sostituito dal Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001, nel modo seguente:

- 67 milioni di euro a Ferrovie dello Stato S.P.A. – (attribuiti a RFI S.p.A.);
- 86 milioni di euro a Ferrovie Nord di Milano;
- 5 milioni di euro al Comune di Como.

In particolare per FS S.p.A.:

- 21 milioni di euro sono stati assegnati al progetto Sempione-valico Luino-Varese collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete di FS S.p.A..

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro, sull'intero importo della Legge 354 art. 4 pari a circa 158 milioni di euro spettante ai tre beneficiari dello stanziamento (Ferrovie dello Stato S.p.A., Ferrovie Nord Milano e Comune di Como).

Il definanziamento è intervenuto in applicazione dell'art. 36 del R.D. n. 2440/1923 che all'epoca del definanziamento prevedeva il passaggio in economia, dei fondi non impegnati, al terzo esercizio successivo a quello a cui si riferiva lo stanziamento.

Si è ritenuto, prudenzialmente, di attribuire l'ammontare di detto definanziamento integralmente a carico della somma stanziata a favore della Società FS S.p.A. – RFI S.p.A., per cui l'importo ad essa assegnato passa da circa 67 a circa 65 milioni di euro. Per la definizione della questione sono stati, comunque, interessati i competenti uffici ministeriali ed FS S.p.A..

- La Legge 7/12/99 n. 472 “interventi nel settore dei trasporti”, prevedeva alcune iniziative per i collegamenti internazionali intermodali e altre a favore di FS S.p.A.:

- L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti in favore di FS 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.

Al comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro 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.
- Infine lo stanziamento complessivo pari a 451 milioni di euro previsto dalle Leggi relative alle aree depresse, Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997), Legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996), Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.08.1997), ha subito una riduzione dell'1% pari a 2 milioni di euro (sullo stanziamento del solo anno 1999) a seguito dell'intervento della Legge 144/99 pertanto l'importo totale stanziato si è attestato a 449 milioni di euro.

I finanziamenti relativi alle aree depresse, sono trattati specificamente in apposito capitolo a cui si rimanda.

3.5.2. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

L'art.1 della Legge 08.10.1998 n. 354 ha autorizzato FS 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.

La stessa Legge ha autorizzato FS S.p.A. a realizzare 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.

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 Legge 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, in Tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro relativi alla Legge 354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa Legge 354/98 (1.859 milioni di euro). Tale definanziamento ha inciso sugli anni che vanno dal 2000 in poi, e pertanto le somme indicate dalla Legge 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 Legge Finanziaria 2000, l'importo di cui all'articolo 1 della Legge 354/98 è stato ridotto da 568 a 503 milioni di euro, mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa Legge è stato ridotto da 1.291 a 1.038 milioni di euro.

Il III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, 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).

Successivamente, l'importo originario di 1.541 milioni di euro è stato ridotto a 1.523 a seguito del passaggio in economia per il mancato impegno dei fondi stanziati per l'anno 1998.

3.5.2.1 Articolo 1 della Legge 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'08.02.1999) esistevano 8.542 passaggi a livello (di seguito P.L.), di cui 6.230 manovrati e custoditi da personale di FS S.p.A. e 2.312 manovrati direttamente da privati, distribuiti secondo la Tabella 3.12.

Tabella 3.12 – Piano Triennale per la soppressione dei Passaggi a Livello

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttrici nazionali e Nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4.945	2.035
Totale parziale	6.230	2.312
Totale	8.542	

Utilizzando il criterio di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000 denominato “*Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*” la classificazione dei suddetti passaggi a livello diventa la seguente.

Tabella 3.13 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	1.145	199
Rete Complementare	5.085	2.113
Totale parziale	6.230	2.312
Totale	8.542	

Con gli stanziamenti precedentemente assegnati ad FS 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 3.000 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 7.770 P.L., ripartiti come mostra la seguente Tabella 3.14.

Tabella 3.14 – Piano dell'08.02.1998

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttrici nazionali e Nodi	192	50
Direttrici internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4.895	2.030
Totale parziale	5.535	2.235
Totale	7.770	

Con la classificazione del precedentemente citato D.M.T. del 21.03.2000, la Tabella di riferimento diventa la 3.15.

Tabella 3.15 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	500	127
Rete Complementare	5.035	2.108
Totale parziale	5.535	2.235
Totale	7.770	

La società FS S.p.A., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della Legge 354/98 - pari a 568 milioni di euro (prima del definanziamento apportato dalla Legge 488/99), e di 46 milioni di euro provenienti dal residuo della Legge 189/83, per complessivi 614 milioni di euro, 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 Triennale 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.

I rimanenti 56,8 milioni di euro (poi ridotti a 50,3 dall'emanazione della Legge 488/99) restavano invece finalizzati alla soppressione dei passaggi a livello ricadenti sulle linee regionali di particolare rilevanza.

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 l'importo si è ulteriormente ridotto di 15 milioni di euro.

Si segnala, infine, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E un definanziamento di ulteriori 45 milioni di euro, a seguito di tale riduzione l'importo stanziato è stato rideterminato in 442 milioni di euro.

Il relativo piano, proposto da FS S.p.A., 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 25.07.2002.

Sulla situazione attuale dei P.L. presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del Piano Triennale di soppressione si dirà al paragrafo 6.7.

3.5.2.2 Articolo 3 della Legge 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della Legge 354/98, FS 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.

La realizzazione del suddetto programma di interventi era garantita da un finanziamento originario di 1.291 milioni di euro successivamente ridotto dalla citata Legge Finanziaria 2000 e dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998. A seguito di tali decurtazioni pertanto sono ad oggi autorizzati finanziamenti per complessivi 1.035 milioni di euro (tra le varie riduzioni, è stato completamente definanziato il contributo per il V Corridoio in Slovenia).

Si segnala, infine, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E un definanziamento di ulteriori 143 milioni di euro, a seguito della riduzione l'importo stanziato è stato rideterminato in 892 milioni di euro.

Nelle successive Tabelle sono elencati gli interventi previsti dal III Addendum: nella terza colonna sono riportati i valori ridotti a seguito del passaggio in economia delle

somme relative all'anno 1998 di cui si è detto in precedenza, mentre la quarta colonna riporta i valori ridotti a seguito del definanziamento operato in Tabella E dalla Legge Finanziaria 2006.

Tabella 3.16 – Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Interventi di soppressione dei passaggi a livello			
Piano triennale 1998-2000	503	488	442

Tabella 3.17 - Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 3 della Legge 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006 (DA ALLOCARE)
Itinerario Torino-Modane			
Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modena	78	78	
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39	
Itinerari Sempione, Luino, Chiasso			
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	16	
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:			
<i>Variante di Novara e sistemazione del Nodo</i>	49	49	
<i>Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate</i>	3	3	
<i>Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara</i>	26	26	
<i>Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1° fase gronda nord-est di Milano</i>	62	62	
<i>Raddoppio Bergamo-Treviglio</i>	52	62	
Itinerario Brennero e linee afferenti			

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006 (DA ALLOCARE)
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: fasi funzionali	134	134	
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13	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	46	
Itinerario Pescara-Roma			
Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31	31	
Itinerario Reggio Calabria-Gioia Tauro-Bari			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46	46	
Regione Sicilia			
Itinerario Messina-Catania			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258	
Nodo di Palermo			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62	
Principali direttrici e itinerari alternativi			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67	67	
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67	43	
Totale parziale	1.038	1.035	
Contributo per il V Corridoio in Slovenia	0	0	
Definanziamento Tabella E Legge 23/12/2005 n.266 (Legge Finanziaria 2006)			-143
Totale Legge 354/98 – art.3	1.038	1.035	892

3.5.2.3 Articolo 4 della Legge 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 della rete di FS S.p.A. e della rete di 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. Tale somma è stata ripartita con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 06.11.2001 (che sostituisce il D.M. 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Legge Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad FS S.p.A. (67 milioni di euro) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 21 milioni di euro sono stati assegnati al progetto Sempione-valico di Luino-Varese-collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete di FS S.p.A. (progetto ricondotto nel Contratto di Programma 2001-2005, di cui si dirà in seguito).

Anche sull'intero importo della Legge 354, art. 4, pari a circa 158 milioni di euro, è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

3.6. Riepilogo complessivo degli stanziamenti al 2000

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti complessivi assegnati a FS S.p.A., tenendo conto delle riduzioni, ammontavano a 41.749 milioni di euro come mostrato nella Tabella 3.18 seguente.

Tabella 3.18 – Riepilogo generale senza ripartizione per anno

RIEPILOGO GENERALE	MILIONI DI €		IMPORTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Fonti originarie del CdP	28.457	CdP 1994-2000	28.457
Riduzione D.L. n. 41 del 23.02.95 (conv. l 22/03/95 n.85)	-676	I Addendum 3.763 milioni di euro	3.763
Legge Finanziaria 1996 - Legge n. 550 del 28.12.95	4.617		
Legge 662/96 art. 2, comma 14	-15		
Legge Finanziaria 1997 – Legge n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163	II Addendum (e preliminare) 6.094 milioni di euro	6.094
Legge Finanziaria 1998 - Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611		
Legge Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516		
Legge Finanziaria 2000 - Legge n. 488 del 23.12.99 (Tabella D)	26		26
Totale stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie e fonti originarie	38.340		38.340
Legge 27.02.1998 n. 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	210	Leggi per interventi specifici 372 milioni di euro	372
Legge 18.06.1998 n. 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	10		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con DM 110/T del 20.10.98	65		
Legge 07.12.1999 n. 472 - Interventi nel settore trasporti	87		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al CdP 1994-2000	1.541	III Addendum 1.523 milioni di euro	1.334
D.L. 194 del 6.09.2002 (economia fondi 1998)	-18		
Totale altri provvedimenti legislativi in aumento di capitale	1.895		1.706
Legge 189/83 - soppressione dei P.L.	875	Contributi da Enti Pubblici 1.514	1.514
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 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41		
Legge 23.12.1996 n. 651 - giubileo Lazio	133		
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio			
Legge 23/05/1997 n. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	248		
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16		
Contributi da Enti Pubblici	1.514		1.514
Totale	41.749		41.560

Nella Tabella 3.18 è stata evidenziata, per completezza di informazione, la situazione dei finanziamenti a seguito della riduzione operata dalla Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) sugli art. 1 e 3 della Legge 354/98 (III Addendum al CdP 1994-2000)

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

3.7. Ulteriore evoluzione del Contratto

Al 31.12.2000, una parte degli interventi previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda erano ancora in corso. La società FS S.p.A., 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 RFI S.p.A. porterà a termine gli investimenti infrastrutturali: 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, all'atto della sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005, 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 di Impresa 1999-2003) ed il relativo costo è stato computato tra gli oneri da fronteggiare con quest'ultimo.

Successivamente all'approvazione da parte del CIPE del Piano di Priorità degli Investimenti (versione 2002 - Delibera n. 85 del 29 settembre 2002), del successivo aggiornamento del 2003 (versione ottobre 2003 - Delibera n. 103 del 13 novembre 2003) e dell'aggiornamento del 2004 (versione aprile 2004 - Delibera CIPE n. 91 del 2004), altri progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 - all'atto interamente finanziati - hanno subito degli aumenti di costo che sono stati evidenziati nelle citate versioni del Piano di Priorità. Poiché tali progetti hanno, quindi, richiesto la necessità di ulteriori finanziamenti, si è reso necessario far transitare detti investimenti nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2001-2005.

A tali modifiche si è provveduto con gli Addenda al Contratto di Programma 2001-2005.

Gli effetti della ristrutturazione del Gruppo FS e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle Figure 3.6 e 3.7.

Figura 3.6 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie e fonti originarie

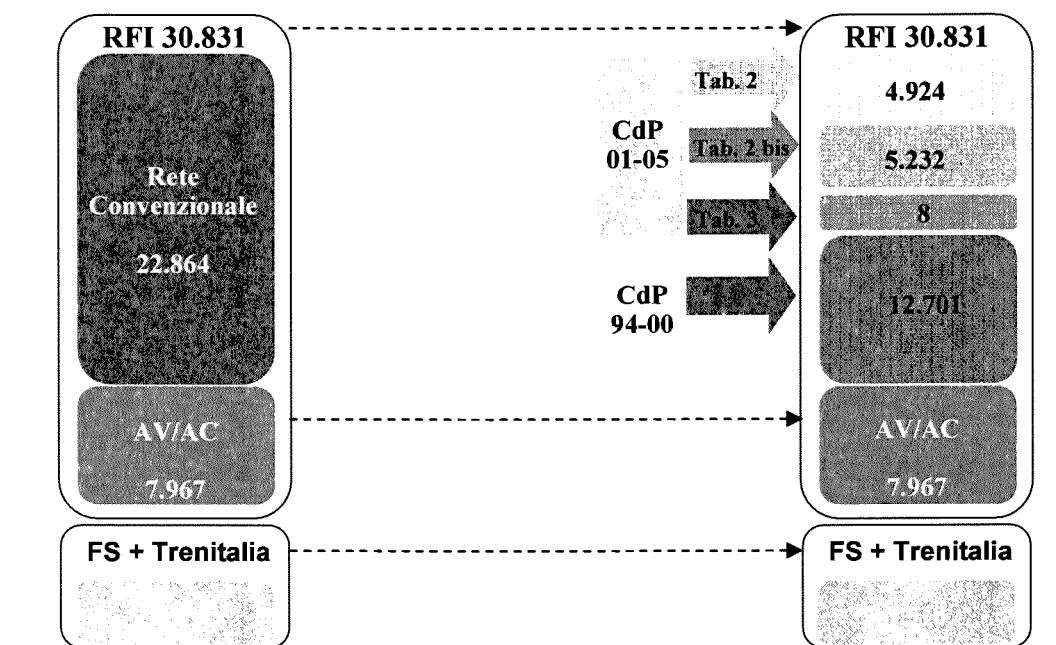
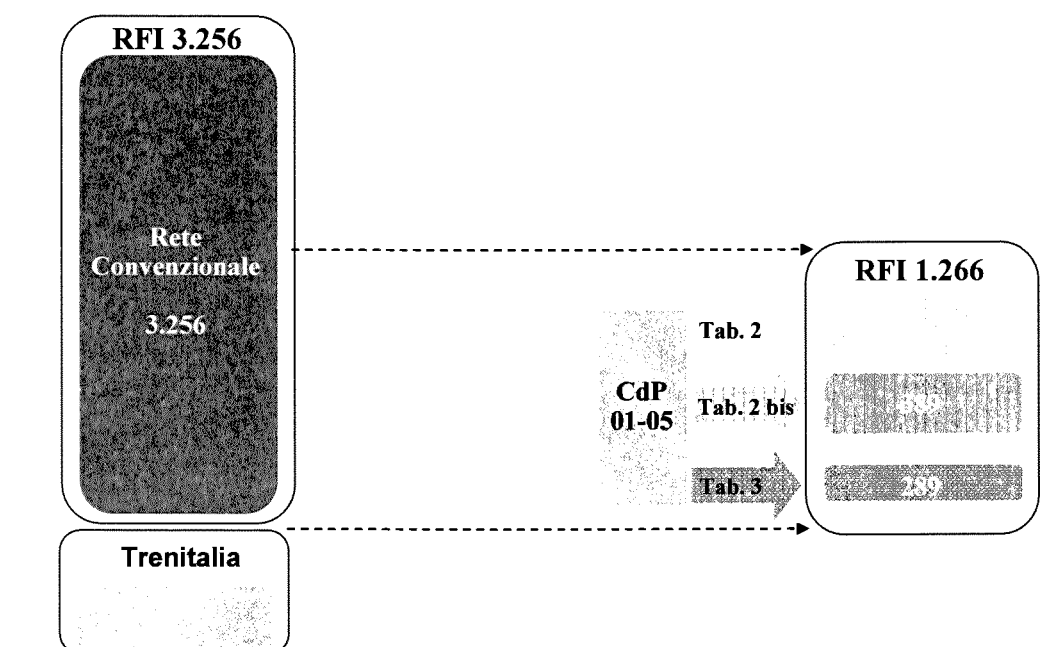


Figura 3.7 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi e contributi



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 Contratto di Programma 2001-2005 è riportato in Tabella 3.19.

Tabella 3.19 – Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005

SOCIETÀ	C.d.P. 1994-2000	ALTRE LEGGI	TOTALE
RFI S.p.A.	12.701	1.972	14.673
FS S.p.A.+ Trenitalia S.p.A.	7.510	155	7.665
Totale	20.211	2.127	22.338

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

Del contenuto del Contratto di Programma 2001-2005 si dirà nel capitolo successivo.

4. Il Contratto di Programma 2001-2005

4.1. Inquadramento generale

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE n. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 02.05.2001. 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 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (di seguito PGTL).

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001–2005 ammontava a circa 48.402 milioni di euro, di cui circa 26.451 milioni di euro 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, parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge 388/2000), che ha disposto in Tabella D (aumento di capitale sociale a FS S.p.A.) stanziamenti per 3.615 milioni di euro.

Tale somma riduceva a 18.337 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto da finanziare tramite le successive Leggi Finanziarie, le Risorse CE e le altre Leggi di spesa.

La Legge Finanziaria 2001 prevedeva, inoltre, la “Progettazione definitiva raddoppio Pontremolese” con fondi - 5 milioni di euro - stanziati in appositi capitoli del Ministero (interventi non compresi nel Contratto di Programma 2001-2005).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e dei suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 e aprile 2004), il Contratto si è evoluto, sia in termini di aggiornamento delle cifre d'investimento sia in termini di disciplina contrattuale, ed ha visto, nella stipula dei vari Addenda al Contratto di Programma 2001-2005, le tappe di questo processo evolutivo. Tale evoluzione ha riguardato l'aggiornamento del valore degli investimenti del Contratto.

Con la stipula degli Addenda I, II, III e con l'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 sono state inoltre ripartite le somme recate rispettivamente dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge 289/2002 (Legge Finanziaria 2003), dalla Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004) e dalla Legge 311/2004 (Legge Finanziaria 2005), così come rideterminate a seguito dei finanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal Decreto Legislativo 203/2005 (convertito con Legge n. 248/2005).

Il meccanismo iniziale di finanziamento di quanto riportato nel Contratto prevedeva stanziamenti per la spesa in conto corrente quali contributi agli oneri di gestione della Rete, aumenti al capitale sociale per l'attuazione degli investimenti sulla Rete Convenzionale ed un finanziamento misto Stato/Capitali di prestito per il Sistema AV. Detti meccanismi di finanziamento sono stati modificati a seguito dell'emanazione delle Leggi Finanziarie 2003 e 2006.

Alla luce del modello di finanziamento del Sistema AV/AC previsto dalla Legge Finanziaria 2003, esteso anche alle opere afferenti al cosiddetto Resto del Sistema (III Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), i fabbisogni finanziari del progetto dovevano essere reperiti tramite Infrastrutture S.p.A. (di seguito ISPA) sul mercato bancario e su quello dei capitali.

I residui fabbisogni finanziari per tutti gli altri interventi troveranno copertura attraverso gli stanziamenti delle future Leggi Finanziarie ed altre fonti pubbliche e/o private, secondo i meccanismi previsti dal Contratto di Programma 2001-2005.

La Legge Finanziaria 2006 ha introdotto innovazioni nelle modalità di erogazione dei finanziamenti concessi ad RFI S.p.A. per la copertura degli investimenti relativi alla Rete Convenzionale, che avverrà a partire dalle somme erogate dal 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

Anche nel caso dell'Alta Velocità, la Legge Finanziaria 2006 ha recato alcune disposizioni, anche sostanziali. Inanzitutto ISPA è, dal 1 Gennaio 2006, fusa per incorporazione in 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.

Con Delibera CIPE n. 159/2005, il Contratto di cui trattasi è stato prorogato al 2006, nelle more della definizione, in ambito del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di nuove e più opportune modalità di finanziamento degli investimenti e degli oneri connessi alla gestione della Rete.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31.12.2005.

4.1.1. PGTL, Piano d'Impresa di FS 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 (di seguito PGTL) interessano, nell'arco di circa un decennio, circa 3.000 Km di linee per un volume di investimenti attorno ai 46.500 milioni di euro - 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 (III 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 (diretrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-Chiasso o Ferrara-Brennero, Genova-III Valico-Novara-Sempione);

- la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico merci.

Tra gli interventi sopra elencati, il Piano ne individua alcuni di elevata priorità (tutti relativi alla rete ferroviaria del cosiddetto Sistema Nazionale Integrato Trasporti - SNIT) per un volume di investimenti stimato in circa 28.400 milioni di euro.

Infine, nel PGTL sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 516 milioni di euro all'anno per i programmi di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti della Rete Convenzionale, a tutela degli standard prestazionali di affidabilità e sicurezza di tutta l'infrastruttura nazionale.

Il Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A., costruito su basi non completamente coerenti con la definizione del processo di societizzazione, allora solo avviata, per quanto attiene alla sezione di competenza del Gestore dell'infrastruttura, risultava in linea con i contenuti del PGTL ancorché il riferimento temporale sia di più breve periodo. Tuttavia il Piano riportava 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 PGTL, 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 citati.

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

Come già evidenziato, i fabbisogni finanziari che scaturivano dal Contratto di Programma 2001-2005 assommavano, all'atto della stipula, a circa 22.000 milioni di euro (da Stato), risultanti dalla somma delle necessità di copertura dei fondi per:

- il completamento degli investimenti già in atto su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC;
- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGTL su Rete Convenzionale, comprendente anche interventi in tecnologie innovative volte 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 III 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 (di seguito 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 (settembre 2002) e con i suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003, aprile 2004), nonché con il PPI edizione 2005, inviato dallo scrivente Ministero al CIPE ma attualmente in fase di aggiornamento per tener conto delle riduzioni dei finanziamenti delle altre disposizioni recate dalla Legge Finanziaria 2006.

La pianificazione degli investimenti ferroviari inizialmente delineata dal PGTL è stata integrata, assumendo 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.

4.1.2. Piano di priorità degli investimenti

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

Il Piano si configura come uno strumento flessibile, da aggiornare periodicamente confermando o rimodulando le stime dei costi e dei tempi di esecuzione in relazione allo stato di effettiva attuazione degli investimenti ed alle reali possibilità ed esigenze di finanziamento.

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

Il Contratto di Programma regola 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:

- mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;
- miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;
- redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);
- sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;

- tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;
- 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;
- potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;
- 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 RFI S.p.A. e sottoposti all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito MIT) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF).

Secondo quanto disposto dal Contratto, infine, al termine di tale fase di affinamento, il Piano andava sottoposto dal MIT, d'intesa con il MEF, all'esame del CIPE entro il 28.02.2002, 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 RFI S.p.A. in data 14.09.2001 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, RFI 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 I 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 02.08.2002 il CIPE ha approvato definitivamente il I Addendum citato, rinviando ancora l'approvazione del PPI al recepimento delle indicazioni recate dall'Addendum stesso.

La stesura definitiva del PPI è stata, infine, approvata dal CIPE con la Delibera n. 85 del 29.09.2002, anche per i riflessi di ordine finanziario per l'anno 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, prevedendo per RFI S.p.A. 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.

In ottemperanza alle prescrizioni della citata Delibera n. 85/2002, nel mese di luglio del 2003 è stata trasmessa da RFI S.p.A. una proposta di aggiornamento del Piano. In seguito ai rilievi evidenziati sia dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del MEF sia dalla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario del MIT, in ordine alla necessità di procedere ad alcuni approfondimenti e miglioramenti, il documento è stato rielaborato per dare una risposta a tali richieste e ripresentato nel mese di ottobre. Nella seduta del 13 novembre 2003, il CIPE, con Delibera n. 103/03, ha espresso parere favorevole, con una serie di prescrizioni, sull'aggiornamento del Piano e ne ha approvato le previsioni per l'anno 2004, ed, in via programmatica, le previsioni per gli anni successivi, impegnando RFI S.p.A. a presentare una nuova proposta di aggiornamento del PPI, che tenga conto delle prescrizioni formulate, entro il mese di aprile 2004.

In particolare, la versione 2003 del Piano che presentava un "monte investimenti" pari a circa 165 miliardi di euro, contro i 123 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di settembre 2002 conteneva alcune rilevanti novità che qui brevemente si richiamano:

- una rilettura dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in cui la rete primaria include, oltre al Sistema AV/AC nella tradizionale definizione della Torino-Milano-Napoli, dell'asse orizzontale Milano-Verona-Padova e del III Valico dei Giovi ("Resto del Sistema"), anche le linee di valico, gli shunt merci dei Nodi, l'estensione a Sud della Rete AV/AC prevista dalla Legge Obiettivo, il tutto interpretato in una logica di integrazione con la rete convenzionale e di interoperabilità con i Corridoi europei;
- una prima risposta alle necessità di chiarimento e di qualificazione dell'attendibilità delle stime dei costi a vita intera, esposti per i singoli progetti di investimento, mediante l'introduzione di alcuni criteri per la definizione dei margini di accuratezza delle stime finalizzati alla classificazione degli interventi

in funzione dello stato di evoluzione progettuale, fornendo dei range di variazione dei valori di costo esposti. Il processo di chiarificazione non è ancora giunto a convergenza ed è tuttora in corso e sarà supportato da una specifica indagine a cura del MIT;

- l'introduzione di un Piano di Upgrading della rete mirato ad omogeneizzare ed elevare gli standard di sicurezza, i livelli delle prestazioni e dei servizi dell'infrastruttura nazionale;
- l'impegno programmatico per la realizzazione degli investimenti nel Mezzogiorno anche mediante il varo di una specifica iniziativa "sblocca cantieri" al Sud e con l'inserimento nel Piano di sette nuovi progetti nel Mezzogiorno definiti dalla Delibera CIPE 85/2002. In tale ottica, nel quadro dei documenti presentati a corredo del PPI è stato inoltre elaborato uno specifico documento di approfondimento delle iniziative programmate ed in corso di svolgimento nel sud del Paese.

L'aggiornamento relativo all'anno 2004 è stato trasmesso da RFI S.p.A. ai competenti uffici del MIT e del MEF nel mese di maggio (Nota RFI-AD\A0011\P\2004\0000689 del 10/05/2004) ed è stato approvato dal CIPE nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera 91/04).

Il PPI 2004 ha rappresentato un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi recependo le indicazioni ivi contenute e relative, sostanzialmente, alla metodologia di pianificazione degli investimenti, al contenimento degli incrementi dei costi, ed all'accelerazione degli investimenti nel Mezzogiorno.

Il nuovo aggiornamento del PPI, presentava un "monte investimenti" pari a circa 168 miliardi di euro (contro i 165 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di ottobre 2003), approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 20.12.2004.

Rispetto alle precedenti versioni, il PPI 2004 dedicava un'attenzione maggiore al Mezzogiorno. Il valore complessivo degli investimenti in tale macroarea era di circa 63 miliardi di euro, pari al 39% del totale relativo al territorio nazionale.

Inoltre, grazie alle azioni avviate dal CIPE su sollecitazione del MIT e del MEF, risultava avviato un processo che tendeva a ridurre il gap di capacità progettuale tra gli investimenti ferroviari nel Mezzogiorno ed il resto del Paese.

Sempre riguardo agli investimenti nel Mezzogiorno, la Delibera CIPE n. 91/2004 approva la proposta di RFI S.p.A. di riallocazione delle risorse finanziarie provenienti dai rimborsi comunitari FESR, complessivamente pari a 549,5 milioni di euro. La medesima Delibera, inoltre, prevede che, una quota delle risorse accantonate dalla Delibera n. 19/2004 per il "Fondo progettazioni RFI S.p.A." venga destinata alla progettazione preliminare dei sette interventi nel Mezzogiorno per i quali, lo stesso Comitato, aveva disposto l'avvio degli studi di fattibilità (ex Delibera CIPE n. 85/2002).

L'edizione 2005 del PPI è stata elaborata da RFI S.p.A. ed inviata (nota RFI-AD\A0011\P\2005\691) alla scrivente Direzione Generale del MIT in data 10/06/2005.

In coerenza con le precedenti versioni, l'aggiornamento mantiene sostanziale continuità d'impostazione in termini di obiettivi strategici, articolazione nell'analisi dei progetti, dimensionamento dei fabbisogni e criteri di priorità. In particolare, rimane confermata la griglia degli obiettivi di priorità - in primis la sicurezza e la tecnologia - ed i criteri di

classificazione e ranking all'interno dei singoli obiettivi di ciascun progetto di investimento, così come definiti e descritti nell'Edizione 2003 del Piano.

Sotto il profilo strategico, le azioni di investimento previste dal PPI, in continuità con gli anni precedenti, mirano al conseguimento delle seguenti finalità:

- configurazione della Rete per un'integrazione tra Sistema AV/AC e Rete Convenzionale nella logica dei corridoi e dell'interoperabilità europea;
- focalizzazione degli investimenti sui nodi delle grandi aree metropolitane, in quanto elementi critici per l'efficiente funzionamento della rete e per lo sviluppo dei servizi;
- *upgrading* infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti per maggiori prestazioni (sia tecniche sia di qualità percepita dai clienti finali) e incremento dei livelli di sicurezza;
- nuove linee veloci e potenziamento rete esistente nel Mezzogiorno per l'integrazione con le direttrici europee e lo sviluppo del traffico regionale;

La pianificazione economico/finanziaria dei singoli progetti viene inoltre estesa al 2010, per tener conto dell'arco temporale di validità coperto dal rinnovo del Contratto di Programma, così come peraltro richiesto dalla Delibera CIPE 91/2004.

Sotto il profilo quantitativo, il Piano degli Investimenti 2005 ammonta, in termini di costi a vita intera, ad un totale di 179,4 miliardi di euro¹ con un incremento rispetto al 2004 di 11 miliardi, pari al 7%. Questa variazione, tuttavia, è determinata quasi esclusivamente dall'ampliamento dei programmi di investimento previsti nel Piano, sia come inserimento di nuovi progetti sia come estensione al 2010 delle attività di manutenzione straordinaria e di adeguamento a norma diffuse su tutta la rete.

Gli obiettivi di volumi di spesa previsti nel Piano si stabilizzano complessivamente a partire dal 2006 intorno ai 7 miliardi di euro (di cui circa la metà per la Rete AV/AC), confermando una significativa crescita – di oltre un terzo – rispetto ai livelli del 2003.

Nel Piano viene sottolineato come i ritmi di crescita della spesa possano essere sostenuti in assenza di significative criticità in ordine alle risorse finanziarie, alle procedure autorizzative (tradizionali ed “accelerate” come da Legge Obiettivo), alle capacità organizzative e finanziarie delle imprese appaltatrici ed al sistema delle forniture.

La pianificazione effettuata nel PPI si è tradotta in una richiesta di copertura per competenza - relativa all'anno 2006 e a valere su fonti di natura pubblica - pari a circa 6,8 miliardi di euro, così articolata in termini di fonti:

- 4,5 miliardi di euro (contro i 10, 7 dell'anno precedente) a valere sulla Tabella D della Legge Finanziaria;
- 2,2 miliardi di euro a valere sulle risorse della “Legge Obiettivo”;
- 0,2 miliardi di euro mediante la riallocazione di risorse disponibili sui fondi europei FESR e TEN.

¹ La cifra qui riportata, in coerenza con la vista del PPI, comprende gli investimenti del CdP 1994-2000 ma è al netto sia dell'importo “congelato” sia dei “Contributi dello Stato ex Legge 78/94 ed ex Legge 289/02”

In termini di ripartizione territoriale, al netto dei “contributi dello Stato ex Legge 78/94 ed ex Legge 289/02”, circa un terzo dei fondi richiesti è destinato a progetti del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda l’iter approvativo, il documento – trasmesso al CIPE nel mese di giugno del 2005 con una serie di indicazioni e di proposte di prescrizioni – non è stato preso in esame dal Comitato.

La Legge Finanziaria 2006 infatti, allora nelle prime fasi di redazione, ha operato una serie di definanziamenti relativi alle precedenti Leggi di spesa e recato, sia per competenza che per cassa, risorse aggiuntive notevolmente inferiori rispetto a quelle indicate nel PPI 2005 che, pertanto, necessita di una sostanziale riprogrammazione.

Nei paragrafi successivi si riportano, con maggiore dettaglio, i contenuti dei vari Addenda al Contratto di Programma 2001-2005.

4.1.3. I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

L’Addendum in parola ha provveduto a 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 I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sono state ripartite secondo il seguente schema.

Tabella 4.1 – Risorse allocate con il I Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC (integrazione dello Stato – ex interessi intercalari)	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti Rete Convenzionale	905
<i>di cui</i>	
<i>Rete Fondamentale</i>	194
<i>Rete Complementare</i>	33
<i>Nodi</i>	29
<i>Diffusi</i>	556
<i>Altro</i>	91
Totale	4.607

Nelle successive Figure 4.1 e 4.2 è visualizzata la ripartizione delle risorse derivanti dal I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 e la suddivisione degli investimenti su Rete Convenzionale.

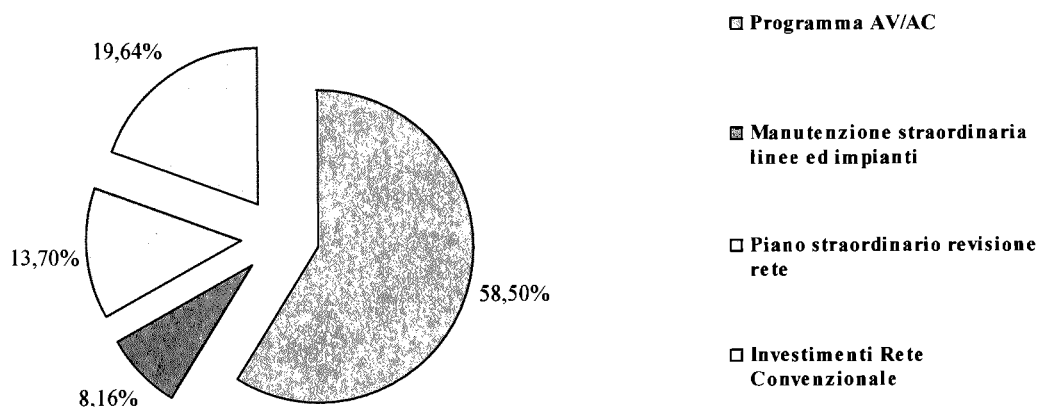
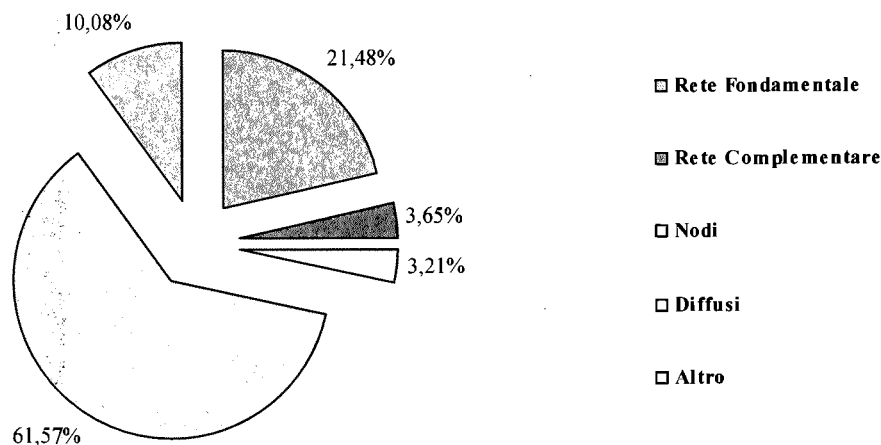
Figura 4.1 – Ripartizione risorse allocate con il I Addendum

Figura 4.2 – Ripartizione risorse allocate con il I Addendum – Rete Convenzionale

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 dell'infrastruttura, 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 PPI;
- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno da parte di RFI S.p.A. 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).

4.1.4. II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, approvato nel suo schema con le Delibere CIPE n. 29 del 25 luglio 2003 e n. 22 del 29 settembre 2004, è stato sottoscritto il 18 gennaio 2005.

Relativamente al settore degli investimenti, il II Addendum ha per oggetto i seguenti principali argomenti:

- l'aggiornamento delle Tabelle relative agli investimenti previsti nel vigente Contratto in conformità con i valori riportati nel PPI di settembre 2002, approvato dal CIPE nella seduta del 29.09.2002;
- le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti AV/AC Torino-Milano-Napoli introdotte dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2003 al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli investimenti di RFI S.p.A.;
- la ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli e resi nuovamente disponibili a seguito delle mutate modalità di finanziamento;
- le disposizioni relative al PPI (aggiornamento 2002) ed ai progetti afferenti al programma delle opere strategiche.

Per quanto riguarda le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti sulla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, a seguito delle disposizioni recate dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003, dal 1 gennaio 2003 tutto il fabbisogno di finanziamento non coperto dalle erogazioni effettuate dallo Stato alla data del 31.12.2002 è trasferito in capo ad ISPA. Viene quindi superato l'originario schema di finanziamento del Sistema AV/AC (40% Stato – 60% Capitali di Prestito).

Resta comunque a carico dello Stato l'onere di copertura del fabbisogno finanziario relativo agli interessi intercalari, ora denominati "Contributi dello Stato ex Legge n. 78/1994 ed ex Legge n. 289/2002 (Legge Finanziaria 2003) in fase di costruzione" che matureranno fino alla completa entrata in esercizio di ogni singola opera. Alla data del 31.12.2002, le coperture finanziarie pubbliche utilizzate risultavano determinate nella misura di 5.128 milioni di euro – valore che corrisponde alle erogazioni (al netto dei citati contributi dello Stato in corso di costruzione, ex interessi intercalari) effettuate nel corso degli anni a beneficio del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli – a fronte di complessive disposizioni pari a 11.697 milioni di euro.

L'importo erogato per la copertura degli interessi intercalari del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli risultava, al 2002, pari a 559 milioni di euro.

Il nuovo schema di finanziamento, che attribuisce ad ISPA il reperimento delle risorse per la realizzazione del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli, prevede che sia a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito non

adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento economico del Sistema medesimo, nonché i contributi al Gestore relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e degli impianti (questo in analogia con quanto avviene mediante il Contratto di Programma per tutta la rete nazionale).

Per quanto attiene invece al cosiddetto “Resto del Sistema AV/AC” (Milano-Verona-Padova e III Valico dei Giovi sulla linea Milano-Genova), l’Addendum prevede l’impegno per il Gestore dell’infrastruttura a completare la progettazione e redigere i corrispondenti Dossier di Valutazione prima di procedere alla loro realizzazione.

Nel corso del 2003 il CIPE, in occasione dell’approvazione delle progettazioni preliminari del III Valico dei Giovi e della tratta Milano-Verona (nelle sedute del 29.09.2003 e del 05.12.2003), ha autorizzato RFI S.p.A. a contrarre prestiti ponte con il sistema bancario, nelle more del disposto intervento finanziario da parte di ISPA.

Per gli effetti di quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2003 sono state considerate acquisite dal progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli risorse finanziarie pubbliche pari a 5.128 milioni di euro (oltre agli interessi intercalari sino ad allora maturati).

Nel corso della contrattualizzazione dello schema di Addendum, la Legge Finanziaria 2004 ha operato un definanziamento degli stanziamenti in favore di RFI S.p.A., pari a 5.314 milioni di euro parzialmente assorbito a valere sulla differenza tra le somme precedentemente disposte per la realizzazione del Sistema AV/AC e le risorse effettivamente utilizzate alla data del 31.12.2002 (11.697 milioni - 5.128 milioni = 6.569 milioni di euro); rimaneva quindi la disponibilità di residui 1.255 milioni di euro ancora erogabili per cassa, ancorché con mutata destinazione di utilizzo.

Il II Addendum ha provveduto a ripartire tale somma nel modo seguente:

- 139 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata ai contributi in corso di costruzione dalla Legge Finanziaria 2003 ed i fabbisogni per l’anno 2003 relativi a detti interessi, evidenziati nella documentazione di aggiornamento relativa alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli esaminata dal CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003;
- 1.116 milioni di euro da ripartire con il successivo III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Per ciò che riguarda la ripartizione dei finanziamenti aggiuntivi previsti dalla Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003), tali risorse finanziarie, recate sotto forma di aumenti di capitale sociale per investimenti del Gestore dell’infrastruttura, sono state ripartite secondo quanto riportato nella Tabella 8 allegata al II Addendum. In dettaglio, i 3.942 milioni di euro stanziati nella Tabella D (della citata Legge Finanziaria 2003), in coerenza con quanto riportato nel PPI di settembre 2002, vengono destinati come nella Tabella 4.2 di seguito riportata.

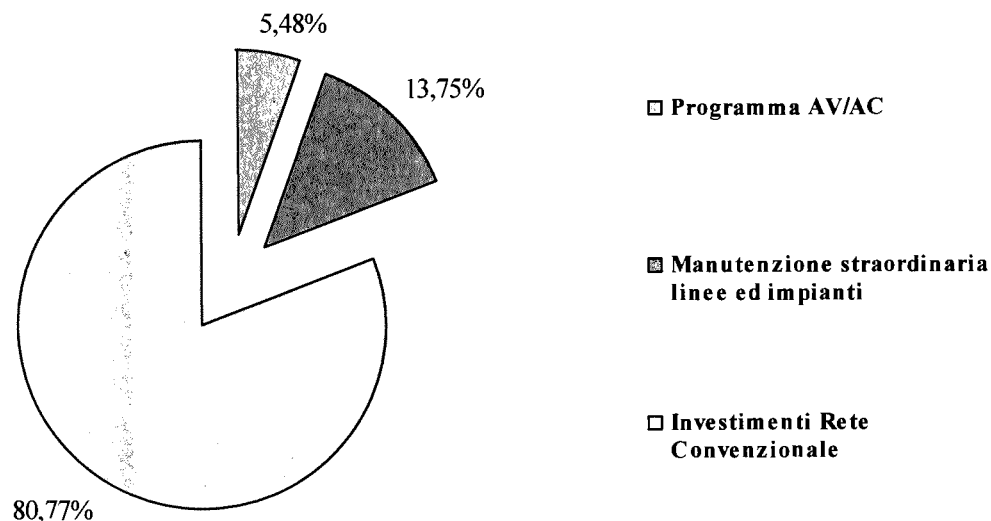
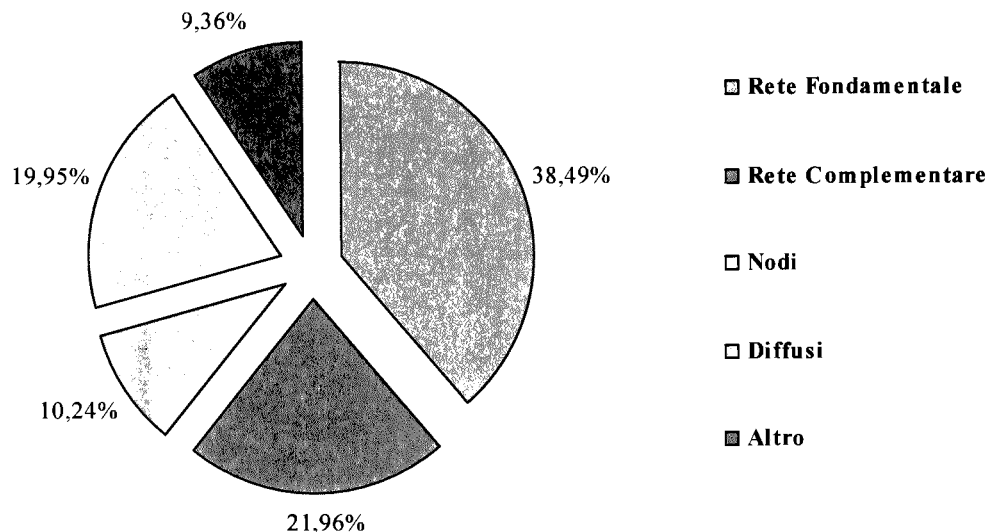
Tabella 4.2 – Risorse allocate con il II Addendum

INVESTIMENTI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC (integrazione dello Stato – ex interessi intercalari)	216
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	542
Investimenti Rete Convenzionale	3.184
<i>di cui</i>	
<i>Rete Fondamentale</i>	<i>1.225</i>
<i>Rete Complementare</i>	<i>699</i>
<i>Nodi</i>	<i>326</i>
<i>Diffusi</i>	<i>635</i>
<i>Altro</i>	<i>298</i>
Totale	3.942

E' da sottolineare, come detto in precedenza, che l'importo di 216 milioni di euro destinato al Programma AV/AC è risultato insufficiente a soddisfare l'intera esigenza di oneri finanziari maturati nel 2003 a fronte del finanziamento a titolo oneroso dell'opera. Pertanto, si è reso necessario integrarne la provvista per un valore di 139 milioni di euro a valere sui precedenti impegni dello Stato comunque destinati alla Rete AV/AC.

Nell'articolato dell'Addendum, inoltre, sono presenti una serie di disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al programma delle opere strategiche, tra le quali l'impegno del Gestore dell'infrastruttura a porre in atto tutte le azioni necessarie a garantire la costante coerenza tra quanto rappresentato nel Piano di Priorità ed il Programma delle Infrastrutture Strategiche definito in attuazione della Legge n. 443/2001.

Nelle successive Figure 4.3 e 4.4 è visualizzata la ripartizione delle risorse derivanti dal II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 e la suddivisione degli investimenti su Rete Convenzionale.

Figura 4.3 – Ripartizione risorse allocate con il II Addendum**Figura 4.4 – Ripartizione risorse allocate con il II Addendum – Rete Convenzionale**

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

4.1.5. III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato approvato nel suo schema con la Delibera CIPE n. 23 del 29 settembre 2004 ed stato sottoscritto il 7 aprile 2005.

L'Addendum in parola, relativamente alla sezione investimenti, ha come principali contenuti i seguenti punti:

1. aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella Tabella 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
2. aggiornamento delle Tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti (versione 2003) approvato dal CIPE il 13.11.2003;
3. ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di FS S.p.A. riportate nella Tabella D della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Legge Finanziaria 2004), pari a 6.700 milioni di euro, in considerazione dei fabbisogni previsti, per l'anno 2004, dal PPI approvato dal CIPE il 13.11.2003, e delle maggiori esigenze nel frattempo evidenziate per l'esecuzione del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina;
4. allocazione dei 1.116 milioni di euro citati nel paragrafo precedente.

Relativamente al punto 3, la ripartizione effettuata per i finanziamenti recati dalla Legge Finanziaria 2004 (6.700 milioni di euro) è mostrata nella Tabella 4.3 di seguito riportata.

Relativamente al punto 4 (riallocazione di 1.116 milioni di euro), 1.100 milioni di euro sono stati destinati a far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 del progetto di investimento "*Piano di upgrading della rete e degli impianti*" e 16 milioni ad uno specifico "*Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud*". Tale ripartizione ha consentito di diminuire le risorse da porre a carico dello Stato per gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria della Legge Finanziaria per l'anno 2005.

Tabella 4.3 – Risorse allocate con III il Addendum

INVESTIMENTI III ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC (integrazione dello Stato – ex interessi intercalari)	561
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	542
Piano Upgrading della Rete e degli Impianti	1.000
Investimenti Rete Convenzionale	4.597
<i>di cui</i>	
<i>Rete Fondamentale</i>	951
<i>Rete Complementare</i>	1.035
<i>Nodi</i>	1.326
<i>Diffusi</i>	951
<i>Altro</i>	335
Totale	6.700

Nelle successive Figure 4.5 e 4.6 è visualizzata la ripartizione delle risorse derivanti dal III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 e la suddivisione degli investimenti su Rete Convenzionale.

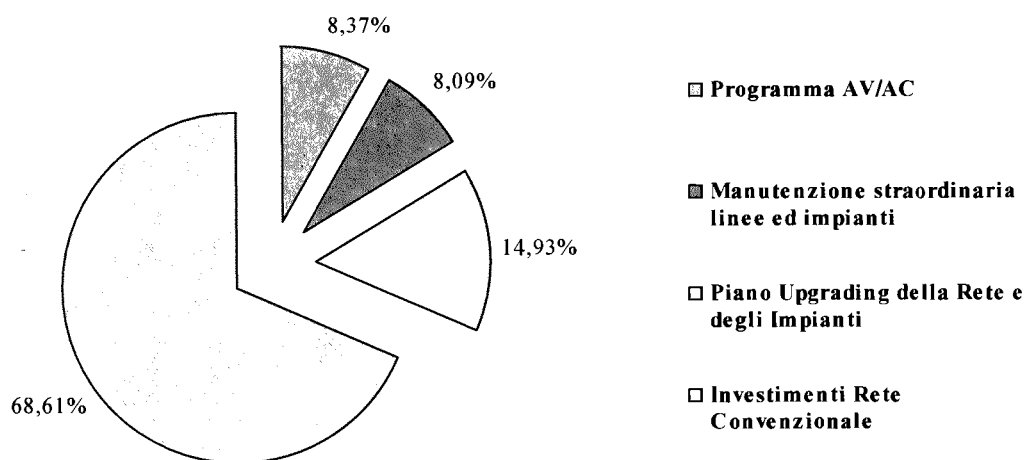
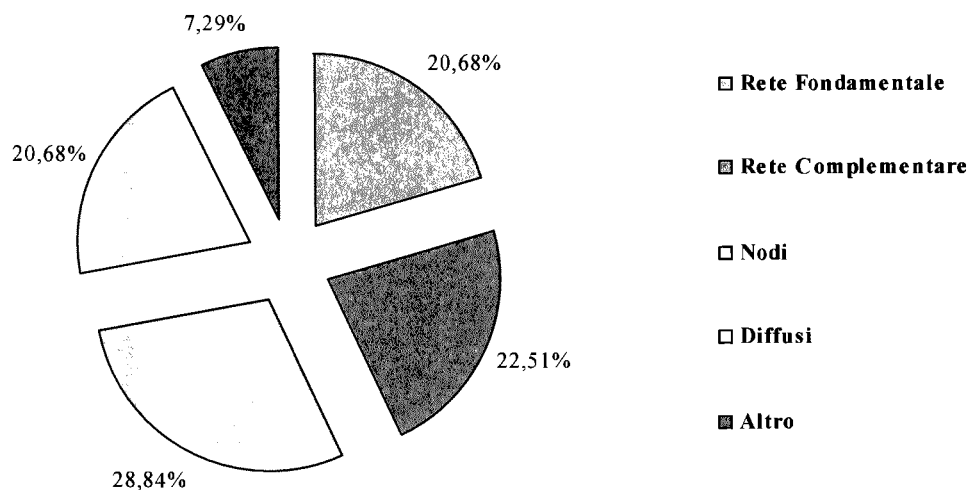
Figura 4.5 – Ripartizione risorse allocate con il III Addendum

Figura 4.6 – Ripartizione risorse allocate con il III Addendum – Rete Convenzionale

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

4.1.6. Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

L'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, redatto sulla base del Piano Priorità degli Investimenti (edizione aprile 2004) è stato definitivamente approvato dal CIPE il 22 marzo 2006 con Delibera n. 46 ed è stato sottoscritto dalle parti il 2 maggio 2006.

Un primo schema di IV Addendum, avente come oggetto principale la ripartizione delle risorse inizialmente recate dalla Legge Finanziaria 2005 (10,7 miliardi di euro), è stato esaminato dal CIPE, nella seduta del 29.07.2005, e dalle competenti Commissioni Parlamentari (9^a Commissione permanente della Camera dei Deputati nella seduta del 27.10.2005 e dalla 8^a Commissione permanente del Senato nella seduta del 25.10.2005) ricevendone parere favorevole.

Successivamente, in conseguenza dei cospicui definanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal DL 203/2005, il MIT (con nota n.75/DIV2 del 18.01.2006) ha chiesto al Gestore dell'infrastruttura di formulare una proposta di rimodulazione delle risorse del IV Addendum, tenendo conto della priorità da assegnare agli investimenti programmati per la manutenzione dell'infrastruttura e per il settore della sicurezza, con particolare riferimento al Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), al Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) ed al Sistema di Comunicazione Terra-Treno (GSM-R).

Inoltre, nella medesima comunicazione, il Ministero ha autorizzato RFI S.p.A. a proseguire nell'attuazione delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e dei programmi di installazione delle tecnologie finalizzate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche nelle more della sottoscrizione dell'Addendum in parola.

In esito alla citata nota è stato avviato un lavoro di revisione dell'atto che ha portato a ripianificare le risorse della Legge Finanziaria 2005 tenendo conto degli obiettivi posti

dal MIT. La proposta scaturita è stata inserita nell'Accordo preliminare al IV Addendum, esaminato ed approvato dal CIPE nella seduta del 22/03/2006.

Il documento finale, sottoscritto dalle parti in data 02/05/2006, ha per oggetto, relativamente al settore degli investimenti, i seguenti principali argomenti:

- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale della controllante FS S.p.A. riportate nella Tabella D della Legge n. 311 del 30.12.2004 (Legge Finanziaria 2005), così come rideterminate (in 5.451 milioni di euro) a seguito dei citati definanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal DL 203/2005;
- la parziale rimodulazione delle risorse (63,58 milioni di euro) recate dalla Legge Finanziaria 2004 e già allocate con il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 per i 7 interventi nel Mezzogiorno per i quali il CIPE, con Delibera n. 85/2002, aveva disposto l'avvio degli studi di fattibilità;
- la riallocazione delle risorse FESR rinvenienti dalla rendicontazione di "Progetti Volano";
- la proroga, per l'anno 2006, del Contratto di Programma 2001-2005, secondo quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 159/2005.

La rimodulazione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005 è stata quindi operata tenendo conto non solo delle riduzioni apportate dalla Legge Finanziaria 2006 sul capitolo 7122 (-4.800 Meuro) ma anche dal D.L. 30.09.2005 n. 203 (convertito in Legge 02.12.2005, n. 248), portando il valore dell'Addendum dagli originari 10.700 agli attuali 5.451,5 Meuro.

Il dettaglio della ripartizione delle risorse della Legge Finanziaria 2005 è riportato nella Tabella 4.4.

Nelle successive Figure 4.7 e 4.8 è visualizzata la ripartizione delle risorse derivanti dall'Accordo Preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 e la suddivisione degli investimenti su Rete Convenzionale.

Tabella 4.4 – Risorse allocate con l'Accordo Preliminare al IV Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC (integrazione dello Stato – ex interessi intercalari)	764
Manutenzione straordinaria linee ed impianti (2005 e parte 2006)	666
Investimenti Rete Convenzionale	4.022
<i>di cui</i>	
<i>Rete Fondamentale</i>	740
<i>Rete Complementare</i>	1.537
<i>Nodi</i>	1.221
<i>Diffusi</i>	454
<i>Altro</i>	70
Totale	5.452

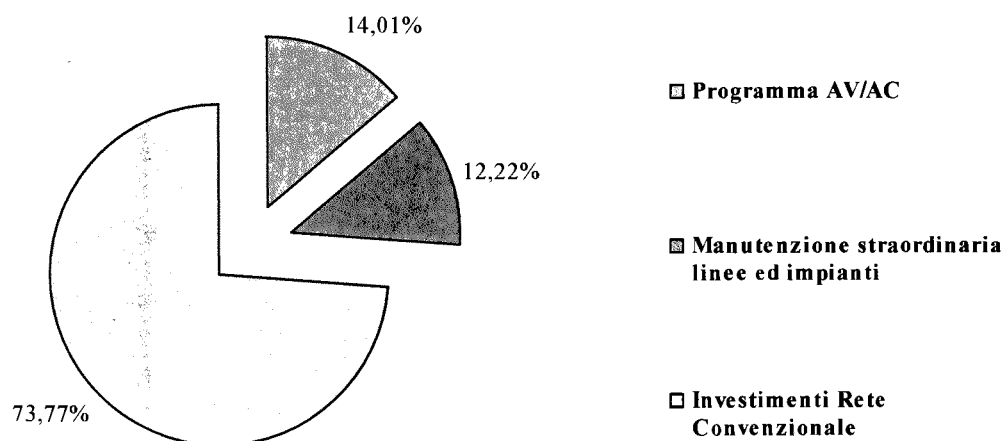
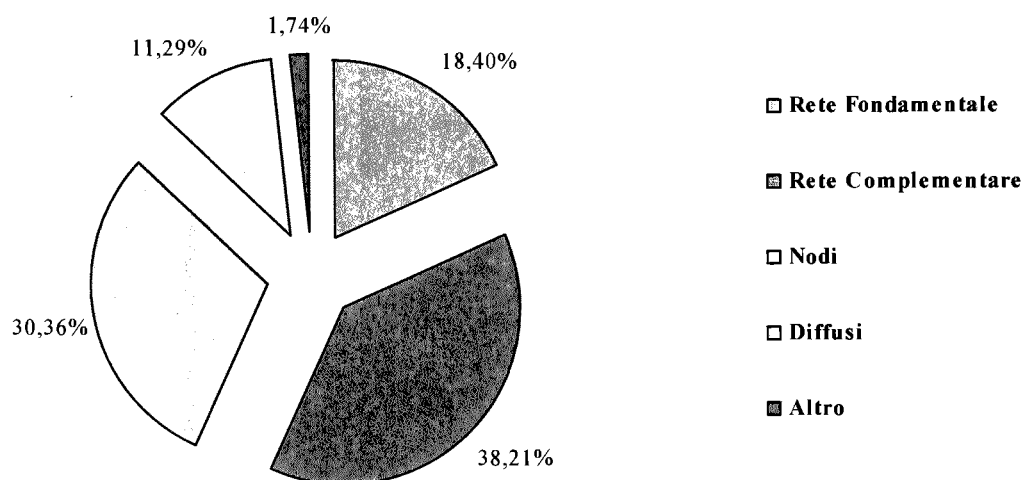
Figura 4.7 – Ripartizione risorse allocate dall'Accordo preliminare al IV Addendum

Figura 4.8 – Ripartizione risorse allocate dall'Accordo preliminare al IV Addendum – Rete Convenzionale



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

4.2. Il programma degli investimenti su Rete Convenzionale

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 FS 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 PGTL.

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 49.004 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 le Tabelle 2, 2 bis e 3 allegate al Contratto di Programma 2001-2005, così come aggiornate dal PPI 2004 e dal PPI 2005. Si ritiene opportuno tornare a sottolineare che, come ampiamente detto in precedenza, l'ultimo Piano di Priorità degli Investimenti esaminato ed approvato dal CIPE è quello del 2004 (Delibera CIPE n. 91 del 20.12.2004).

Dette Tabelle riportano i soli investimenti contenuti nel Contratto di Programma 2001-2005 e nei relativi Addenda (non tenendo conto di nuovi progetti e delle implementazioni dei progetti già esistenti introdotte con il PPI 2005 – cfr. paragrafo 4.2.3) e le coperture finanziarie disponibili al 31/12/2004.

La ripartizione per Tabelle del Contratto di Programma dei finanziamenti 2005 allocati con l'Accordo preliminare al IV Addendum, è riportata nel successivo paragrafo 4.5.

Per ulteriori informazioni relative agli investimenti di cui trattasi si rimanda all'Allegato 6.

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	<i>Asse Roma-Napoli</i>	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	49	49
	<i>Direttrice Adriatica</i>	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	315	334	279
		Sistemazione Nodo di Bari	160	160	160
	<i>Direttrice Bologna-Venezia</i>	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	60	60	58
	<i>Direttrice Brennero</i>	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	308	315	292
	<i>Direttrice Caserta-Foggia</i>	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	840	840	840
	<i>Direttrice Milano-Venezia</i>	Raddoppio Treviglio-Bergamo	64	84	62
	<i>Direttrice Milano/Ventimiglia</i>	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	43	43	39
	<i>Direttrice Orte-Falconara</i>	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	652	688	613
	<i>Direttrice Tirrenica Nord</i>	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	437	437	378
	<i>Nodo di Novara</i>	Sistemazione Nodo di Novara	200	200	49
	<i>Nodo di Verona</i>	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	55	55	51
Sub-totale Rete Fondamentale			3.184	3.265	2.870
Rete Complementare	<i>Direttrice Adriatica</i>	Raddoppio Bari-Taranto(*)	825	831	825
		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	355	355	335
	<i>Rete Calabria</i>	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	199	199
	<i>Rete Siciliana</i>	Raddoppio Messina-Siracusa	495	510	495
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	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	<i>Nodo di Bologna</i>	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-Termini	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	-	-	-	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
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	-	-	-	-	-
Riqualficazione 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	3.615	1.310	528	284	-	150	1.343

(*) Va segnalato che la Legge Finanziaria 2001 ha inoltre stanziato – in appositi capitoli del Ministero – 5 milioni di euro per la “Progettazione definitiva del raddoppio della Pontremolese”

Tabella 4.15 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2002 - I Addendum al 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	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	4.607	564	250	1007	57	34	2.695

Tabella 4.16 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2003 - Il Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Raddoppio della Pescara-Bari	27	27	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	139	139	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	90	-	90	-	-	-	-	-
Raddoppio Treviglio-Bergamo	10	-	10	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	150	150	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	76	76	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	150	150	-	-	-	-	-	-
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	15	15	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bari-Taranto	153	-	153	-	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melito	24	24	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	48	-	48	-	-	-	-	-
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	60	60	-	-	-	-	-	-
Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	235	235	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Palermo-Messina	67	67	-	-	-	-	-	-
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella – Venusto	35	-	35	-	-	-	-	-
Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	31	31	-	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	32	32	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	90	-	90	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	150	150	-	-	-	-	-	-
Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	13	-	13	-	-	-	-	-
Costruzione capannone Venezia Mestre	1	1	-	-	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	232	232	-	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	150	150	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	4	4	-	-	-	-	-	-
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	564	-	-	564	-	-	-	-
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	26	-	-	26	-	-	-	-
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	-	52	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	9	-	-	9	-	-	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	60	-	-	60	-	-	-	-
Tecnologie di comunicazione	44	-	-	44	-	-	-	-
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	26	-	-	26	-	-	-	-
Rilevamento termico Boccole (2^ fase)	21	-	-	21	-	-	-	-
Itinerari merci	60	-	-	60	-	-	-	-
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	42	-	-	42	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542	-	-	-	542	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33	-	-	-	-	33	-	-
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	4	-	-	-	-	4	-	-
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	13	-	-	-	-	13	-	-
Studi e sperimentazioni	5	-	-	-	-	5	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	36	-	-	-	-	-	36	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	207	-	-	-	-	-	207	-
Contributi in corso di costruzione	216	-	-	-	-	-	-	216
Totale	3.942	1.542	440	904	542	55	243	216

Tabelle 4.17 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2004 - III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce	23	23	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	50	50	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Genova-Ventimiglia	68	68	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	45	45	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	59	59	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	122	122	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	375	375	-	-	-	-	-	-
Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	3	3	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melito	15	15	-	-	-	-	-	-
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	337	337	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Palermo-Messina	340	340	-	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	145	145	-	-	-	-	-	-
Collegamento Aeroporto Malpensa	2	2	-	-	-	-	-	-
Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	12	12	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	110	110	-	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	199	199	-	-	-	-	-	-
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	23	-	23	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	30	-	30	-	-	-	-	-
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	3	-	3	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	25	-	25	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24	-	24	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	35	-	35	-	-	-	-	-
Raddoppio Messina-Siracusa	19	-	19	-	-	-	-	-
Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	1	-	1	-	-	-	-	-
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	17	-	17	-	-	-	-	-
Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	6	-	6	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	55	-	55	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	35	-	35	-	-	-	-	-
Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	8	-	8	-	-	-	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	25	-	25	-	-	-	-	-
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	22	-	22	-	-	-	-	-
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	10	-	10	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	37	-	-	37	-	-	-	-
Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62	-	-	-	-
Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	-	-	1	-	-	-	-
Venafro-Termini	5	-	-	5	-	-	-	-
Battipaglia - Potenza - Metaponto	7	-	-	7	-	-	-	-
Taranto - Metaponto - San Lucido	3	-	-	3	-	-	-	-
S.Gavino-Sassari/Olbia	4	-	-	4	-	-	-	-
Roma-Pescara	5	-	-	5	-	-	-	-
Palermo-Trapani	28	-	-	28	-	-	-	-
Siracusa-Gela	11	-	-	11	-	-	-	-
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	23	-	-	23	-	-	-	-
Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	149	-	-	149	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	41	-	-	41	-	-	-	-
Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	30	-	-	30	-	-	-	-
Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	46	-	-	46	-	-	-	-
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	613	-	-	613	-	-	-	-
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	155	-	-	155	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	250	-	-	250	-	-	-	-
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	154	-	-	154	-	-	-	-
Itinerari merci	60	-	-	60	-	-	-	-
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	99	-	-	99	-	-	-	-
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	34	-	-	34	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542	-	-		542	-	-	-
Piano di upgrading della rete e degli impianti	1.000	-	-		1.000	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33	-	-		-	33	-	-
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	10	-	-		-	10	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	3	-	-	-	-	3	-	-
Studi e sperimentazioni	13	-	-	-	-	13	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	34	-	-	-	-	-	34	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	243	-	-	-	-	-	243	-
Contributi dello Stato ex Legge 78/1994 e contributi dello Stato ex Legge 289/2002	561		-	-	-	-	-	561
Sub-totale	6.496	1.905	338	1.816	1.542	58	277	561
Raddoppio Palermo-Messina:ulteriori finanziamenti (art.8, 3° Add CdP 01-05)	204	204	-	-	-	-	-	-
Totale	6.700	2.108	338	1.816	1.542	58	277	561

Tabella 4.18 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2005 – Accordo Preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Ricerca ERTMS	4	-	4	-	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (3° fase – Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	256	-	-	256	-	-	-	-
Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R – 2° e 3° fase) ^(*)	280	-	-	280	-	-	-	-
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	50	-	-	50	-	-	-	-
Ammodernamento infrastrutturale Piano Sicurezza	23	-	-	23	-	-	-	-
Soppressione PL regioni Sud	45	-	-	45	-	-	-	-
SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) ^(**)	250	-	-	250	-	-	-	-
Modifiche ed integrazioni ai sistemi di sicurezza a seguito di interventi di potenziamento e sviluppo ^(**)	200	-	-	200	-	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	39	-	-	-	-	39	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	31	-	-	-	-	-	31	-
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	2	-	2	-	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	666	-	-	-	666	-	-	-
Sub-totale	1846	-	6	1.104	666	39	31	-
Raddoppio della Pescara-Bari	12	12	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	36	36	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Padova-Mestre	28	28	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno-Pisa	21	21	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino-Lione (comprese progettazioni)	31	31	-	-	-	-	-	-
PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	52	52	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	20	-	20	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	16	-	16	-	-	-	-	-
Raddoppio Treviglio-Bergamo	3	-	3	-	-	-	-	-
Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	5	-	5	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	40	-	40	-	-	-	-	-
Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio	20	-	20	-	-	-	-	-
Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale F.S.	5	-	5	-	-	-	-	-
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	11	-	11	-	-	-	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Potenziamento infrastrutturale Milano/Lecco	4	-	4	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	40	-	40	-	-	-	-	-
Raddoppio Milano-Mortara	399	-	399	-	-	-	-	-
Passante Milanese	15	-	15	-	-	-	-	-
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	15	-	15	-	-	-	-	-
P.G.R. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana	3	-	3	-	-	-	-	-
Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica)	526	-	-	526	-	-	-	-
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	1.512	-	-	1.512	-	-	-	-
Sistemazione a PRG Firenze SMN	28	-	-	28	-	-	-	-
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002 (legge finanziaria 2003)	764	-	-	-	-	-	-	764
Totale	5.452	180	602	3.170	666	39	31	764

(*) Progetto inerente il settore della sicurezza comprensivo dell'estensione introdotta con il PPI 2005

(**) Progetti inerenti il settore della sicurezza introdotti con il PPI 2005

4.5. Riepilogo dei valori delle Tabelle allegate al Contratto di Programma 2001-2005

Quanto descritto in termini numerici in questo e nei precedenti paragrafi è rappresentato nel prospetto seguente, nel quale sono riepilogati i valori del Contratto di Programma 2001-2005 adeguati tenendo conto degli esiti del PPI 2005 (ivi comprese le proposte di implementazione e di inserimento dei nuovi progetti di cui al paragrafo 4.2.3) e dei successivi aggiornamenti prodotti dal CIPE in sede di approvazione dei progetti di Legge Obiettivo.

Tabella 4.19 – Riepilogo dei valori delle Tabelle allegate al Contratto di Programma 2001-2005

TABELLA DEL C.D.P 2001-2005	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^(*)	ACCORDO PRELIMINARE IV ADDENDUM	COPERTURE AL 2005
Tabella 2	17.089	19.665	12.910	180	13.090
Tabella 2 Bis	8.002	9.280	8.076	602	8.678
Tabella 3	23.913	27.475	4.241	3.170	7.411
Tabella 4	5.018	9.293 ^(*)	4.476	666	5.142
Tabella 5	220	464 ^(*)	170	39	209
Tabella 6	1.394	2.576 ^(*)	703	31	734
Totale Rete Convenzionale	55.636	68.723	30.575	4.688	35.263
Investimenti Sistema AV/AC (Tabella 7)	44.397	44.545	5.610 ^(**)	-	5.610 ^(**)
Contributi dello Stato ex Legge 78/1994 e Contributi dello Stato ex Legge 289/2002 (Tabella 7)	8.851	8.851	1.475	764	2.239
Totale AV/AC	55.248	53.396	7.085	764	7.849
Sub – totale CdP	108.884	122.119	37.660	5.452	43.112
Nuovi Progetti Legge Obiettivo	54.449	54.974	126	-	126
Totale	163.334	177.093	37.786	5.452	43.238
Totale al netto del congelato	158.953	172.614	33.307		

^(*) Definizione di congelato: vedi paragrafo 6.4.1

^(**) Solo Fonte Stato

^(*) Compresa la proposta di inserimento di nuovi progetti avanzata con il PPI 2005

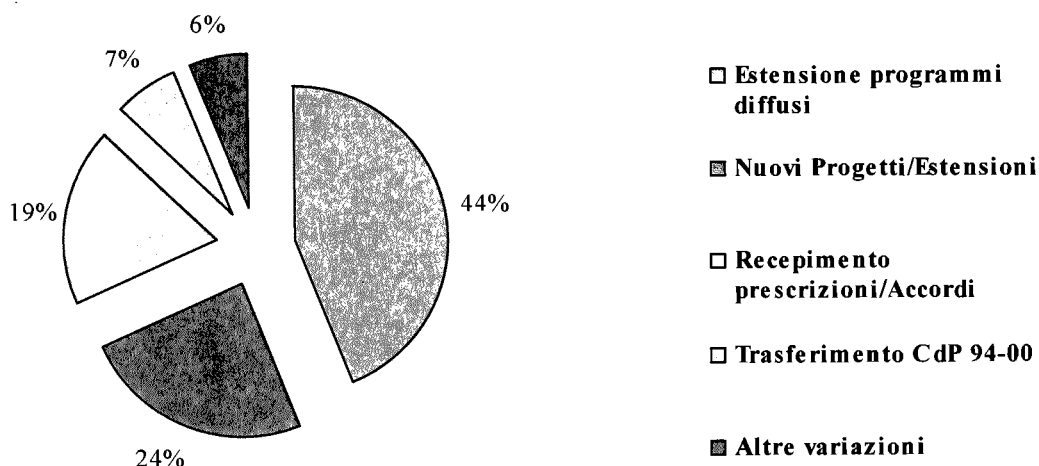
^(*) Estensione interventi sino al 2010

Come mostrato in Tabella, il monte investimenti complessivo è pari a circa 177 miliardi di euro, registrando un incremento dell'8% rispetto a quanto rappresentato nella scorsa edizione del monitoraggio.

La successiva Figura 4.9 evidenzia come la variazione osservata sia in massima parte attribuibile all'ampliamento del perimetro del Piano, sia per effetto dell'estensione al 2010 delle attività di manutenzione straordinaria e di adeguamento a norma diffuse su

tutta la rete (44%) sia in conseguenza dell'ampliamento del portafoglio degli interventi programmati (24%). Dunque, l'avvio dell'attività di pianificazione riferita all'orizzonte temporale 2006-2010 spiega quasi il 70% dello scostamento rilevato.

Figura 4.9 – Analisi variazione CVI da Contratto di Programma 2001-2005



Un'altra consistente quota di incremento (19%) è ascrivibile alle variazioni di costo determinate da:

- emanazione di prescrizioni da parte di enti locali per l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie all'utilizzo del territorio;
- deliberazioni assunte dal CIPE in sede di approvazione dei progetti ai sensi della Legge Obiettivo;
- sottoscrizione di accordi.

Proprio con riferimento a quest'ultimo aspetto, quasi tutta la variazione osservata in tale macrocategoria (80%) è da attribuire all'aggiornamento dell'intesa siglata tra il Governo Italiano e quello Francese in merito alla ripartizione dei costi di realizzazione del collegamento Torino-Lione.

Considerando che la voce "Trasferimento CdP 94-00" evidenzia un fenomeno di mero spostamento di costi da un contratto all'altro, l'analisi qui proposta mette in luce che solo una minima parte dello scostamento totale (6%) rappresenta un reale incremento di costo a conferma dell'attenzione posta dalla Società in questi anni all'abbattimento di fenomeni di incremento incontrollato dei costi.

In termini di coperture finanziarie per competenza, scorporando dal computo il sistema AV/AC, il programma d'investimenti del CdP 2001-2005 presenta una percentuale di

copertura del 25% che sale al 29% se si considerano anche le risorse previste dall'accordo preliminare al Quarto Addendum².

Come mostrato nelle successive Figure 4.10 e 4.11, la maggior parte dei fondi da reperire è relativa all'insieme dei nuovi progetti di Legge Obiettivo.

Figura 4.10 – Coperture disponibili CdP 2001-2005 (competenza, al netto AV/AC)

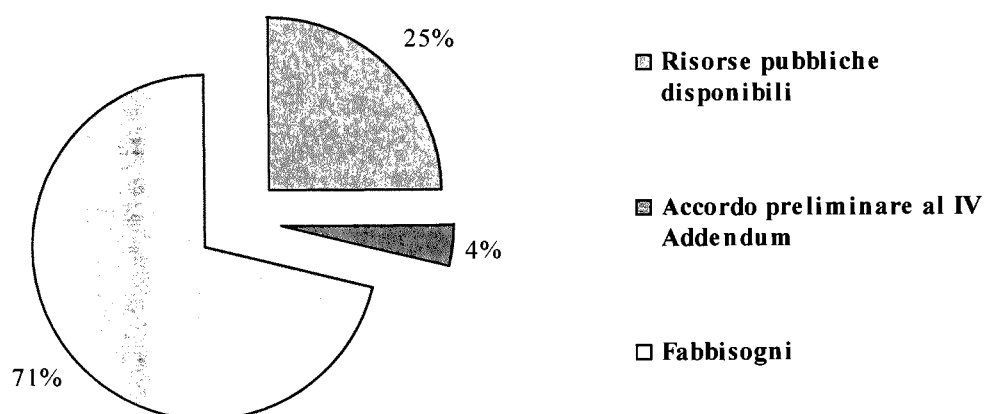
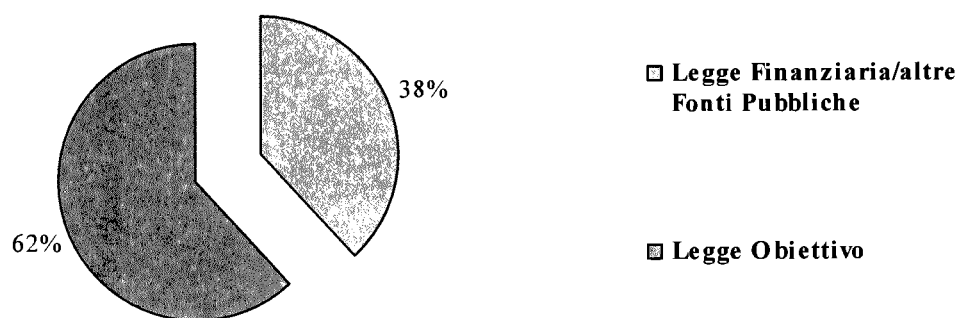


Figura 4.11 – Fabbisogni CdP 2001-2005 (competenza, al netto AV/AC)



² Si segnala che la situazione finanziaria qui rappresentata è al netto degli stanziamenti disposti dalla Legge n. 266 del 23 dicembre 2005 (Legge Finanziaria 2006).

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 FS sin qui descritto, sono intervenuti, dal 1 gennaio 1993 al 31 dicembre 2005, vari provvedimenti legislativi che hanno autorizzato stanziamenti per 66.594 milioni di euro, ridotti in seguito a 61.233 milioni di euro dalla Legge Finanziaria 2006 e dall'art.12 del Decreto Legge 30.09.2005 n. 203, così come dettagliato nella Tabella 5.1.

Tabella 5.1 – Stanziamenti autorizzati per Legge

STANZIAMENTI	MILIONI DI €
Contratto di Programma 1994-2000 e relativi I e II Addenda	
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accesi al 27.12.97 (Legge Finanziaria 1998)	4.671
Ulteriori risorse CEE	1.188
Legge Finanziaria 1993 Legge 23.12.1992 n. 500	4.261
Legge Finanziaria 1994 Legge 24.12.1993 n. 538	4.157
Legge Finanziaria 1995 Legge 24.12.1994 n. 725	4.287
Legge Finanziaria 1998 Legge 27.12.1997 n. 450 (trasf. in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982
Legge Finanziaria 1996 Legge 28.12.1995 n. 500 (I Addendum)	3.763
Legge Finanziaria 1998 Legge 27.12.1997 n. 450 (II Addendum)	6.094
Legge Finanziaria 2000 Legge 23.12.1999 n. 488 (Tabella D) (aumento di capitale)	26
Totale parziale (a)	38.340
Contratto di Programma 2001-2005 e relativi I, II, III e IV Addenda	
Legge Finanziaria 2001 Legge 23.12.2000 n. 388	3.615 ¹
Legge Finanziaria 2002 Legge 28.12.2001 n. 448 (I Addendum)	4.607 ¹
Legge Finanziaria 2003 Legge 27.12.2002 n. 289 (II Addendum)	3.942 ¹
Legge Finanziaria 2004 Legge 24.12.2003 n. 350 (III Addendum)	6.700 ¹
Legge Finanziaria 2004 Legge 24.12.2003 n. 350 (Tabella E)	- 5.314
Legge Finanziaria 2005 Legge 30.12.2004 n. 311	10.700 ¹
Totale parziale (b)	24.250
Totale Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005 (a+b)	62.590
Riduzioni Post Legge Finanziaria 2006 su Contratto di Programma 2001-2005	
Legge Finanziaria 2006 Legge 23.12.2005 n.266 (Tabella E) – anni 2006-2008	- 3.600

STANZIAMENTI	MILIONI DI €		
Legge Finanziaria 2006 Legge 23.12.2005 n.266 – anno 2009	- 1.200		
Decreto Legge 30.09.2005 n.203 art. 12	- 372 ²		
Totale parziale Post Riduzioni Legge Finanziaria 2006 (c)	19.078²		
Totale Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005 post riduzioni Legge Finanziaria 2006 (a+c)	57.418		
Altri provvedimenti legislativi	Importo originario	Importo ridotto³	Importo ridotto⁴
Legge 189/83 - Soppressione dei P.L.	875	875	875
Legge 08.08.1995 n. 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	166	165	165
Legge 20.12.1996 n. 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36	36	36
Legge 23.05.1997 n. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248	248
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16	16
Legge 27.02.1998 n. 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250	210	210
Legge 18.06.1998 n. 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	10	10
Legge 07.12.1999 n. 472 - Interventi nel settore trasporti	87	87	87
Legge 23.12.1996 n. 651 - Giubileo Lazio	133	133	133
Legge 07.08.1997 n. 270 - Giubileo extra - Lazio			
Legge 08.10.1998 n. 354 - (art. 1 e 3) III Addendum al C.d.P. 1994 – 2000	1.541	1.523	1.334
Legge 08.10.1998 n. 354 - art. 4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	67	65	65
Legge 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41	41
Legge Finanziaria 2001 Legge 23.12.2000 n. 388	5	5	5
Delibera CIPE 29.09.2004 n. 19 – Fondo aree sottoutilizzate	40	40	40
Totale altri provvedimenti legislativi	3.519	3.454	3.265
Risorse UE	550	550	550
Totale fonti per investimenti dal 01/01/1993	66.659	66.594²	61.233

¹ Valere sul Contratto di Programma 2001-2005

² Potrebbe essere applicata un'ulteriore riduzione di 76,5 milioni di euro attualmente in corso di verifica e già cautelativamente considerata nell'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma

³ A seguito del passaggio in economia per il mancato impegno dei fondi stanziati per l'anno 1998

⁴ A seguito delle riduzioni operate dalla Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006)

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito il dettaglio delle riduzioni operate dalla Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006):

- in merito agli impatti sul Contratto di Programma 1994 – 2000, la citata Legge 23 dicembre 2005 n. 266 ha operato in Tabella E una riduzione per complessivi 189 milioni di euro a valere sul disposto dalla Legge 354/98 specificatamente per gli interventi di soppressione dei passaggi a livello (art. 1) è prevista una riduzione di 45,4 milioni di euro, mentre per gli interventi di potenziamento (art. 3) è prevista

una riduzione di 143,2 milioni di euro. Pertanto l'importo complessivo stanziato dalla Legge, già ridotto da 1.541 a 1.523 milioni di euro a seguito del passaggio in economia per il mancato impegno dei fondi stanziati per l'anno 1998, si ridurrà ulteriormente a 1.334 milioni di euro, come riportato in Tabella 5.1;

- in merito agli impatti sul Contratto di Programma 2001 – 2005, la stessa Legge 23 dicembre 2005 n. 266 ha previsto in Tabella E un definanziamento di 1.200 milioni di euro per ciascuna annualità del triennio 2006-2008 ed ulteriori 1.200 milioni di euro per l'anno 2009, anno terminale dell'autorizzazione di spesa.

Ulteriori riduzioni a valere sul Contratto di Programma 2001 – 2005, sono state operate dall'art. 12 del Decreto-Legge 30 settembre 2005 n. 203, recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito dalla Legge 2 dicembre 2005, n. 248. Il Decreto prevede una riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 14, della Legge 23 dicembre 1996, n. 662 (apporto al capitale sociale di FS S.p.A. – cap. 7122) per gli anni dal 2006 al 2008 pari complessivamente a 372 milioni di euro. A tale importo potrebbe aggiungersi un'ulteriore riduzione di 76,5 milioni di euro, operata per competenza, ma non per cassa, attualmente in corso di verifica e cautelativamente già applicata nella ripartizione delle risorse operate con l'Accordo Preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma.

Pertanto, l'importo complessivo degli stanziamenti a valere sul Contratto di Programma 2001-2005 dopo le riduzioni operate dalle fonte normative indicate, è passato da 24.250 a 19.078 milioni di euro, come riportato in Tabella 5.1.

Si segnala che il totale delle risorse disponibili (per competenza) stanziato dalle varie Leggi Finanziarie (c.d. *per competenza*), ammonta a 62.590 milioni.

Permane la differenza di 10 milioni di euro rispetto alle risorse pianificate per le erogazioni (c.d. *per cassa*) che sono pari a 62.600 milioni di euro.

Di tale differenza, palesatasi con la Legge Finanziaria 2004, si è già riferito nelle due precedenti Relazioni al Parlamento.

Tabella 5.2 – Andamento erogazioni in conto capitale

AUMENTI DI CAPITALE																
TABELLA F DELLA FINANZIARIA 2005(*)																
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	OLTRE	
Situazione post Finanziaria 2005	7.770 ⁽¹⁾	852	1.515	1.394 ⁽²⁾	4.132	3.822	3.176	3.718 ⁽³⁾	4.359 ⁽⁴⁾	3.804	2.751 ⁽⁵⁾	2.982 ⁽⁶⁾	3.258	3.600	14.700	
Totale	62.600 ^(*)															
Parziale al 2005	41.042															
Parziale al 2004	38.060															

⁽¹⁾ L'importo si riferisce a fonti ante 1994: in particolare mutui e risorse CEE.

⁽²⁾ Si ricorda che nel 1997 gli aumenti di capitale erogati ad F.S. sono stati pari a 2.633 milioni di euro. FS S.p.A. ha destinato alla realizzazione degli investimenti solo 1.394 milioni di euro mentre 1.239 milioni di euro sono stati destinati alla copertura delle perdite finanziarie.

⁽³⁾ L'importo effettivamente erogato al 31.12.2001 è stato di 3.615 milioni di euro rispetto a 3.718 milioni di euro assegnati dalla legge 23.12.2000 n. 388 (Legge Finanziaria 2001)

⁽⁴⁾ L'importo effettivamente erogato al 31.12.2002 è stato di 3.859 milioni di euro rispetto a 4.359 milioni di euro assegnati dalla legge 28.12.2001 n. 448 (Legge Finanziaria 2002)

⁽⁵⁾ L'importo effettivamente erogato al 31.12.2004 è stato di 2.551 milioni di euro rispetto a 2.751 milioni di euro assegnati dalla legge 24.12.2003 n. 350 (Legge Finanziaria 2004)

⁽⁶⁾ L'importo effettivamente erogato al 31.12.2005 è stato di 2.792 milioni di euro rispetto a 2.982 milioni di euro assegnati dalla legge 30.12.2004 n. 311 (Legge Finanziaria 2005)

^(*) Non tiene conto dei definanziamenti operati con la Legge Finanziaria 2006, riportati nella precedente Tabella

5.2. Erogazioni relative alle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 ed alle successive Leggi Finanziarie

Secondo i dati forniti da FS S.p.A., al 31 dicembre 2005 sono stati erogati per cassa a FS S.p.A., in aumento di capitale, 32.279 milioni di euro, di cui 2.792 erogati nel 2005.

Per quanto riguarda i finanziamenti dell'Unione Europea, sono stati erogati 1.345 milioni di euro, di cui 184 nel 2005.

Il valore complessivo delle erogazioni dal 01.01.1993 è riportata nella Tabella 5.3 di seguito, senza tener conto delle riduzioni operate dalla Legge Finanziaria 2006.

Tabella 5.3 – Evoluzione erogazioni da fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 e dalle successive Leggi Finanziarie a FS S.p.A. (milioni di €)

EROGAZIONI	AL 2004	2005	AL 2005
Mutui e Cassa	6.582	-	6.582
Aumenti di capitale da Legge Finanziaria sul Cap. 7122	29.487	2.792	32.279
Contributi U.E.	1.161	184	1.345
Totale	37.230	2.976	40.206

Il valore complessivo dei relativi finanziamenti è pari a 63.140 milioni di euro (cfr. Tabella 5.1).

5.3. Erogazioni da altri provvedimenti legislativi

L'evoluzione nel tempo delle erogazioni da altri provvedimenti a FS S.p.A. è riportata nella Tabella 5.4 di seguito, senza tener conto delle riduzioni operate dalla Legge Finanziaria 2006.

Tabella 5.4 – Evoluzione erogazioni da altri provvedimenti a FS S.p.A. (milioni di €)

EROGAZIONI	AL 2004	2005	AL 2005
Leggi 30/98, 194/98, 354/98 e 472/99	463	214	677
Legge 189/83 soppressione P.L.	849	-	849
Leggi 651/96 e 270/97 Giubileo	133	-	133
Leggi 341/95, 641/96, 64/96, 135/97 e 208/98 aree depresse	62	-	62
Totale	1.507	214	1.721

Occorre evidenziare che l'art 57 della Legge 28 dicembre 2001 n. 448 (Legge Finanziaria 2002) dispone il trasferimento degli stanziamenti previsti dagli articoli 1 e 3 della Legge 354/98 e dall'art. 145 comma 78 della Legge 388/00, dallo stato di previsione del MIT nello stato di previsione del MEF; ciò al fine di consentire l'attribuzione, in conto "aumento di capitale" a FS S.p.A. 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 3.409 milioni di euro, cui occorre aggiungere ulteriori 45 milioni di euro derivanti dagli specifici provvedimenti legislativi intervenuti dal 2001 al 2005, la cui erogazione al 31.12.2005 risulta nulla (cfr. Tabella 5.1).

5.4. Erogazioni Complessive

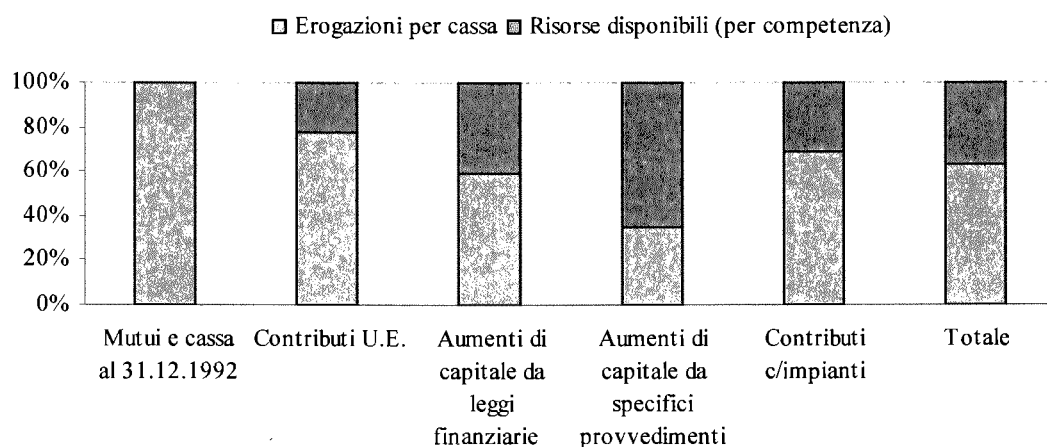
In definitiva dal 1 gennaio 1993 al 31 dicembre 2005 sono stati complessivamente erogati ad FS S.p.A. 41.927 milioni di euro.

La situazione delle erogazioni complessive al 31.12.2005 è riportata nella Tabella 5.5 di seguito.

Tabella 5.5 – Erogazioni complessive (milioni di €)

Fonte	RISORSE DISPONIBILI (PER COMPETENZA)	EROGAZIONI PER CASSA
Mutui e cassa al 31.12.1992	6.582	6.582
Contributi U.E.	1.738	1.345
Aumenti di capitale da Leggi Finanziarie	54.820	32.279
Aumenti di capitale da specifici provvedimenti	1.940	677
Contributi c/impianti	1.514	1.044
Totale	66.594	41.927

Figura 5.1 – Erogazioni complessive



La Figura 5.1 presenta un confronto tra le risorse rese disponibili per competenza dalle diverse fonti riconducibili alla sfera pubblica e la percentuale di erogazione per cassa delle stesse.

Il valore complessivo dei finanziamenti di cui trattasi è pari a 66.594 milioni di euro.

5.5. Gli stanziamenti previsti dalla Legge Obiettivo

Nel totale delle risorse disponibili al 31/12/2005 pari a 66.594 milioni di euro fino ad ora esaminate, non sono state considerate le risorse relative ai progetti di Legge Obiettivo.

Per completezza si precisa che i provvedimenti che alla fine del 2005 hanno assegnato risorse messe a disposizione dalla Legge n. 166/2002 (c.d. Legge Obiettivo) sono:

- Delibera CIPE n. 45 del 29/09/2004 – progetto “Nodo di Catania - interramento stazione C.le” per 11,6 milioni di euro;
- Delibera CIPE n. 46 del 29/09/2004 – progetto “Raddoppio Bari Taranto – tratta S.Andrea-Bitetto” per 31,0 milioni di euro;
- Delibera CIPE n. 89 del 20 dicembre 2004 – progetto “Valico del Brennero (Fortezza – Innsbruck)” per 45,0 milioni di euro.

A cui si aggiunge il Decreto interministeriale MIT/MEF del 30/12/2004 che ha assegnato contributi per complessivi 63,3 milioni di euro per la copertura dei fabbisogni relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare dei progetti elencati nella successiva Tabella successiva 5.6.

Tabella 5.6 – Stanziamenti per progetti di Legge Obiettivo (milioni di €)

PROGETTO	COSTO PROGETTAZIONE PRELIMINARE (AL NETTO DEGLI ONERI FINANZIARI)	CONTRIBUTO ANNUO QUINDICENNALE
Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste	32,0	2,86
AV/AC Battipaglia-Paola-Reggio Calabria	10,0	0,89
Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	3,3	0,29
Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	1,0	0,09
Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	1,0	0,09
Nuovo collegamento Palermo-Catania	3,0	0,27
Nodo di Catania – interramento stazione C.le	0,8	0,08
Linea Pontremolese – completamento raddoppi	6,0	0,54
Velocizzazione tratta Catania-Siracusa	5,0	0,45
Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	1,2	0,11
Totale	63,3	5,66

6. Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2005

6.1. Premesse

Come si è già avuto modo di riferire, l'attuale assetto societario del Gruppo Ferrovie dello Stato prevede una struttura di Holding, FS S.p.A., che controlla due distinte società: l'impresa di trasporto ferroviario, Trenitalia S.p.A., ed il Gestore dell'infrastruttura, RFI S.p.A., ai sensi dell'Atto di Concessione D.M. n. 138 T del 31.10.2000.

Pertanto il completamento degli investimenti per il materiale rotabile e gli asset (attrezzature ed impianti), previsti nel Contratto di Programma 1994-2000, è realizzato, per la parte relativa alle attività di trasporto, nella piena responsabilità di Trenitalia S.p.A., mentre, per l'area infrastrutturale, da RFI S.p.A.

Le predette società riferiscono sullo stato di attuazione degli investimenti, con i seguenti documenti:

- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti delle Ferrovie dello Stato S.p.A. – dati di preconsuntivo – al 31.12.2005** (trasmessa da FS S.p.A. in qualità di Holding del Gruppo Ferrovie dello Stato);
- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31.12.2005 – Contratto di Programma 1994-2000 e Contratto di Programma 2001-2005** (trasmessa da RFI S.p.A., per gli investimenti sull'area infrastrutturale).

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.

In considerazione dei seguenti ambiti:

- l'articolazione societaria del Gruppo FS,
- l'ultrattività del Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda,
- il Contratto di Programma 2001-2005 e relativi Addenda, che prevedono sia nuovi investimenti sia investimenti derivanti dal Contratto precedente,

l'importo di 66.594 milioni di cui al paragrafo 5.4 viene di seguito ripartito, in relazione alla realizzazione degli interventi sugli asset di proprietà.

Nella Tabella seguente, infatti, si riportano i finanziamenti statali complessivi (a partire dal 1993), suddivisi per società.

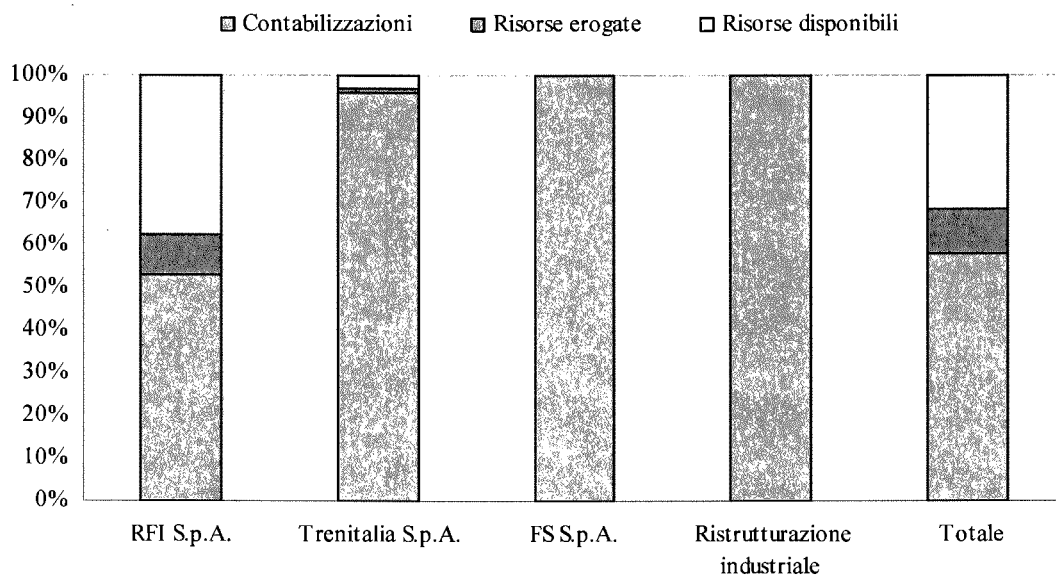
Tabella 6.1 – Finanziamenti per società (milioni di €)

INVESTIMENTI TECNICI	RISORSE DISPONIBILI	RISORSE EROGATE	CONTABILIZZAZIONI
RFI S.p.A.	58.930	34.418	29.291
TRENITALIA S.p.A.	5.808	5.653 ⁽¹⁾	5.575
FS S.p.A.	48	48	48
RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE (RFI S.p.A, TRENITALIA S.p.A.) ⁽²⁾	1.808	1.808	1.808
Totale	66.594	41.927	36.722

⁽¹⁾ Si evidenzia che rispetto alle risorse disponibili non risultano ancora erogati 155 milioni di euro a valere sulla Legge 23/5/97 n. 135 – Delibera C.I.P.E. 28.8.1997 relativa all'acquisto di materiale rotabile per le aree depresse

⁽²⁾ Il Fondo è stato costituito nel 1993 a fronte degli oneri previsti nel piano investimenti che la Capogruppo FS S.p.A. (ora in capo ad RFI S.p.A.) si era impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1994-2000. Al 31.12.2005 il suddetto Fondo è stato completamente utilizzato

Figura 6.1 – Investimenti suddivisi per società



La Figura 6.1, presenta lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni e delle erogazioni in rapporto alle risorse disponibili di ciascuna società. Complessivamente, le tre società e il programma di ristrutturazione industriale hanno ricevuto il 63% delle risorse finanziarie complessivamente autorizzate e ne hanno contabilizzato il 55% (circa l'88% di quanto reso disponibile).

6.2. Le principali opere realizzate

Nel corso del 2005, sono stati attivati i primi lotti funzionali della Rete AV/AC, relativi alla tratte Roma-Napoli e Torino-Milano.

Un riepilogo sintetico delle opere realizzate e delle attivazioni avvenute nel corso dell'anno 2005 distinte fra Rete Convenzionale e Rete AV/AC è riportato nella successiva Tabella 6.2. Il confronto sulle due annualità evidenzia, oltre al già menzionato completamento delle prime opere della Rete AV/AC, il risultato conseguito nell'installazione di tecnologie di sicurezza, con particolare riferimento alla realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), sul quale si osserva un incremento del 35% rispetto al dato dell'anno precedente.

Tabella 6.2 – Riepilogo attivazioni nel 2004 e nel 2005

OPERA	UNITA'	2004	2005		
		TOTALE	TOTALE	RETE CONVENZIONALE	RETE AV/AC
Varianti	Km.	30	40	40	-
Raddoppi	Km.	62	70	70	-
Nuove linee	Km.	14	332	36	296
Elettrificazioni	Km.	120	340	44	296
SCC (<i>Sistema Controllo e Comando</i>)	Km.	513	533	237	296
CTC (<i>Comando Traffico Centralizzato</i>)	Km.	236	87	87	-
CLC (<i>Controllo Circolazione Linea</i>)	Km.	230	82	82	-
Blocco automatico/ Conta Assi	Km.	373	376	376	-
Banalizzazione della circolazione	Km.	347	238	238	-
Blocco Automatico Codificato	Km.	90	126	126	-
SCMT	Km.	2.148	2.900	2.900	-
ERTMS	Km.	-	296	-	296
P.L. Soppressi	n.	202	185	185	-
P.L. Automatizzati	n.	34	12	12	-
ACEI	n.	31	32	32	-
ACS	n.	12	37	22	15

Di seguito viene riportato l'elenco delle attivazioni avvenute nel corso del 2005 per la Rete Convenzionale:

- **Nuove linee: 36 Km**, di cui: **5 Km** tra Bivio Sordio – Tavazzano (DD), **9 Km** tra Bivio Tavernelle – Bologna C.le, **9 Km** tra PM Tavernelle – PP Persiceto Nord, **1 Km** tra Bivio Cassino – Napoli Traccia, **10 Km** tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiato, **2 Km** collegamento Novara-Novara Boschetto-Novara FNM;

- **Raddoppi:** 70 Km, di cui 11 Km tra Verdello – Bergamo, 11 Km tra Squinzano – Surbo, 13 Km tra S. Stefano – Chiesaccia, 8 Km tra Prenestina – Salone, 27 Km tra Ortona – Casalbordino;
- **Varianti di linea:** 40 Km, di cui 5 Km tra Pioltello – Melzo bin. pari e dispari (ambito quadruplicamento), 10 Km tra S. Giovanni P. – Tavernelle (modifica tracciato), 1 Km tra Villafranca – Rometta (raddoppio Messina Patti S.P.P), 1 Km tra Certaldo – Barberino, 1 Km Voghera (modifica binario di corsa dispari), 1 Km Roma Tiburtina – Bivio Tiburtina (variante provvisoria), 5 Km tra Stura – Settimo per AV/AC Torino – Novara, 2 Km tra Venezia Mestre Cab.c – Venezia Mestre, 2 Km tra Pioltello – Melzo (ambito quadruplicamento), 2 Km tra Padova – Padova Int., 1 Km tra Balestrate – Castellamere, 2 Km ambito Staz. Voghera, 2 Km tra Cascine – Signa, 1 Km tra Venetico – Pace (raddoppio), 1 Km tra Bergamo – Verdello, 1 Km tra Bellavista – Taranto, 2 Km tra Salone – Lunghezza;
- **Blocco Automatico:** 106 Km, di cui 5 Km tra Bivio Sordio – Tavazzano (DD), 4 Km tra Bivio Gricignano – Gricignano, 10 Km tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiato, 11 Km tra Capua – Caserta, 8 Km tra Predestina – Salone, 13 Km tra PP Chiesaccia – S. Stefano Magra, 9 Km tra Bari P.Sud – Torre a Mare, 9 Km tra B. Tavernelle – Bologna C.le, 5 Km tra Villafranca – PP Chiesaccia, 8 Km tra Prato Tires – Bolzano, 2 Km tra Lingotto – Torino Sm.to, 4 Km tra Barcellona – B. Terme Vigliatore, 18 Km tra Bivio Terme Vigliatore – Patti;
- **Blocco conta-assi:** 270 Km, di cui 16 Km tra Novara – Vespolate – Borgo Lavezzaro, 6 Km tra Sulmona – Pratola Peligna, 4 Km tra Buonfornello – Fiumetorto, 6 Km tra Campofelice – Buonfornello, 10 Km tra Avigliano – Potenza Sup., 14 Km tra Lentini – Scordia, 10 Km tra Novara – Borgo Lavezzaro, 7 Km tra Buttrio S. Giovanni, 7 Km tra Udine Parco – Buttrio, 22 Km tra Pescara – Ortona, 53 Km tra Macomer – Chilivani, 11 Km tra Priolo Sottano – Gela, 8 Km tra Scordia – Filidonna, 21 Km tra Campomarino – Pm Ripalta, 24 Km tra Brindisi – Squinzano, 10 Km tra Airasca – Candiolo, 11 Km tra Filidonna – Mineo, 13 Km tra Priolo Sottano – Niscemi, 17 Km tra Casalbordino – Vasto S. Salvo;
- **Elettrificazioni:** 44 Km, di cui 5 Km a doppio binario tra Bivio Sordio – Tavazzano (DD), 9 Km tra Bivio Tavernelle – Bologna C.le, 9 Km tra PM Tavernelle – PP Persiceto Nord, 1 Km tra Bivio Cassino – Napoli Traccia, 10 Km tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiato, 10 Km tra Bivio RC Pellato – Reggio Calabria C.le;
- **Sistema di Comando e Controllo (SCC):** 237 Km, di cui 22 Km tra Caserta – Casalnuovo, 66 Km Pescara – Vasto S. Salvo, 18 Km tra Varano – Loreto, 10 Km tra Genova P.P – S. Quirico, 43 Km tra Genova Brignole – Sestri Levante, 3 Km tra Campasso – Fegino, 18 Km tra Villafranca – S. Stefano Magra, 16 Km tra Ronco Genova – S. Quirico, 12 Km tra Domegliara – Verona Parona, 14 Km tra Scalo Maddaloni, 15 Km tra Aversa – Caserta;
- **Comando Traffico Centralizzato (CTC):** 87 Km, di cui 10 Km tra Avigliano – Potenza Sup., 6 Km tra Sulmona – Pratola Peligna, 3 Km tra Bologna C.le – Bivio P.C. S. Viola, 46 Km tra Siliqua – Carbonia e Villamassargia - Iglesias, 13 Km tra Decimomannu - Siliqua, 9 Km tra Bivio Tavernelle – Bologna C.le;

- **Banalizzazione della circolazione: 238 Km**, di cui **5 Km** tra Bivio Sordio – Tavazzano (DD), **2 Km** tra Dev. Olmatello (Firenze Rifredi) – Firenze Castello (linea Osmannoro), **3 Km** tra Firenze Rifredi – Firenze Castello (linea Viareggio), **8 Km** tra Roma Casilina – Torricola, **10 Km** tra Roma Casilina – Ciampino, **4 Km** Bivio Gricignano – Gricignano, **12 Km** tra Roma Termini – Salone, **11 Km** Porto di Vasto – Vasto S. Salvo, **4 Km** tra PC Sgurgola – Morolo, **13 Km** tra Chiesaccia – S. Stefano Magra, **9 Km** tra Tavernelle – PP Persiceto Firenze, **11 Km** tra Capua – Caserta, **55 Km** tra Pescara – Porto di Vasto, **10 Km** tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiato, **6 Km** tra Sparanise – Pignataro, **35 Km** tra Brindisi – Surbo, **22 Km** tra Brasiliano – Codroipo, **3 Km** tra Padova – Padova C.M., **9 Km** tra Bari Parco S. – Torre a Mare, **6 Km** tra B. Fegino – Genova PP – B. Succursale;
- **Codifica: 126 Km** di cui **4 Km** tra Bivio Gricignano - Gricignano, **6 Km** tra Bivio Ovest – Bivio Gricignano, **17 Km** tra Scalo Marcianise, **5 Km** tra Bivio Sordio – Tavazzano, **16 Km** tra Roma Termini – Salone, **13 Km** tra Chiesaccia – S. Stefano Magra, **5 Km** tra Villafranca - Chiesaccia, **11 Km** tra Capua – Caserta, **8 Km** tra Prato Tires – Bolzano, **4 Km** tra Napoli C.le – B. Poggioreale (Cassino e Foggia), **10 Km** tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiato, **5 Km** Raccordi Verona, **4 Km** tra Torino ling. – TO sm.to – Quadrivio Zappata, **18 Km** tra Bivio Terme Vigliatore – Patti.
- **Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT): 2.900 Km**, di cui: **15 Km** tra Pisa S.R. – D.B. Montuolo, **16 Km** tra Poggio Renatico – S. Giorgio di P., **89 Km** tra Domodossola - Novara, **5 Km** tra Bivio Sordio - Tavazzano, **3 Km** tra Bologna C.le – Bivio P.C. S. Viola (linea Pistoia), **5 Km** tra Roma Tiburtina – Roma Termini, **1 Km** tra Bivio PC Nuovo Salario – PM CAB C Roma Sm.to (linea merci), **5 Km** tra Roma Tiburtina – Roma Termini (LL), **84 Km** tra Viareggio - Prato, **50 Km** tra Bassano Gr. – Confluenza MI – TN (Venezia Mestre), **3 Km** tra Roma Tuscolana – Roma Termini, **4 Km** tra Pisa C.le – Pisa S. Rossore (compresa linea indipendente), **30 Km** tra Castelfranco – Padova C.le, **29 Km** tra Camposanpiero – Bassano del Gr., **ulteriori 2557 Km** di installazioni sulla rete;
- **Controllo Circolazione Linea (CCL): 82 Km** tra Fiumetorto – S. Agata
- **23 ACEI** (Pratola Peligna, Firenze Rifredi, Bivio PC Sgurgola, Torricola, PM Tiera, P.P. Chiesaccia, Aulla Lunigiana, Bivio Bologna Nord, P.P. Persiceto Nord, P.M. Tavernelle Emilia, Varese, Salone, Sezze Romano, Tutturano, Squinzano, Bivio P.C. Renai, S. Giuliano Terme, Ferrandina – Pomarico – Miglionico, Bivio P.C. Samminiato, Pignataro Maggiore, Airasca, Valenza, Bivio Terme Vigliatore);
- **9 ACS adeguati per SCC** (Cesena, Oristano, Cerignola, Bivio Cassino, Macomer, Campeda, Bonorva, Torralba, Genova Voltri);
- **22 ACS** (Genova Quarto Dei Mille, Genova Borzoli, Giovinazzo, Gricignano, Sacile, Torino Lingotto, Recco, Francavilla al mare, Mignanego, Genova S. Quirico, Genova Nervi, S.Vito Lanciano, Fossacesia, Ortona, Padova, Prato Tires, Bivio P.C. Fegino, P.C. Bersaglio, 2° Bivio Caserta Nord, Patti – S.Piero Patti, P.C. Tindari, Bianzè);
- sono stati **soppressi complessivamente 185** passaggi a livello e **5** posti di guardia;

- sono stati **automatizzati 12** passaggi a livello;

Per quanto riguarda la Rete AV/AC sono stati realizzati **296 Km** di:

- **nuove linee** a doppio binario,
- elettrificazioni,
- **ERTMS** (European Rail Traffic Management System),
- **SCC/AV** (Sistema di Comando e Controllo),
- così suddivisi:
- **202 Km** tra Salone e Gricignano (AV/AC Roma – Napoli);
- **94 Km** sulla Torino – Novara AV/AC.

Sono inoltre stati attivati **15 ACS/AV**:

- P.C. Salone, P.M. Labico, P.M. Anagni, P.C. Ceccano, P.M. S.Giovanni, P.M. S.Angelo, 1° Bivio Cassino Sud, P.M. Tora Piccilli, P.C. Pignataro, 1° Bivio Caserta Nord, 1° Bivio P.C. Gricignano, P.M. Cigliano, P.M. Alice Castello, P.C. Recetto, Bivio Novara Ovest.

Nel dettaglio, con riferimento agli anni compresi tra il 1993 e il 2005, sono state consegnate all'esercizio ferroviario le opere evidenziate nelle Tabelle 6.3 e 6.4.

Tabella 6.3 – Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2005 (dati cumulati al 31.12 di ciascun anno)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	153	206	250	321	363	485	522	698	781	808	914
(B) Elettificazioni	Km.	89	185	294	426	444	571	744	797	949	1.020	1.045	1.165
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (CTC/SCC)	Km.	431	1.000	2.269	2.807	3.049	3.284	3.618	3.777	3.920	4.565	5.472	6.841
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C. (per memoria) ¹	Km.	-	-	-	-	44	44	150	189	189	189	189	189
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con SCMT ²	Km.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	662	2.810	5.710
(E) ERTMS	Km.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	296
(F) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico/conta assi	Km.	788	1.867	2.967	3.651	4.117	4.656	5.273	5.627	5.825	6.053	6.166	6.539
(G) Realizzazione di apparati centrali (ACEI/ACS)	n.	59	153	261	328	357	406	449	489	531	560	580	623
(H) Soppressione e automazione di passaggi a livello ³	n.	531	898	1.354	1.587	1.750	1.903	2.110	2.267	2.444	2.599	2.806	3.042
<i>Soppressi</i>	<i>n.</i>	176	275	526	618	749	839	992	1.118	1.280	1.415	1.598	1.800
<i>Automatizzati</i>	<i>n.</i>	355	623	828	969	1.001	1.064	1.118	1.149	1.164	1.184	1.208	1.242

¹ Sistema ormai superato² Sono comprese anche linee già attrezzate con blocco automatico a correnti codificate³ In attuazione del piano decennale relativo alla Legge 189/83

Tabella 6.4 – Opere rilasciate all'esercizio ferroviario per singole annualità

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km. 100	53	53	44	71	42	122	37	176	83	27	106	442
(B) Elettrificazioni	Km. 89	96	109	132	18	127	173	53	152	71	25	120	340
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (CTC/SCC)	Km. 431	569	1.269	538	242	235	334	159	143	645	907	749	620
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C. (per memoria) ¹	Km. -	-	-	-	44	-	106	39	-	-	-	p.m.	-
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con SCMT ²	Km. -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	662	2.148	2.900
(E) ERTMS	Km. -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	296
(F) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico/corona assi	Km. 788	1.079	1.100	684	466	539	617	354	198	228	113	373	376
(G) Realizzazione di apparati centrali (ACEI/ACS)	n. 59	94	108	67	29	49	43	40	42	29	20	43	69
(H) Soppressione e automazione di passaggi a livello ³	n. 531	367	456	233	163	153	207	157	177	155	207	236	197
Soppressi	n. 176	99	251	92	131	90	153	126	162	135	183	202	185
Automatizzati	n. 355	268	205	141	32	63	54	31	15	20	24	34	12

¹ Sistema ormai superato² Sono comprese anche linee già attrezzate con blocco automatico a correnti codificate³ In attuazione del piano decennale relativo alla Legge 189/83

Per quanto concerne il punto E “Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico /conta assi” riportato nelle precedenti Tabelle 6.3 e 6.4, un dettaglio dei Sistemi di Distanziamento dei treni in linea, consegnati a livello annuale all’esercizio ferroviario, è mostrato nella successiva Tabella 6.5.

Tabella 6.5 – Dettaglio Sistemi Distanziamento dei treni (Km)

ANNO	BLOCCO AUTOMATICO (BA)	BLOCCO CONTA ASSI (BCA)	TOTALE
Nel corso del 2005	106	270	376
Nel corso del 2004	61	312	373
Nel corso del 2003	59	54	113
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	1.100
Nel corso del 1994	158	921	1.079
Nel corso del 1993	151	637	788

6.3. Il materiale rotabile consegnato all'esercizio

Per quanto concerne le forniture di materiale rotabile, Trenitalia S.p.A. ha consegnato all'esercizio ferroviario nel corso del 2005 i seguenti nuovi mezzi.

Tabella 6.6 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2005

MEZZI	NUMERO
Locomotive	83
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	27
Carrozze per ETR	0
Treni ad Alta frequentazione (TAF)	0
Minuetto	92

Nel corso del 2004 è stato consegnato all'esercizio il seguente materiale rotabile.

Tabella 6.7 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2004

MEZZI	NUMERO
Locomotive	78
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	3
Carrozze per ETR	34
Treni ad alta frequentazione (TAF)	2
Minuetto	14

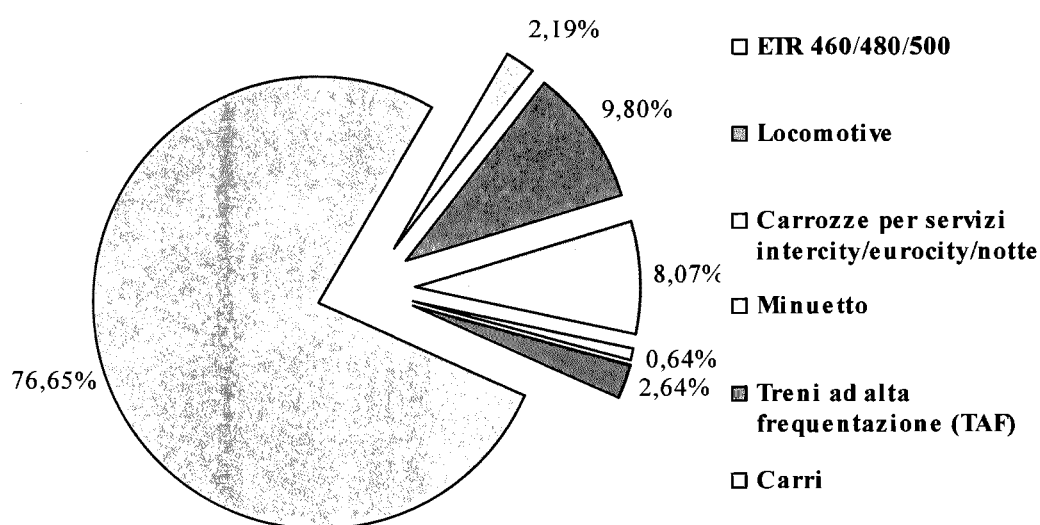
Relativamente all'attuazione del Contratto di Programma 1994-2000, il materiale rotabile entrato in esercizio complessivamente a tutto il 2005 è esposto di seguito.

Tabella 6.8 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2005

MEZZI	NUMERO
ETR 460/480/500	82
Locomotive	367
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	302
Minuetto	24
Treni ad alta frequentazione (TAF)	99
Carri	2.869

Come verrà illustrato al successivo paragrafo 6.4.5, il programma di investimenti di Trenitalia S.p.A. comprende una quota di finanziamenti dello Stato recati da ultimo con il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000. Il programma facente capo a tali risorse è in via di completamento e dovrebbe esaurirsi entro il 2006.

Figura 6.2 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2005



La Figura 6.2 presenta la distribuzione percentuale delle tipologie di mezzi rotabili entrati in esercizio al 2005. Risulta significativa la quota percentuale, pari al 76,65%, di Carri entrati in esercizio, mentre risultano meno rilevanti le percentuali delle restanti tipologie:

- Locomotive: 9,80%;
- Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte: 8,07%;
- Treni ad Alta Frequentazione: 2,64%;
- ETR 460/480/500: 2,19%;
- Minuetto: 0,64%.

Nella Tabella 6.9 si riporta la consistenza e tipologia del parco rotabile attuale.

Tabella 6.9 – Parco rotabili operativo al 2005

CATEGORIA	DESCRIZIONE	NUMERO UNITA
Trainante	<i>Locomotive a Vapore</i>	23
Trainante	<i>Locomotive Elettriche</i>	1.736
Trainante	<i>Locomotive Diesel</i>	337
Totale trainante		2.096
Mezzi leggeri	<i>Elettrici (Ale, Le)</i>	1.079
Mezzi leggeri	<i>Diesel (Aln, Ln)</i>	741
Totale mezzi leggeri		1.820
Complessi	<i>TAF</i>	99
Complessi	<i>Minuetto</i>	106
Complessi	<i>Elettrotreni</i>	95
	<i>di cui ETR 500</i>	57
Totale complessi		300
Manovra	<i>Locomotive Elettriche/Automotori Diesel</i>	515
Totale manovra		515
Trainato	<i>Carrozze Viaggiatori</i>	8.019
Trainato	<i>Bagagliai, Postali, Altro</i>	226
Trainato	<i>Carri FS</i>	31.606
Totale trainato		39.851

6.4. Le contabilizzazioni al 31.12.2005

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 fasi approvative;
- **Tipo 3:** mantenimento in efficienza e investimenti minori o di prossima ultimazione che non richiedono 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 su piattaforma SAP, con cui è possibile controllare l’avanzamento di ciascun progetto e programma, tenendo anche conto di quanto contabilizzato dall’inizio di ciascun progetto (e quindi anche degli importi contabilizzati prima del 01.01.1993, data di avvio del Contratto di Programma).

La gestione informatizzata dei dati relativi a ciascun intervento si estrinseca in schede monografiche specifiche per ciascuno dei principali progetti infrastrutturali.

Anche al fine di attuare un più efficace e completo monitoraggio degli investimenti è stato attivato un collegamento *on-line*, tra il MIT ed il sistema informatizzato di gestione degli investimenti (IN.RETE 2000) del Gestore dell’infrastruttura ferroviaria.

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

Costo del progetto o Costo a Vita Intera (compreso congelato)	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 1993-2005	Importo che, per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma, fa carico allo stanziamento previsto dal Contratto stesso, nel periodo 1993-2005.
Contabilizzato 2004	Importo totale contabilizzato nel solo anno 2004.
Contabilizzato 2005	Viene evidenziato l’importo contabilizzato nel solo anno 2005.
Totale contabilizzato al 31/12/2005	Importo totale contabilizzato a carico del programma/progetto esposto, compresa quindi anche la parte ante Contratto di Programma.

6.4.2. Contabilizzazioni complessive (gruppo FS)

La Tabella 6.10 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 FS ha contabilizzato, nel 2005, 8.698 milioni di euro, di cui 7.993 per progetti di investimento (Tipo 1,2,3, altre Società ed AV/AC).

Per quanto concerne gli investimenti su Rete Convenzionale (escludendo la quota AV/AC), nell'anno 2005 si è registrato un incremento di circa il 23% rispetto al contabilizzato dell'anno 2004 ed il totale delle contabilizzazioni per il periodo 1993-2005 è stato pari 33.825 milioni di euro.

Si segnala che la partecipazione di RFI S.p.A. al capitale sociale della società Stretto di Messina S.p.A., in seguito all'approvazione da parte del CIPE del PPI di ottobre 2003, rientra tra gli investimenti.

Per quanto riguarda il Fondo di Ristrutturazione Industriale finanziato da fonti pubbliche per 1.808 milioni di euro, le relative contabilizzazioni dell'anno 2005 sono pari a 20 milioni di euro esauendo l'utilizzo del fondo al 100%.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2005 è pari a 57.874 milioni di euro (cfr. Tabella 6.10).

Tabella 6.10 – Gruppo FS investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)^(*)

PROGETTI		CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
Tipo 1 e 2						
BA	Bacini	-	28	-	-	28
DI	Diretrici	3.391	6.389	611	870	9.780
GS	Grandi stazioni	-	72	-	-	72
II	Immobilizzazioni immateriali	-	23	-		23
LA	Sistema linee di accesso al gottardo	-	7	2	1	7
ME	Mantenimento in efficienza	-	-	-	-	-
MR	Materiale rotabile	524	7.278	733	1.066	7.802
ND	Nodi	400	3.989	435	485	4.389
NG	Acquisto navi traghetto	-	39	-	10	39
PI	Processi industriali	-	71	11	2	71
PL	Piano soppressione P.L.	13	332	32	25	344
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	64	15	40	64
RC	Programma ricerca	-	36	2	1	36
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	8	1	5	8
TM	Traffico merci	1	156	9	2	157
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	30	4	16	30
VC	Rete AV / AC - (Venezia-Trieste) ^(**)	-	7	-	2	7
Totale progetti Tipo 1 e 2		4.329	18.529	1.857	2.524	22.858
Tipo 3						
AA	Risanamento acustico ambientale	-	20	4	16	20
AI	Ammodernamento infrastrutturale	1.689	2.481	231	283	4.170
AR	Acquisti e rimpiazzi	25	392	43	39	418
AS	Attr. e app. mezzi di soccorso	-	6	1	2	6
AU	Autofinanziamenti	-	-	-	-	-
BD	Tecnologie bordo treno	-	385	80	181	385
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	22	8	11	22
CT	SSC	-	4	-	4	4
CL	Manutenzione incrementativa	-	2.211	293	1	2.211
IC	Interventi a completamento	1.833	1.388	40	29	3.221
II	Immobilizzazioni immateriali	-	98	10	2	98
ME	Mant. in efficienza	156	720	87	94	876
MT	Sistema controllo marcia treni	-	671	163	358	671

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PROGETTI		CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
PI	Processi industriali	-	22	-	1	22
PL	Piano soppressione P.L.	-	127	30	57	127
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	77	13	12	77
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	73	7	6	75
RC	Ricerca	-	13	2	5	13
RS	Ricerca e sviluppo	97	373	66	57	470
SC	Sviluppo a completamento	486	411	53	80	896
SM	GSM-R	-	202	61	66	202
SO	Manut. straordinaria ed obblighi di legge	158	3.304	471	493	3.462
SR	Tecnologie di sicurezza rotabili	-	-	-	-	-
SS	Riqualificazioni stazioni	2	467	84	102	469
ST	Adeg. secur. e tecn., ogr e log. mater.	-	51	15	15	51
SW	Progetti informatici	-	261	52	52	261
TR	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili	-	58	5	4	58
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	24	1	1	24
UP	Upgrading	-	23	3	20	23
VP	Valorizzazioni Patrimoniali	-	15	-	15	15
	Altri progetti	9.422	1.398	-	-	10.820
Totale progetti Tipo 3		13.871	15.296	1.826	2.006	29.167
Sub-totale investimenti		18.200	33.825	3.683	4.531	52.025
Altre società (Grandi Stazioni, Sita, ecc.)		-	404	54	90	404
Rete AV/AC		732	19.814	4.248	3.372 ⁽¹⁾	20.546
Totale investimenti		18.932	54.043	7.984	7.993	72.975
AV/AC (contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari)		-	2.023	518	685	2.023
R.I.	Ristrutturazione industriale	-	1.808	25	20	1.808
Totale generale		18.932	57.874	8.527	8.698	76.806

(*) Il contabilizzato 2005 di RFI S.p.A. è al netto degli accertamenti di bilancio per 6,9 milioni di Euro già compresi nel consuntivo del 2004 per 8,7 milioni di Euro; la differenza è in corso di regolarizzazione

(**) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

⁽¹⁾ L'analogo dato fornito direttamente da RFI è inferiore di 4 milioni. Trattasi di una rettifica della spesa effettuata negli anni precedenti al 2005, che RFI, per salvaguardare la serie storica dei dati, ha applicato interamente nel 2005. Il contabilizzato al 2005 resta complessivamente invariato.

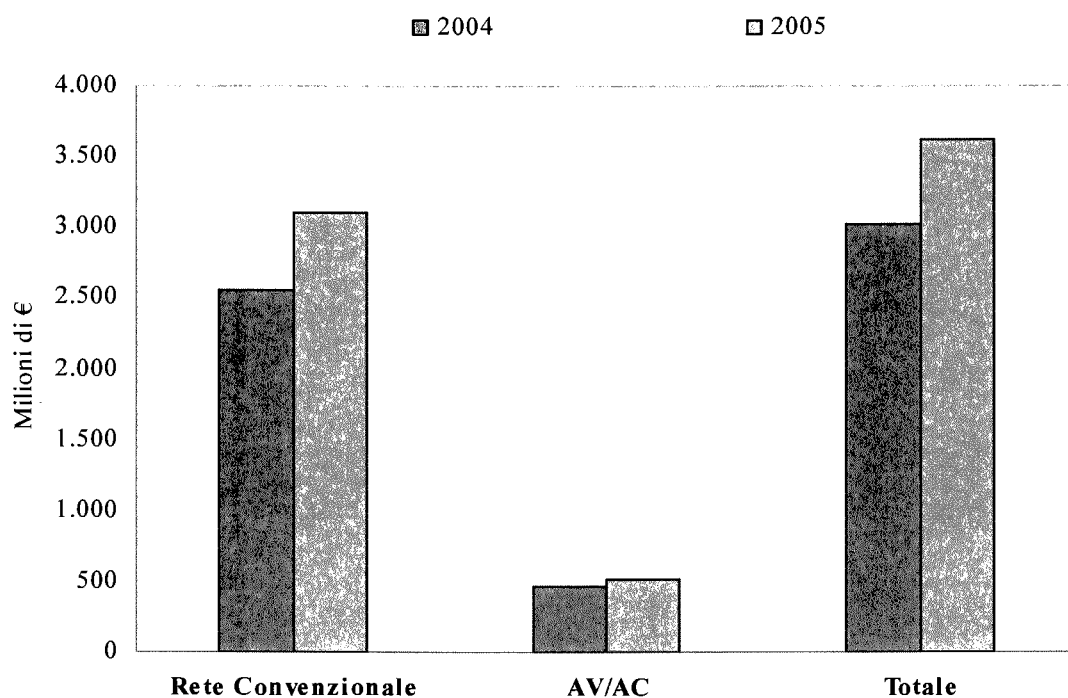
6.4.3. Contabilizzazioni del Gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato

La Tabella 6.11 fornisce il dato complessivo delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti dello Stato.

Relativamente ai finanziamenti di cui trattasi, l'intero Gruppo FS ha contabilizzato, nel 2005, 3.645 milioni di euro di cui 3.625 per progetti di investimento (esclusa la Ristrutturazione Industriale).

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2005, è pari a 2.825 milioni di euro di cui un importo medio pari a 2.669 per progetti di investimento.

Figura 6.3 - Contabilizzazioni 2004/2005 su Rete Convenzionale e Rete AV/AC



La Figura 6.3 presenta le contabilizzazioni degli anni 2004 e 2005 degli investimenti sulla Rete Convenzionale e sulla Rete AV/AC. L'incremento percentuale, tra il 2004 e il 2005, delle contabilizzazioni su Rete Convenzionale è pari al 21,83%, per un incremento complessivo tra il 2004 e il 2005 del 19,99%.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2005 è pari 36.722 milioni di euro (in cui si tiene in considerazione anche l'importo contabilizzato relativo ai finanziamenti della Legge 189/83). Tale somma rappresenta circa il 55% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (66.594 milioni di euro) e circa l'88% delle somme effettivamente erogate (41.927 milioni di euro).

Tabella 6.11 – Gruppo FS investimenti finanziati dallo Stato

PROGETTI		CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
Tipo 1 e 2						
BA	Bacini	-	28	-	-	28
DI	Diretrici	3.391	6.375	606	867	9.765
GS	Grandi Stazioni	-	72	-	-	72
II	Immobilizzazioni immateriali	-	23	-	-	23
LA	Sistema linee di accesso al Gottardo	-	7	2	1	7
MR	Materiale rotabile	524	4.808	120	47	5.332
ND	Nodi	400	3.908	420	479	4.308
NG	Acquisto navi traghetto	-	39	-	10	39
PI	Processi industriali	-	71	11	2	71
PL	Piano soppressione P.L.	13	301	21	15	314
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	64	15	40	64
RC	Programma ricerca	-	36	2	1	36
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	8	1	5	8
TM	Traffico merci	1	156	9	2	157
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	23	4	11	23
VC	Rete AV / AC (Tratta Venezia-Trieste) ^(*)	-	3	-2	-	3
Totale progetti Tipo 1 e 2		4.329	15.922	1.210	1.480	20.251
Tipo 3						
AA	Risanamento acustico ambientale	-	20	4	16	20
AI	Ammodernamento infrastrutturale	1.689	2.362	209	258	4.051
AR	Acquisti e rimpiazzi	25	383	41	36	408
BD	Tecnologie bordo treno	-	158	31	6	158
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	22	8	11	22
CL	Manutenzione incrementativa	-	5	2	1	5
IC	Interventi a completamento	1.833	1.380	40	28	3.213
II	Immobilizzazioni immateriali	-	94	10	2	94
ME	Mantenimento in efficienza	156	425	26	8	580
MT	Sistema controllo marcia treni	-	671	163	358	671
PI	Processi industriali	-	22	-	1	22
PL	Piano soppressione P.L.	-	127	30	57	127
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	76	13	12	76
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	72	7	6	74
RC	Ricerca	-	9	2	1	9
RS	Ricerca e sviluppo	97	373	66	57	470
SC	Sviluppo a completamento	486	381	50	79	867

PROGETTI		CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
SM	GSM-R	-	202	61	66	202
SO	Manut. straordinaria ed obblighi di legge	158	3.303	471	493	3.641
SR	Tecnologia sicurezza rotabili	-	-	-	-	-
SS	Riqualificazioni stazioni	2	464	82	102	466
ST	Adeg. secur. e tecn., ogr e log. mater.	-	42	15	6	42
SW	Progetti informatici	-	85	-	-	85
TR	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili	-	55	4	2	55
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	24	1	1	24
	Upgrading	-	23	3	20	23
	Altri progetti	9.419	1.363	-	-	10.782
Totale progetti Tipo 3		13.868	12.142	1.341	1.628	26.011
Sub-totale investimenti		18.197	28.064	2.551	3.108	46.262
Rete AV/AC (compresi contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari)		732	6.638	470	517	7.370
Sub totale 1		18.929	34.702	3.021	3.625	53.631
R.I.	Ristrutturazione industriale	-	1.808	25	20	1.808
Sub totale 2		-	36.510	-	3.645	-
Legge 189/83 soppressione p.l. contab. ante 1993 ^(*)		-	211	-	-	211
Totale generale		18.929	36.722	3.047	3.645	55.651

(*) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

(**) Il consuntivo dell'anno 2005 di RFI è al netto degli accertamenti di bilancio per 6,9 milioni di Euro in quanto già considerati nel consuntivo del 2004 per 8,7 milioni di Euro; la differenza è in corso di regolarizzazione

(*) Agli investimenti 1993-2005 è stato aggiunto l'importo di circa 200 milioni di euro, contabilizzato al 31/12/1992 a valere su fondi della Legge 189/83, in quanto i suddetti stanziamenti sono considerati interamente tra le risorse disponibili

6.4.4. Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel Contratto di Programma 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 6.12 – Investimenti finanziati dallo Stato e non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005

PROGETTI		CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
FS Holding S.p.A.						
Tipo 3						
ME	Mantenimento in efficienza	-	48	1	-	48
Totale progetti Tipo 3		-	48	1	-	48
Totale FS S.p.A.		-	48	1	-	48
Trenitalia S.p.A.						
Totale progetti Tipo 1 e 2		524	4.924	132	49	5.448
Totale progetti Tipo 3		95	651	75	17	746
Totale Trenitalia S.p.A.		619	5.575	207	66	6.194
RFI S.p.A.						
Totale progetti Tipo 1 e 2		1.063	3.477	171	162	4.540
Totale progetti Tipo 3		13.776	8.346	351	348	22.122
Totale RFI S.p.A.		14.839	11.823	522	510	26.662
TOTALI						
Totale progetti		15.458	17.446	730	576	32.904
Ristrutturazione industriale			1.808	25	20	1.808
Totale generale		15.458	19.254	755	596	34.712

Relativamente a tali investimenti, il Gruppo FS ha contabilizzato, nel 2005, 596 milioni di euro, di cui 576 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2005, è invece pari a circa 1.481 milioni di euro di cui circa 1.342 per gli investimenti.

Anche quest'anno si evidenzia che una serie di progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 – già interamente finanziati - transitano nel Contratto di Programma 2001-2005 nella Tabella 2 bis, avendo evidenziato degli aumenti di costo e quindi necessitando di ulteriori finanziamenti. 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 RFI 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 6.13 – Trenitalia S.p.A. – investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)

PROGETTI		BUDGET AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO				
			AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
Tipo 1 e 2							
DI	<i>Direttrici</i>	53	-	39	-	-	39
MR	<i>Materiale rotabile</i>	9.814	524	7.278	733	1.066	7.802
ND	<i>Nodi</i>	7	-	7	-	-	7
PI	<i>Processi industriali</i>	69	-	58	11	1	58
RC	<i>Ricerca</i>	13	-	12	1	1	12
Totale progetti Tipo 1 e 2		9.956	524	7.394	745	1.068	7.918
Tipo 3							
AR	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	20	-	14	2	2	14
AS	<i>Attr. E app. Mezzi di soccorso</i>	5	-	6	1	2	6
AU	<i>Autofinanziamenti</i>	-	-	-	-	-	-
BD	<i>Tecnologie bordo treno</i>	567	-	385	80	181	385
CL	<i>Manutenzione incrementativa</i>	2.382	-	2.190	291	-	2.190
II	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	3	-	2	-	-	2
ME	<i>Mantenimento in efficienza</i>	821	95	471	63	70	566
PM	<i>Potenz. Impianti intermodali</i>	10	-	5	-	-	5
PR	<i>Potenz. Imp. Manut. Rotabili</i>	7	-	5	-	1	5
RC	<i>Ricerca</i>	28	-	13	2	5	13
RS	<i>Ricerca e sviluppo</i>	3	-	1	-	-	1
ST	<i>Adeg. Sicur. E tecn., ogr e log. Mater.</i>	52	-	51	15	15	51
SW	<i>Progetti informatici</i>	332	-	261	52	52	261
TR	<i>Pot. Tecn. Imp. Manut. Rotab.</i>	87	-	58	5	4	58
TT	<i>Svil. Traff. Tradizionale</i>	1	-	1	-	-	1
Totale progetti Tipo 3		4.319	95	3.465	512	333	3.560
Totale investimenti		14.275	619	10.858	1.257	1.401	11.477

Tabella 6.14 – Fonti di finanziamento (milioni di €)

FONTE	BUDGET AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
C.d.P. 94-2000	6.270	619	5.426	191	64	6.045
Altre Leggi da Stato	155	-	148	16	2	148
Autofin. da mercato	7.850	-	5.284	1.050	1.335	5.284
Totale investimenti	14.275	619	10.858	1.257	1.401	11.477

Tabella 6.15 – Trenitalia S.p.A. – investimenti finanziati dallo Stato (milioni di €)

PROGETTI		BUDGET AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO				
			AL 31.12.1992	1993-2005	2004	2005	AL 31.12.2005
Tipo 1 e 2							
DI	<i>Direttrici</i>	53	-	39	-	-	39
MR	<i>Materiale rotabile</i>	5.499	524	4.808	120	47	5.332
ND	<i>Nodi</i>	7	-	7	-	-	7
PI	<i>Processi industriali</i>	69	-	58	11	1	58
RC	<i>Ricerca</i>	14	-	12	1	1	12
Totale progetti Tipo 1 e 2		5.642	524	4.924	132	49	5.448
Tipo 3							
AR	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	6	-	5	-	-	5
BD	<i>Tecnologie bordo treno</i>	158	-	158	31	6	158
II	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	2	-	1	-	-	1
ME	<i>Mantenimento in efficienza</i>	378	95	283	23	-	378
PM	<i>Potenz. Impianti intermodali</i>	10	-	5	-	-	5
PR	<i>Potenz. Imp. Manut. Rotabili</i>	6	-	5	-	1	5
RC	<i>Ricerca</i>	9	-	9	2	1	9
RS	<i>Ricerca e sviluppo</i>	1	-	1	-	-	1
ST	<i>Adeg. Sicur. E tecn., ogr e log. Mater.</i>	45	-	42	15	6	42
SW	<i>Progetti informatici</i>	86	-	85	-	-	85
TR	<i>Pot. Tecn. Imp. Manut. Rotab.</i>	81	-	55	4	2	55
TT	<i>Svil. Traff. Tradizionale</i>	1	-	1	-	-	1
Totale progetti Tipo 3		783	95	652	75	17	746
Totale investimenti		6.425	619	5.575	207	66	6.194
Budget da assegnare		2					
Totale		6.427					

In relazione a tutte le fonti di finanziamento le contabilizzazioni complessive dell'anno 2005 fanno registrare un incremento del 12% circa rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (1.401 milioni di euro contro 1.257). Il 2005, inoltre, fa registrare un incremento del 77% circa rispetto alla media delle contabilizzazioni degli anni che vanno dal 1993 al 2004.

Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2005, pari a 66 milioni di euro (inferiori rispetto alle previsioni dello scorso

anno pari a 187 milioni), fanno registrare un decremento medio rispetto alle contabilizzazioni degli ultimi due anni (346 milioni nel 2003, 207 milioni nel 2004), dovuto al calo fisiologico di un programma ormai non più finanziato a carico delle fonti di cui trattasi.

Con riferimento allo stanziamento complessivo assicurato dallo Stato, pari a complessivi 6.427 milioni di euro (corrispondenti al budget assegnato, da assegnare e compresa la quota di 619 milioni di euro precedente al Contratto di Programma 1994-2000), si evidenzia.

Per i Progetti di Tipo 1 e 2:

- circa 5.568 milioni di euro, risultanti dalla sommatoria di quanto indicato nei programmi *Materiale Rotabile* (5.499 milioni di euro) e *Processi Industriali* (69 milioni di euro), sono stati destinati all'acquisto o alla ristrutturazione del materiale rotabile (a fronte dei 5.568 milioni di euro sono stati contabilizzati 5.390 milioni di euro pari a circa il 97%);
- circa 60 milioni di euro sono stati destinati ad investimenti che riguardano attrezzature tecnologiche dei rotabili e degli impianti delle officine contabilizzati 46 milioni di euro pari a circa il 77%. In particolare il programma *Direttrici* (53 milioni di euro) comprende la prototipazione del sottosistema di bordo, nonché del sistema di comunicazione terra-treno sui rotabili l'evoluzione dei quali, nel corso del 2005, ha comportato la definizione del progetto "*Sistema Tecnologie di Bordo*", che consiste in un programma integrato di installazione apparati di sicurezza e comunicazione; mentre il programma *Nodi* prevede un solo progetto (peraltro concluso) relativo alle attrezzature tecnologiche dell'impianto polifunzionale di Milano Fiorenza (ricadenti negli asset di Trenitalia S.p.A. per 7 milioni di euro);
- circa 14 milioni di euro, contabilizzati per circa 12 milioni di euro (87%), sono stati destinati al programma *Ricerca* che prevede sia un progetto da tempo concluso relativo alla sperimentazione dell'ETR 500, sia un progetto per la definizione della parte di bordo del nuovo Sistema di Comando e Controllo della Circolazione (GEIE – ERTMS parte di bordo).

Per i **Progetti di Tipo 3**, 158 milioni di euro, interamente contabilizzati, sono stati destinati agli investimenti in adeguamento tecnologico dei mezzi alle nuove tecnologie per la sicurezza e circolazione a bordo treno; 625 milioni di euro, contabilizzati per 588 milioni di euro, sono stati destinati agli investimenti per il potenziamento e mantenimento in efficienza degli asset di proprietà di Trenitalia S.p.A., in particolare con riferimento ai seguenti 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;
- *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;
- *Potenziamento impianti intermodali*, per interventi minori relativi alle attrezzature, diffusi sul territorio;

- *Potenziamento impianti manutenzione rotabili*, che riguarda miglieorie tecnologiche e di attrezzaggio degli impianti per la manutenzione dei rotabili;
- Ricerca e Sviluppo;
- *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*, per interventi di potenziamento razionalizzazione di alcuni scali merci.

In definitiva a fronte del finanziamento dello Stato di 6.427 milioni di euro dedicato al complesso degli investimenti, alla data del 31.12.2005 sono state contabilizzate opere e forniture per complessivi 6.194 milioni di euro pari a circa il 96% dello stanziamento.

Il completamento del residuo 4% ancora da contabilizzare, pari a 233 milioni di euro (di cui 2 milioni di euro sono ancora da assegnare), è stato previsto da Trenitalia S.p.A. entro il 2006.

Tabella 6.16 – Residuo da contabilizzare

RESIDUO	2006
233	233

6.4.6. Contabilizzazioni di RFI S.p.A.

Di seguito si illustra il quadro delle contabilizzazioni effettuate sull'infrastruttura ferroviaria da RFI S.p.A., suddiviso per ciascuno strumento contrattuale.

6.4.6.1. Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005

Per l'insieme d'investimenti classificato ancora come Contratto di Programma 1994-2000, al 31.12.2005 si registra un valore cumulato di spesa pari a 26.662 milioni di euro corrispondente al 90% del totale dei finanziamenti stanziati a beneficio degli investimenti in parola.

Il volume di spesa realizzato nel corso del 2005, pari a 510 milioni di euro, risulta pressoché equivalente (decremento del 2%) al dato registrato l'anno precedente (522 milioni di euro), a differenza di quanto si era assistito nel corso del 2003 e del 2004 (decremento rispettivamente del 27% e del 29% rispetto al dato dell'anno precedente). Tale risultato va considerato in ragione della maturità economica raggiunta dal "paniere" d'investimenti qui analizzati, maturità testimoniata dal dato esposto in precedenza, in base al quale si evidenzia che quasi il 90% delle risorse stanziato è già stato impiegato.

Rispetto a quanto rappresentato nella scorsa edizione del monitoraggio, il valore cumulato delle opere contabilizzate alla data del 31/12/2004 mostra una riduzione di 432 Meuro (passando da 26.583 Meuro agli attuali 26.152). Lo scostamento menzionato è solo apparente e va attribuito all'ennesimo "trasferimento" di alcuni progetti dal CdP 1994 - 2000 al CdP 2001-2005, a causa degli incrementi delle stime di costo evidenziati da tali opere e della conseguente necessità di ulteriori finanziamenti.

Il nuovo quadro delle contabilizzazioni, aggiornato sulla base dei dati di pre-consuntivo al 31.12.2005, è fornito dalla Tabella 6.17 seguente.

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella 6.17 – RFI S.p.A. investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005, per tutte le fonti (milioni di €)^(*)

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	FINANZIATO AL 2005 ¹	CONTABILIZZATO							
			AL 31.12.1992	1993-2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005 (PRECONS.)
1	Bacini	28	-	10	12	22	6	-	-	28
	Direttrici	2.116	820	960	60	1.840	64	49	51	2.003
	Grandi stazioni	73	-	71	1	72	1	-	-	72
	Itinerari Internazionali	127	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nodi	2.209	229	1.220	152	1.600	109	65	61	1.837
	Piano Soppressione P.L.	419	13	203	34	250	37	32	25	344
	Potenziamento impianti intermodali	165	-	5	1	6	2	14	12	34
	Programma ricerca	10	-	10	-	10	-	-	-	10
	Sviluppo traffico tradizionale	40	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tecnologie innovative diffuse	11	-	-	-	-	1	1	-	3
Totale Tipo 1		5.521	1.063	2.604	269	3.937	229	171	151	4.488
2	Acquisto navi traghetto	45	-	22	7	29	-	-	10	39
	Processi industriali	13	-	6	5	12	1	-	1	13
Totale Tipo 2		58	-	28	13	41	1	-	11	52
3	Acquisti e rimpiazzi	306	25	192	44	261	22	8	1	293
	Ammodernamento infrastrutturale	3.517	1.689	1.448	103	3.240	84	69	63	3.456
	Immobilitazioni Immateriali	32	-	15	3	18	7	6	1	32
	Interventi a completamento	3.369	1.833	1.254	36	3.124	28	40	29	3.221
	Mantenimento in efficienza	218	61	76	13	151	9	2	3	165
	Manut. straord. ed Obblighi di legge	2.341	158	1.413	378	1.949	186	54	39	2.229
	Manutenzione incrementativa	17	-	16	1	17	-	-	-	17
	Piano soppressione P.L.	494	-	-	20	20	19	30	57	127
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	91	2	39	8	50	8	7	5	70
	Potenziamento impianti intermodali	194	-	9	10	19	28	13	12	72
Processi industriali		25	-	15	3	18	2	-	1	22
Rete cavo a fibra ottica		25	-	-	-	-	2	8	11	22

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	FINANZIATO AL 2005 ¹	CONTABILIZZATO							
			AL 31.12.1992	1993-2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005 (PRECONS.)
	Ricerca e sviluppo	351	97	157	30	284	14	17	13	328
	Riqualificazioni stazioni	621	2	176	39	217	42	44	43	346
	Sviluppo a completamento	1.058	486	205	25	716	47	49	53	865
	Sviluppo traffico tradizionale	30	-	15	3	18	2	1	1	23
	Tecnologie innovative diffuse	41	-	-	-	-	-	-	-	-
	Traffico merci	36	-	-	-	-	-	-	-	-
	Valorizzazioni Patrimoniali	17	-	-	-	-	-	-	15	15
	Altri progetti	10.820	9.422	1.398	-	10.820	-	-	-	10.820
Totale Tipo 3		23.603	13.776	6.429	716	20.921	502	351	348	22.122
Totale Tipo 1-2-3		29.182	14.839	9.061	998	24.899	731	522	510	26.662
	Riserva/Fondo	607								
Totale finanziato⁽¹⁾		29.789²								

(¹) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamento di bilancio per 2,8 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 1,4 milioni; la differenza è in corso di verifica

¹ Dato al netto dello stanziamento ex Legge Finanziaria 2001 di 5 milioni di Euro per la Progettazione definitiva del raddoppio della Pontremolese

² Di cui importo congelato 2.213 milioni di Euro

Per quanto riguarda l'anno 2005, circa il 68% dei lavori consuntivati è ascrivibile ai progetti classificati come **Tipo 3** (mantenimento in efficienza e altri investimenti), tra i quali le quote più rilevanti sono da attribuire agli interventi dei programmi *Ammodernamento infrastrutturale* (18%), *Piano Soppressione P.L.* (16%), *Sviluppo a completamento* (15%) e *Riqualificazione stazioni* (12%).

Ai progetti di **Tipo 1** vanno attribuite contabilizzazioni per 151 milioni di euro, pari a poco meno di un terzo del totale. La spesa risulta concentrata in massima parte tra i gruppi di programmi *Nodi* (41%) e *Direttrici* (33%). Un buon risultato si registra anche in questo caso sul *Piano Soppressione P.L.* (17%).

In dettaglio, in relazione ai “*Nodi*”, la spesa maturata nel corso del 2005 è concentrata sui seguenti programmi:

- Nodo di Firenze (41%), in particolare sui progetti Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli (51%) e Potenziamento infrastrutturale Prato-Firenze (48%);
- Nodo di Torino (26%), con l'84% della spesa consuntivata sul progetto Potenziamento tecnologico del nodo di Torino ed il rimanente 16% sul progetto Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova;
- Nodo di Genova (15%), quasi interamente ascrivibili al progetto *Variante Genova-Ventimiglia nella tratta Pegli-Voltri* (97%);
- Nodo di Napoli (13%), in particolare sui progetti Napoli smistamento: costruzione IDP (66%) e Ripetizione discontinua del Nodo di Napoli (34%).

Il contabilizzato per gli investimenti nei “*Nodi*” cumulato alla data del 31.12.2005 è pari a circa l'83% del corrispondente costo preventivato. Le contabilizzazioni relative a tale gruppo di programmi risultano negli ultimi anni le più rilevanti fra tutte quelle per investimenti di **Tipo 1**; tale risultanza è coerente con gli obiettivi strategici del Gestore di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento dei nodi e delle principali direttrici.

Tra gli investimenti relativi a queste ultime, la cui ripartizione della spesa risulta concentrata in prevalenza nel Mezzogiorno, i programmi più importanti in termini di opere contabilizzate nel corso del 2005 sono rappresentati da:

- Rete Sarda (41%), risultato attribuibile interamente al progetto *Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda*;
- Rete Calabria (24%), registrato sul progetto Itinerario alternativo merci Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione tratta Sibari-Cosenza;
- Direttrice Milano-Venezia (13%), interamente ascrivibile al progetto *Interventi tecnologici Milano-Venezia*;
- Direttrice Pontebbana (10%), suddiviso tra i progetti Potenziamento Infrastrutturale/Tecnologico Venezia-Udine-Tarvisio escluso Posto C.le (52%) e Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano – Udine e scalo Cervignano (48%).

Il dato di spesa cumulato al 31/12/2005, pari a 2.003 milioni di euro, indica che ormai il programma dei lavori delle Direttrici è quasi completamente ultimato, con una percentuale di copertura che ha raggiunto il 95% del relativo costo preventivato.

Di seguito si riporta la disaggregazione delle citate contabilizzazioni per singola fonte di finanziamento (Tabella 6.18) e gruppo di programmi/fonte di finanziamento (Tabella 6.19).

Tabella 6.18 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonti di finanziamento (milioni di €)^(*)

DESCRIZIONE FONTI DI FINANZIAMENTO	FINANZIAMENTI AL 2005 ⁽¹⁾	CONTABILIZZATO						2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005 (PRECONS.)
		AL 31.12.1992	1993-2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004		
II Addendum al CdP 94-2000	3.007	-	1376	487	1.863	271	134	112	2.381
Autofinanziamento	34	-	16	-	16	-	-	17	33
Contratto di programma 94-2000-I Addendum	24.281	14.601	7.051	390	22.042	303	233	199	22.777
Contributi da terzi	147	-	86	4	90	4	-	1	95
Finanziamenti CEE	37	23	13	-	36	-	-	-	36
Investimenti infrastrutturali enti pubblici	310	3	37	23	62	26	39	38	165
Legge 135/1997	33	-	1	8	9	13	7	4	33
Legge 189/1983	872	211	446	37	695	36	28	23	782
Legge 30/98	8	-	6	2	8	-	-	-	8
Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	18	-	14	-	14	-	-	-	14
Legge 341/1995	73	-	15	9	25	9	13	14	60
III Addendum al C.d.P. 94-00- Legge 354/98	952	-	-	34	34	63	63	102	263
Legge 448/2001 - Legge Finanziaria 2002 - I Addendum CdP 01-05	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 472/1999	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 488/1999	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 641/1996	15	-	-	4	4	6	3	1	14
Non classificate	1	-	1	-	1	-	-	-	1
Totale	29.789	14.839	9.061	998	24.899	731	522	510	26.662

(*) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 2,8 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 1,4 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

(1) Dato al netto dello stanziamento ex Legge Finanziaria 2001 di 5 milioni di Euro per la "Progettazione definitiva del raddoppio della Potremolese"

Tabella 6.19 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento e gruppo di programma (milioni di €)^(*)

[illegible]

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tipo	GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000 + ADDENDUM I	LEGGE 30/98	FINANZIAMENTI CEE	CONTRIBUTI DA TERZI ED ENTI PUBBLICI	ADDENDUM II AL CDP 94-00	AUTOFINANZIAMENTO	LEGGE 135/97	SOPPRESSIONE P.L. - LEGGE 189/83	LEGGE 651/96 - LEGGE 270/97 - CUIBILCO	LEGGE 341/95	ADDENDUM III AL CDP 94-00 - LEGGE 354/98	LEGGE 641/1996	NON CLASSIFICATI	TOTALE AL 31.12.2005 (PRECONS.)
	Manut. straordinaria ed obblighi di legge	876	-	-	1	1.352	-	-	-	-	-	-	-	-	2.229
	Manutenzione incrementativa	1	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-	17
	Piano soppressione P.L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	127	-	-	127
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70
	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Potenziamento impianti intermodali	14	-	-	-	12	-	-	-	-	-	45	-	-	72
	Processi industriali	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
	Rete cavo a fibra ottica	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
	Ricerca e Sviluppo	278	-	-	-	41	-	-	-	-	-	9	-	-	328
	Riqualificazioni stazioni	187	-	-	4	111	-	-	-	3	42	-	-	-	346
	Sviluppo a completamento	730	-	-	30	91	-	-	3	-	-	11	-	-	865
	Sviluppo traffico tradizionale	19	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	23
	Valorizzazioni Patrimoniali	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	15
	Altri progetti	10.600	-	23	37	-	-	-	159	-	-	-	-	1	10.820
	Totale Tipo 3	18.815	0	24	217	2.263	35	4	474	3	42	249	0	1	22.122
	Totale	22.777	8	36	261	2.381	37	33	782	14	60	262	14	1	26.662

(*) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 2,8 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 1,4 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

6.4.6.2. Contabilizzazioni relative al Contratto di Programma 2001-2005 (esclusa Rete AV/AC)

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti sulla Rete Convenzionale, nel corso del 2005 si è registrato un incremento di contabilizzazioni del 40% circa in rapporto al valore dello scorso anno. I dati di preconsuntivo del 2005, pari a 2.585 milioni di euro, confermano il significativo trend osservato a partire dal 2002 con un tasso medio di crescita negli anni 2002-2005 del 44%, che ha portato a quadruplicare il livello di spesa del 2001.

Come è possibile dedurre dalla successiva Tabella 6.20, il valore complessivo cumulato di opere contabilizzate al 31.12.2005 riferite al solo Contratto di Programma 2001-2005 risulta pari a 13.697 milioni di euro, dei quali 2.585 contabilizzati nel corso del 2005 contro i 1.871 del 2004. Con riferimento all'insieme qui analizzato, il contabilizzato ammonta a circa il 20% del costo complessivo ed al 39% dei corrispondenti finanziamenti per competenza.

L'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2005 è venuto dagli investimenti previsti dalla Tabella 2 e Tabella 2 bis (investimenti di potenziamento e sviluppo ereditati dal precedente Contratto) e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto di Programma.

Ai valori suddetti va aggiunta anche la spesa sostenuta sui *Nuovi progetti di Legge Obiettivo*, la cui lista è stata riportata nel Contratto con il III Addendum, che si trovano ancora nelle fasi di avvio preliminare e che non producono al momento significativi livelli di spesa. Tenendo conto anche del dato relativo a tali progetti, la spesa complessiva del 2005 si attesta a 2.612 milioni di euro, per un totale di opere contabilizzate al 31.12.2005 di 13.744 milioni di euro. Includendo anche tali progetti il contabilizzato ammonta a circa l'11% del costo complessivo ed al 39% dei corrispondenti finanziamenti per competenza.

Si segnala che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio, le cifre relative al 2004 ed ai precedenti anni sono variate per effetto del passaggio di alcuni progetti dal Contratto di Programma 1994-2000 al Contratto di Programma 2001-2005.

Tabella 6.20 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle del Contratto (milioni di €)^(1,2)

TABELLA CDP	CVI DA PPI 2005(*)	FINANZIAMENTI 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004	CONTABILIZZATO ANNO 2005 (PRECONS)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005 (PRECONS.)
Tabella 2	19.665	13.090	1.583	3.141	3.755	528	687	1.135	6.106
Tabella 2 Bis	9.280	8.678	1.159	2.953	3.686	364	423	493	4.966
Tabella 3	27.475	7.411	-	-	40	75	88	191	392
Tabella 4	9.293	5.142	-	-	266	465	608	695	2.035
Tabella 5	464	209	-	-	12	37	46	42	137
Tabella 6	2.546	734	-	-	5	8	20	29	62
Sub-totale Cdp 01-05 (Rete convenzionale)	68.723	35.263	2.742	6.094	7.764	1.477	1.871	2.585	13.697
(di cui importo congelato)	4.478								
Nuovi di Legge Obiettivo	54.974	126			2	14	4	27	47
Totale generale	123.697	35.389	2.742	6.094	7.766	1.491	1.875	2.612	13.744

(*) Tale dato comprende anche le variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005 (nuovi interventi, estensione programmi diffusi e passaggi dal Cdp 94-00)

(1) Risorse al netto dei 24 milioni di Euro della Delibera CIPE 19/04 ancora da ripartire

(2) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 5,4 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

Figura 6.4 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di programma (Costi da PPI 2004)

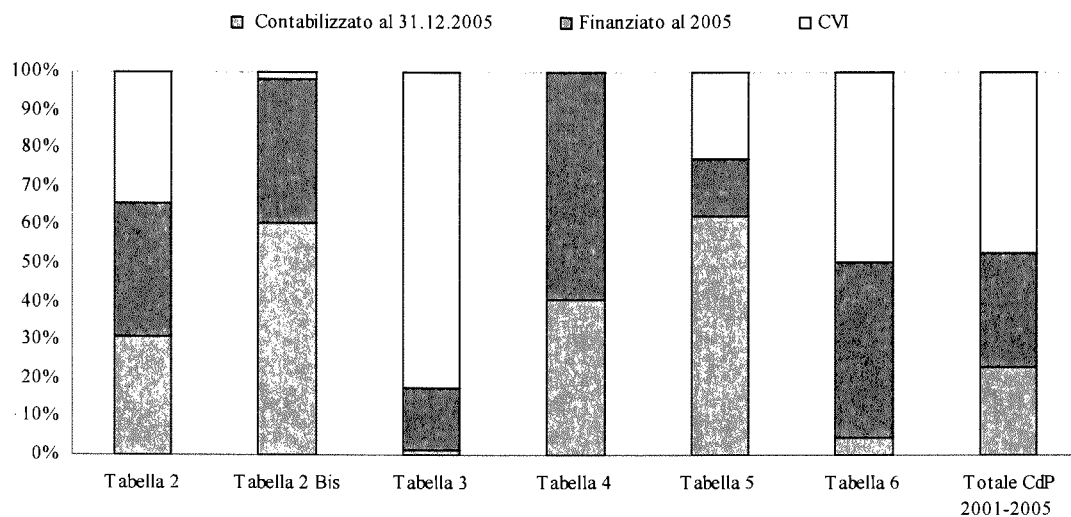
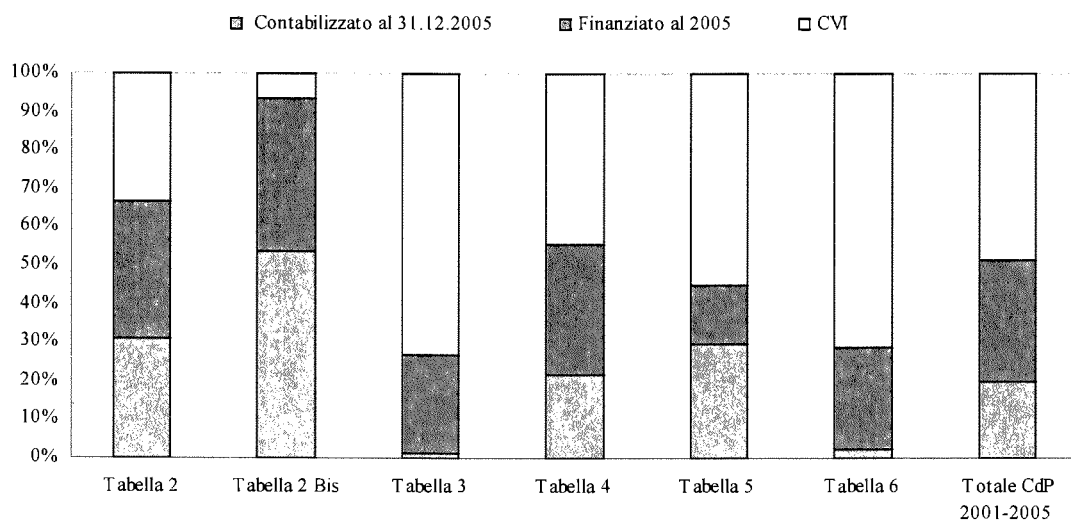


Figura 6.5 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di programma (Costi da PPI 2005)



Le Figure 6.4 e 6.5 presentano l'avanzamento delle contabilizzazioni, per Tabella di programma, in rapporto al totale finanziato e al Costo a Vita Intera (di seguito CVI), rispettivamente al 2004 e al 2005.

Come è possibile visualizzare dalla precedente Figura 6.5, rispetto al totale dei finanziamenti del Contratto è stato contabilizzato il 20% circa del CVI a fronte di un finanziamento del 51% circa (il contabilizzato rappresenta il 39% circa del finanziato).

La Tabella 6.21 riporta, per ciascuna Tabella del Contratto, la ripartizione dei finanziamenti e le relative fonti.

Tabella 6.21 – Contratto di Programma 2001-2005: ripartizione dei finanziamenti al 31.12.2005 per Tabella del Contratto^(1,2)

DESCRIZIONE FONTE DI FINANZIAMENTO	TAB. 2	TAB. 2BIS	TAB. 3	TAB. 4	TAB. 5	TAB. 6	TOTALE
Contratto di programma 1994-2000 + I Addendum	6.416	6.323	8	-	-	-	12.747
II Addendum al C.d.P. 94-00	65	69	-	-	-	-	134
III Addendum al C.d.P. 94-00- Legge 354/98	148	199	289	-	-	-	636
Autofinanziamento	-	112	-	-	-	-	112
Legge 388/2000 – Legge Finanziaria 2001	1.310	-	528	284	-	150	2.272
Finanziamenti CEE ^(*)	43	-	-	-	-	-	43
Investimenti infrastrutturali Enti Pubblici	189	85	211	-	-	-	486
Legge 135/97	44	17	-	-	-	-	61
Legge 194/98	10	-	-	-	-	-	10
Legge 208/98	-	15	-	-	-	-	15
Legge 289/2002 – Legge Finanziaria 2003	1.542	440	904	542	55	243	3.726
Legge 30/98	203	-	-	-	-	-	203
Legge 341/95	56	36	-	-	-	-	92
Legge 448/2001 - CdP 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 – I Addendum	564	-	250	1.007	57	34	1.912
Legge 472/99	87	-	-	-	-	-	87
Legge 488/99	26	-	-	-	-	-	26
Legge CIPE 19/2004 (progettazioni)	-	-	16	-	-	-	16
Legge 64 / 96	41	-	-	-	-	-	41
Legge 641/96	-	21	-	-	-	-	21
Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	-	98	-	-	-	-	98
Legge 350/2003 - Legge Finanziaria 2004	2.098	348	1.816	542	58	277	5.139
Piano di Upgrading rete - Legge Finanziaria 2004	-	-	-	1.000	-	-	1.000
Legge 311/2004 - Legge Finanziaria 2005	180	602	3.170	666	39	31	4.688
Fondi FESR	69	279	202	-	-	-	550
Piano di Upgrading Leggi Finanziarie prec.	-	-	-	1.100	-	-	1.100
Fondi riserva per progettazioni Sud - Vecchie Finanziarie	-	-	16	-	-	-	16

DESCRIZIONE FONTE DI FINANZIAMENTO	TAB. 2	TAB. 2BIS	TAB. 3	TAB. 4	TAB. 5	TAB. 6	TOTALE
Soppressione PL - Legge 189/83	-	3	-	-	-	-	3
Legge Obiettivo (delib. CIPE 46/04) – Bari S.Andrea-Bitetto	-	31	-	-	-	-	31
Totale Finanziamenti al 31.12.2005	13.090	8.678	7.411	5.142	209	734	35.263
Ulteriori Fabbisogni	6.575	602	20.064	4.151	255	1.812	33.460
Costi a Vita Intera PPI 2005^(*)	19.665	9.280	27.475	9.293	464	2.546	68.723
di cui importo congelato	2.648	1.831					

(*) Include la quota di finanziamenti comunitari di LTF su cui sono state registrate contabilizzazioni

(**) Il valore del CVI comprende anche le variazioni proposte alle Tabelle del Contratto con il PPI 2005

(1) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 5,4 milioni Euro; la differenza è in corso di verifica

(2) Risorse al netto dei 24 milioni di Euro della Delibera CIPE 19/04 ancora da ripartire

Analizzando più in dettaglio i dati di contabilizzazioni, si rileva quanto segue.

○ **Tabella 2**

Per gli investimenti di Tabella 2, il cumulo delle contabilizzazioni al 31.12.2005 è di 6.106 milioni di euro, pari al 47% circa dei relativi finanziamenti ed al 31% circa del costo globale stimato. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati, nel 2005, per i seguenti progetti:

- Sistema Controllo Marcia Treno (324 milioni di euro);
- Raddoppio Bologna-Verona (199 milioni di euro).
- Quadruplicamento Padova-Mestre (74 milioni di euro);
- Raddoppio Palermo-Messina (61 milioni di euro);
- Potenziamento infrastrutturale Pontremolese (45 milioni di euro);
- Sistema Comando/Controllo Bologna C.le del Nodo (43 milioni di euro);
- *Torino-Lione* (42 milioni di euro);
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo) (41 milioni di euro);
- Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce (33 milioni di euro);
- Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo (1^a fase) (30 milioni di euro).

○ **Tabella 2 bis**

Come ampiamente riferito, si tratta di una Tabella che (integrando la Tabella 2) reca i progetti appartenuti al precedente Contratto di Programma, che hanno evidenziato la necessità di ulteriori finanziamenti per il loro completamento. Tali progetti hanno

contabilizzato nel corso del 2005 circa 493 milioni di euro, registrando un incremento del 17% circa rispetto al risultato dell'anno precedente. Il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2005 è di 4.966 milioni di euro, pari al 57% circa dei relativi finanziamenti ed al 54% circa del costo globale stimato (PPI 2005, comprendente anche le variazioni proposte alle Tabelle del Contratto).

Gli sviluppi più significativi sono stati registrati, nel 2005, per i seguenti progetti:

- Quadruplicamento Milano Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio (83 milioni di euro);
- Raddoppi Bari-Taranto (compresa variante Palagianello) (31 milioni di euro);
- Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese (26 milioni di euro);
- Nuova Linea a monte del Vesuvio (25 milioni di euro);
- Potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata (25 milioni di euro).
-

○ **Tabelle 3,4,5 e 6**

Il totale contabilizzato nell'anno 2005 dai progetti appartenenti alle Tabelle in parola è pari a 957 milioni di euro, con una prevalenza di spesa registrata sugli interventi per la manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti (Tabella 4). Nel complesso, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2005 per le Tabelle qui analizzate è pari 2.626 milioni di euro, pari al 19% dei relativi finanziamenti ed al 7% circa del costo stimato.

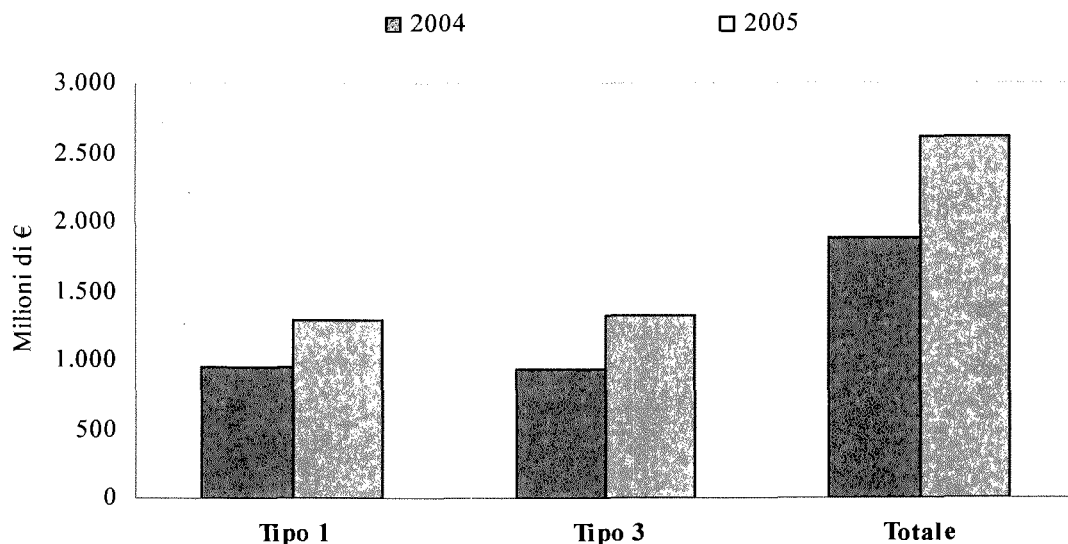
La successiva Tabella 6.22 riporta le contabilizzazioni con la classificazione per gruppo di programmi.

Tabella 6.22 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 sulla Rete Convenzionale (ed ai nuovi Progetti di Legge Obiettivo) per gruppi di programma (milioni di €)^(*)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO ANNO 2001	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNI 1993-2003	CONTABILIZZATO AL 31.12.2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004	CONTABILIZZATO ANNO 2005 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005 (PRECONS.)
1	<i>Diretrici</i>	2.571	354	451	511	3.786	511	562	818	7.738
	<i>Bacini</i>	-	-	-	-	-	-	-	0	0
	<i>Nodi</i>	171	244	242	267	1.581	267	370	424	2.545
	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	-	-	-	-	-	1	28	30
	<i>Programma ricerca</i>	-	2	2	2	13	2	1	1	15
	<i>RETE AV / AC (Tratta Venezia-Trieste)^(**)</i>	-	-	2	3	5	3	-	2	7
	<i>Sistema linee di accesso al Gottardo</i>	-	-	-	4	4	4	2	1	7
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	1	-	1	-	-	4	5
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	5	2	9	2	4	16	30
	<i>Immobilizzazioni Immateriali</i>	-	-	10	13	23	13	-	-	23
Totale Tipo 1		2.742	600	713	803	5.422	803	941	1.295	10.399
3	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	-	-	18	24	42	24	33	35	110
	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	-	2	151	171	332	171	162	220	715
	<i>GSM-R</i>	-	-	34	42	76	42	61	66	202
	<i>Immobilizzazioni Immateriali</i>	-	4	5	10	56	10	4	1	61
	<i>Manut. straordinaria ed Obblighi di legge</i>	-	5	90	267	363	267	417	454	1.234
	<i>Mantenimento in efficienza</i>	-	-	-	-	-	-	1	6	7
	<i>Manutenzione incrementativa</i>	-	-	1	-	1	-	1	2	4
	<i>Ricerca e sviluppo</i>	-	-	12	37	49	37	49	44	142
	<i>Riqualificazioni stazioni</i>	-	-	6	18	24	18	34	63	120
	<i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	-	-	1	1	1	4	16	20
	<i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	-	31	118	150	118	161	360	671
	<i>Sistema di supporto condotta treni</i>	-	-	-	-	-	-	-	4	4
	<i>Sviluppo a completamento</i>	-	-	-	-	-	-	4	27	32
	<i>Upgrading della rete viaggiatori</i>	-	-	-	-	-	-	3	20	23
Totale Tipo 3		-	12	347	688	1.093	688	934	1.317	3.345
Totale		2.742	612	1.060	1.491	6.515	1.491	1.875	2.612	13.744

(*) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 5,4 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

(**) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

Figura 6.6 – Contabilizzazioni 2004/2005 sui progetti di Tipo 1 e di Tipo 3

Complessivamente nel 2005 le contabilizzazioni sono state superiori al 2004, con un incremento complessivo pari al 39%.

In analogia con quanto rilevato per il Contratto di Programma 1994-2000, la spesa per gli investimenti di **Tipo 1** si concentra quasi esclusivamente, tra le voci *Diretrici* (63%) e *Nodi* (33%). Nel primo caso, nel corso del 2005 la maggior parte degli impieghi è ripartita tra i seguenti programmi:

- Diretrice Brennero (28%), da attribuire ai progetti *Raddoppio Bologna-Verona* (90%) e *Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero* (10%);
- Diretrice Adriatica (14%), in particolare sui progetti *Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce* (30%), *Raddoppio Bari-Taranto* (28%), *Sistemazione Nodo di Bari* (16%) e *Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari* (13%);
- Diretrice Milano-Venezia (14%), importo da ascrivere ai progetti *Quadruplicamento Padova-Mestre* (66%), *Raddoppio Bergamo-Treviglio* (19%) e *Sistemazione del nodo VE/Mestre* (14%);
- Diretrice Tirrenica Nord (11%), importo riferito ai progetti *Potenziamento infrastrutturale Pontremolese* (52%), *Potenziamento asse Livorno-Pisa* (18%) e *Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese* (30%);
- Rete siciliana (10%), spesa concentrata sui progetti *Raddoppio Palermo-Messina* (tratta Messina-Patti) (73%) e *Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio* (16%).

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

- Nodo di Milano (37%), relativo principalmente agli interventi Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio (53%), Passante Milanese (15%), Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco (14%);
- Nodo di Roma (16%), da attribuire principalmente ai progetti del Piano Regolatore Generale (di seguito PRG) di Roma Tiburtina (23%), Raddoppio Prenestina-Lunghezza (25%), Potenziamento Roma-Viterbo (24%);
- Nodo di Napoli (13%), quasi interamente determinata dagli interventi Nuova Linea a Monte del Vesuvio (48%) e Potenziamento del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata (47%);
- Nodo di Bologna (8%), di cui l'89% sul progetto *Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo*;
- Nodo di Palermo (7%), maturata sul progetto Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo (1^a fase) (100%).

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

Un approfondimento di analisi è contenuto nelle schede dell'Allegato 2 relative ai progetti di **Tipo 1** e **2** del Contratto di Programma 2001-2005 e ai "Nuovi progetti di Legge Obiettivo".

Tabella 6.23 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento (milioni di €)^(*)

FONTI DESCRIZIONI	FINANZIAMENTI AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004	CONTABILIZZATO ANNO 2005 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005 (PRECONS.)
Contratto di Programma 1994-2000 + I Addendum	12.747	2.742	663	7.232	676	746	794	9.448
II Addendum al C.d.P. 94-00	134	-	3	10	6	6	14	36
Finanziamenti CEE (*)	44	0	14	15	8	1	20	44
Autofinanziamento	112	-	-	-	-	-	4	4
Investimenti infrastrutturali enti pubblici	491	-	14	33	22	23	16	93
Fondi FESR	550	-	-	-	-	-	0	0
Legge 135/97	61	-	5	5	16	17	6	43
Soppressione P.L. - Legge 189/83	3	-	-	2	-	0	-	3
Legge 194/98	10	-	3	3	4	0	-	8
Legge 208/98	15	-	-	-	-	-	-	-
Legge 30/98	203	-	-	-	1	1	12	13
Legge 341/95	92	-	2	12	3	3	16	34
III Addendum al C.d.P. 94-00 Legge 354/98	636	-	1	1	44	23	43	110
Legge 388/2000 – Legge Finanziaria 2001	2.272	-	248	254	199	248	304	1.004
Legge 448/2001 – C.d.P. 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 – I Addendum	1.912	-	103	103	463	364	340	1.270
Legge 472/99	87	-	2	2	6	1	2	8
Legge 488/99	26	-	0	0	10	3	4	18
Legge 641/96	21	-	2	3	1	3	1	8
Legge 64/96	41	-	-	-	-	-	2	2
Legge 651/96 - Legge 270/97 – GIUBILEO	98	-	1	90	1	0	1	93
Legge 289/2002 – Legge Finanziaria 2003	3.726	-	-	-	33	332	361	726
Legge 350/2003 – Legge Finanziaria 2004	5.139	-	-	-	-	96	498	594
Legge 311/2004 – Legge Finanziaria 2005	4.688	-	-	-	-	-	20	20
Legge CIPE 19/2004 (progettazioni)	16	-	-	-	-	-	-	-
Piano di Upgrading della Rete – Legge Finanziaria 2004	1.000	-	-	-	-	10	154	165

FONTI DESCRIZIONI	FINANZIAMENTI AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004	CONTABILIZZATO ANNO 2005 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005 (PRECONS.)
Piano di Upgrading Leggi Finanziarie precedenti	1.100	-	-	-	-	-	0	0
Fondi riserva per progettazioni Sud- vecchie Leggi Finanziarie	16	-	-	-	-	-	-	-
Legge Obiettivo (delibera 46/04)	31	-	-	-	-	-	-	-
Subtotale	35.263	2.742	1.060	7.764	1.477	1.871	2.585	13.697
Ulteriori Fabbisogni	33.460							
Costo a Vita Intera PPI 2005	68.723							
<i>di cui importo congelato</i>	4.478							
Legge Obiettivo (Delibere 45 ed 89 del 2004)	57							
Decreto MIT/MEF del 30/12/2004	63							
Finanziamenti CEE	1							
Investimenti infrastrutturali Enti Pubblici	5							
Subtotale	126							
Ulteriori fabbisogni	54.848							
Costo a Vita Intera Legge Obiettivo	54.974							
Ulteriori fabbisogni totale	88.308							
Costo a Vita Intera totale	123.697							

(1) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 5,4 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

(2) Risorse al netto dei 24 milioni di Euro della Delibera CIPE 19/04 ancora da ripartire

(*) Include la quota di finanziamenti comunitari di LTF su cui sono state registrate contabilizzazioni

Nella Tabella 6.24, invece, le contabilizzazioni sono suddivise per gruppo di programmi e fonte di finanziamento.

Tabella 6.24 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 (e nuovi progetti di Legge Obiettivo) per gruppo di programma e fonte di finanziamento (milioni di €)^(*)

Tipo	GRUPPO DI PROGRAMMI	ADDENDUM II AL C.D.P. 94-00	CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000 + ADDENDUM I	FINANZIAMENTI CEE	INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI ENTI PUBBLICI	LEGGE 135/97	SOPPRESSIONE PL - LEGGE 189/83	LEGGE 194/98	LEGGE 354/98 (ADDENDUM 3 AL C.D.P. 94-00)	LEGGE 388/2000 (LEGGE FINANZIARIA 2001)	LEGGE 448/2001 (LEGGE FINANZIARIA 2002- I ADDENDUM)	AUTOFINANZIAMENTO	LEGGE 289/2002 (LEGGE FINANZIARIA 2003)	LEGGE 350/2003 (LEGGE FINANZIARIA 2004)	LEGGE 311/2004 (LEGGE FINANZIARIA 2005)	PIANO DI UPGRADING DELLA RETE - LEGGE FINANZ. 2004	PIANO DI UPGRADING DELLA RETE - LEGGI FINANZ. PREC.	LEGGE 472/99	LEGGE 488/99	LEGGE 641/96	LEGGE 64/96	LEGGE 651/96 - LEGGE 270/97 (GIUBILEO)	FONDI FESR	LEGGE 30/98	LEGGE 341/95	TOTALE AL 31.12.2005 (PRECONSUN.)	
1	Direttrici	30	6.949	43	13	39	3	-	97	381	4	-	86	48	-	-	-	-	4	8	-	-	-	-	13	21	7.738
	Bacini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Nodi	6	2.125	-	69	-	-	-	6	109	25	-	42	63	-	-	-	1	5	-	2	93	-	-	-	-	2.545
	Potenziamento impianti intermodali	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
	Programma ricerca RETE AV / AC (Tratta Venezia- Trieste)**)	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
	Sistema linee di accesso al Gottardo	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	7
	Tecnologie innovative diffuse	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	Sviluppo traffico tradizionale	-	22	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
	Immobilitazioni Immateriali	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
	Totale Tipo 1	36	9.142	44	93	39	3	0	108	490	30	0	152	111	0	0	0	0	6	9	8	2	93	0	13	21	10.399
	3	Acquisti e rimpiazzi	-	-	-	-	-	-	-	-	25	37	-	23	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ammodernamento Infrastrutturale		-	1	-	-	-	-	-	-	176	203	-	176	141	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	13	715	
GSM-R		-	25	-	-	-	-	-	-	90	74	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202
Immobilitazioni immateriali		-	43	-	-	-	-	8	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	9	-	-	-	-	-	-	61

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tipo	GRUPPO DI PROGRAMMI	ADDENDUM II AL C.D.P. 94-00	CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000 + ADDENDUM I	FINANZIAMENTI CEE	INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI ENTI PUBBLICI	LEGGE 135/97	SOPPRESSIONE PL - LEGGE 189/83	LEGGE 194/98	LEGGE 354/98 (ADDENDUM 3 AL C.D.P. 94-00)	LEGGE 388/2000 (LEGGE FINANZIARIA 2001)	LEGGE 448/2001 (LEGGE FINANZIARIA 2002- I ADDENDUM)	AUTOFINANZIAMENTO	LEGGE 289/2002 (LEGGE FINANZIARIA 2003)	LEGGE 350/2003 (LEGGE FINANZIARIA 2004)	LEGGE 311/2004 (LEGGE FINANZIARIA 2005)	PIANO DI UPGRADING DELLA RETE - LEGGE FINANZ. 2004	PIANO DI UPGRADING DELLA RETE - LEGGE FINANZ. 2004	LEGGE 472/99	LEGGE 488/99	LEGGE 641/96	LEGGE 64/96	LEGGE 651/96 - LEGGE 270/97 (GIUBILEO)	FONDI FESR	LEGGE 30/98	LEGGE 341/95	TOTALE AL 31.12.2005 (PRECONSUN.)	
	Manut. straordinaria ed obblighi di legge	-	-	-	-	-	-	-	-	78	632	-	209	175	7	132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.234
	Mantenimento in efficienza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	Manutenzione Incrementativa	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	Ricerca e sviluppo	-	-	-	-	-	-	-	2	-	49	-	47	27	12	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142
	Riqualificazioni stazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	47	18	-	29	24	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	120
	Risanamento acustico ambientale	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	12	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
	Sistema ambientale controllo marcia treni	-	237	-	-	5	-	-	-	88	226	-	49	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	671
	Sviluppo a completamento	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	10	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
	Sistema di supporto condotta treni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	Tecnologie di sicurezza rotabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Tipo 3	Upgrading della Rete viaggiatori	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	165	0	2	9	0	0	0	0	0	13	34	3.345
		0	306	0	0	5	0	8	2	419	908	4	574	483	20	165	0	2	9	0	0	0	0	0	13	34	13.744
Totale		36	9.448	44	93	43	3	8	110	1.004	1.270	4	726	594	20	165	0	8	18	8	2	93	0	13	34	13.744	

(*) Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di Euro

(**) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

6.4.6.3. Nuovi progetti di Legge Obiettivo: contabilizzazioni

Gli investimenti ferroviari riportati nel Primo Programma delle Opere strategiche approvato dal CIPE (Delibera n.121/2001) risultano solo in parte previsti nei Contratti di Programma vigenti. Con l'elaborazione del PPI, il Gestore dell'infrastruttura ha individuato, a completamento del citato Programma, i cosiddetti "nuovi progetti" di Legge Obiettivo. Dette nuove opere non usufruiscono dei finanziamenti ripartiti con i Contratti di Programma.

Per valutare l'effettiva capacità di spesa del Gestore dell'infrastruttura, tenendo conto di tutte le fonti statali di finanziamento, occorre considerare anche le contabilizzazioni fatte registrare per tali investimenti.

La spesa rilevata, pari a circa 27 milioni di euro, è stata sostenuta con anticipazioni su fonti già disponibili, in attesa delle relative disponibilità finanziarie. Nella successive Tabelle 6.25 e 6.26 vengono riportati i finanziamenti al 31.12.2005 derivanti dalla Legge Obiettivo e le relative contabilizzazioni.

Tabella 6.25 – Legge Obiettivo (milioni di €) – Finanziamenti al 31.12.2005

DESCRIZIONE FONTE DI FINANZIAMENTO	NUOVI DI LEGGE OBIETTIVO
Finanziamenti CEE ^(*)	1
Investimenti infrastrutturali Enti Pubblici	5
Decreto MIT/MEF del 30/12/2004	63
Legge Obiettivo (delibere CIPE 45 e 89/04)	57
Totale Finanziamenti al 31.12.2005	126
Ulteriori Fabbisogni	54.848
Costi a Vita Intera al 31.12.2005	54.974

^(*) Include la quota di finanziamenti comunitari di LTF su cui sono state registrate contabilizzazioni

Tabella 6.26 – Legge Obiettivo (milioni di €) – Contabilizzazioni al 31.12.2005

LEGGE OBIETTIVO	CVI	FINANZIAMENTI 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004	CONTABILIZZATO ANNO 2005 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005 (PRECONS.)
Nuovi di Legge Obiettivo	54.974	126	-	-	2	14	4	27	47

6.4.6.4. Contabilizzazioni relative al Sistema AV/AC

Le contabilizzazioni complessive sul Sistema AV/AC relative all'anno 2005 sono pari a 4.053 milioni di euro, di cui 517 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dai contributi dello Stato ex Legge 78/94 e 289/02 della Torino-Milano-Napoli e dalle progettazioni per il "Resto del Sistema".

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli, il 2005 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, una riduzione di circa il 27% rispetto al dato dell'anno precedente. Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2005 (18.481 milioni di euro) rappresenta il 67% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2005, si sono registrate sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli.

La Figura 6.7 presenta la distribuzione delle contabilizzazioni 2005 per il Sistema AV/AC.

Figura 6.7 – Contabilizzazioni AV/AC TO-MI-NA nel 2005 (tutte le fonti)

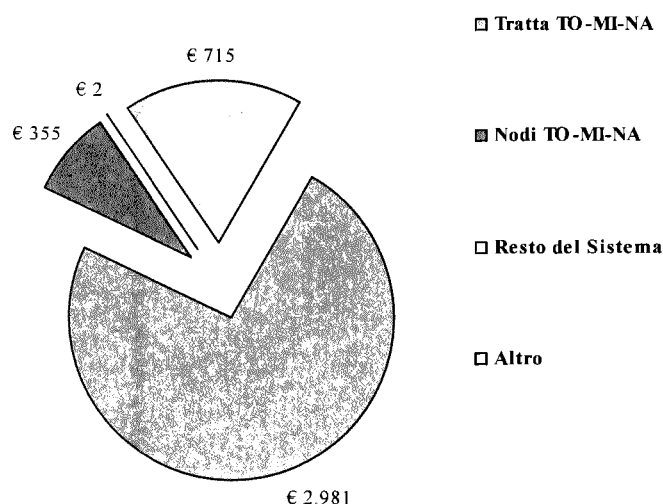
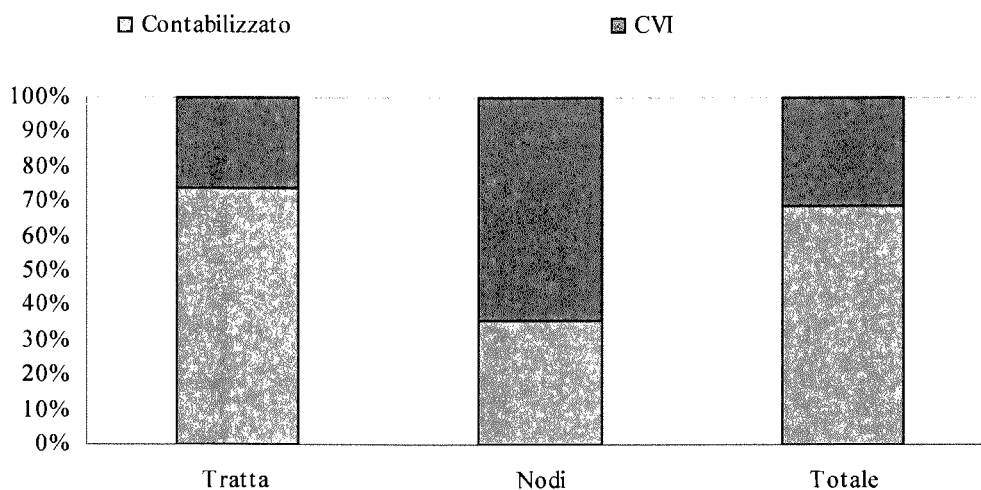


Figura 6.8 – Contabilizzazioni e Costo a Vita Intera al 2005 della Direttrice AV/AC TO-MI-NA

La Figura 6.8, presenta lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni in rapporto al Costo di Vita Intera stimato al 2005 per gli investimenti relativi alle aggregazioni tratta TO-MI-NA e Nodi TO-MI-NA (escludendo i costi di struttura e le contingencies). Complessivamente, è stato contabilizzato il 69% circa del CVI al 2005. In particolare, sono stati contabilizzati il 74% circa degli investimenti relativi alla tratta TO-MI-NA ed il 35 circa degli investimenti relativi ai Nodi della Direttrice TO-MI-NA.

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni di cui trattasi (fonti Stato + capitale privato) è riportato nella Tabella 6.27.

Tabella 6.27 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC contabilizzazioni complessive (milioni di €)^(*)

ASSE TO-MI-NA	CVI PPI 2004 e 2005	CONTABILIZZATO								
		2002	AL 31.12.2002	AL 31.12.2002 (AL NETTO SVALUTAZIONI ITF)	2003	AL 31.12.2003	2004	AL 31.12.2004	2005 (PRECONS)	AL 31.12.2005
Tratta Torino-Milano	7.554	641	915	905	1.414	2.318	1.770	4.088	1.258	5.347
Tratta Milano-Bologna	6.464	641	1.358	1.339	1.011	2.350	1.260	3.609	993	4.602
Tratta Bologna-Firenze	5.196	464	2.534	2.523	405	2.928	391	3.319	335	3.653
Tratta Roma-Firenze	442	1	50	48	0	48	17	65	22	87
Tratta Roma-Napoli	5.228	358	3.750	3.735	364	4.102	318	4.420	373	4.792
Sub Totale Tratta	24.884	2.105	8.607	8.550	3.194	11.746	3.756	15.501	2.981	18.481
Nodo di Torino	50	1	3	3	0	3	0	3	0	3
Nodo di Milano	73	5	25	24	4	29	1	29	3	33
Nodo di Bologna	1.284	66	176	179	85	265	126	391	160	550
Nodo di Firenze	1.496	31	77	80	36	116	37	154	46	200
Nodo di Roma	703	54	154	154	71	226	149	375	116	491
Nodo di Napoli	391	23	77	81	17	98	13	111	30	141
Sub Totale Nodi	3.997	180	512	521	213	737	327	1063	355	1.418
Totale Tratta e Nodi	28.881	2.285	9.119	9.071	3.407	12.483	4.082	16.564	3.336	19.899
Costi di struttura TAV	429	4	181	181	29	207	29	236	30	267
Contingencies	860	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub Totale TO-MI-NA	30.170	2.289	9.300	9.253	3.437	12.690	4.113	16.803	3.366	20.167
Contributi dello Stato in corso di costruzione (ex interessi intercalari)	5.629	192	497	497	323	820	518	1.338	685	2.023
Totale TO-MI-NA	35.799	2.481	9.797	9.750	3.760	13.510	4.631	18.141	4.051	22.192
Resto del Sistema	14.375	2	182	146	95	241	134	375	2	377
Totale AV/AC	50.174	2.483	9.979	9.896	3.854	13.751	4.765	18.516	4.053	22.569

(*) Come già rappresentato nella relazione dello scorso anno, il dato di contabilizzazioni relativo all'anno 2002 risente degli effetti determinati dalla revisione dei rapporti contrattuali tra Tav ed Italferr

Nella successiva Tabella 6.28 sono riportate le erogazioni effettuate a valere su fonti pubbliche.

Tabella 6.28 – Sistema AV/AC, erogazioni su fonti pubbliche (milioni di €)

ASSE TO-MI-NA	FONTI PUBBLICHE									
	2002	AL 31.12.2002	2003	AL 31.12.2003	2004	AL 31.12.2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005		
<i>Trattia Torino-Milano</i>	787	1.098	0	1.098	0	1.098	0	1.098		
<i>Trattia Milano-Bologna</i>	115	757	0	757	0	757	0	757		
<i>Trattia Bologna-Firenze</i>	123	893	0	893	0	893	0	893		
<i>Trattia Roma-Firenze</i>	0	52	0	52	0	52	0	52		
<i>Trattia Roma-Napoli</i>	18	1.998	0	1.998	0	1.998	0	1.998		
<i>Torino</i>	1	3	0	3	0	3	0	3		
<i>Milano</i>	5	27	0	27	0	27	0	27		
<i>Bologna</i>	23	100	0	100	0	100	0	100		
<i>Firenze</i>	24	77	5	82	0	82	0	82		
<i>Roma</i>	20	72	0	72	0	72	0	72		
<i>Napoli</i>	21	42	0	42	0	42	0	42		
<i>SIGAV</i>	0	4	0	4	0	4	0	4		
Sub-Totale	1.137	5.123	5	5.128	0	5.128	0	5.128		
Interessi Intercalari	192	497	323	820	423 (*)	1.243 (*)	517 (*)	1.760 (*)		
Resto del Sistema(**)	-9	300	135	435	47	482	0	482		
Totale	1.320	5.920	463	6.384	470	6.853	517	7.370		

(*) Valore differenziale da quello riportato nella tabella 6.27. Rappresenta l'effettivo esborso (cassa) relativo agli oneri finanziari che, con il contratto di finanziamento sottoscritto con ISPA, hanno periodo di riferimento dal 1° luglio al 30 giugno dell'anno successivo.

(**) I segni negativi sono relativi al recupero di alcuni anticipi

6.4.6.5. Quadro generale delle contabilizzazioni di RFI S.p.A.

La Tabella 6.29 evidenzia le contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative a tutte le fonti di finanziamento disponibili.

Tabella 6.29– RFI S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)^(1,2)

GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO									
	AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005	
BA <i>Bacini</i>	-	10	8	12	22	6	-	-	28	
DI <i>Direttrici</i>	3.391	3.784	408	510	7.686	575	611	869	9.741	
GS <i>Grandi stazioni</i>	-	71	14	1	72	1	-	-	72	
ND <i>Nodi</i>	400	2.291	364	393	3.084	377	435	485	4.382	
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	13	203	48	34	250	37	32	25	344	
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	5	1	1	6	2	15	40	64	
RC <i>Programma ricerca</i>	-	18	2	2	21	2	1	1	25	
VC <i>Rete AV / AC (Tratta Venezia-Trieste)^(*)</i>	-	-	-	2	2	3	-	2	7	
LA <i>Sistema linee di accesso al Gottardo</i>	-	-	-	-	-	4	2	1	7	
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	1	5	7	2	4	16	30	
TD <i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	-	1	1	1	1	5	8	
TM <i>Traffico merci</i>	1	126	21	10	137	9	9	2	157	
NG <i>Acquisto navi traghetto</i>	-	22	2	7	29	-	-	10	39	
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	-	-	10	10	13	-	-	23	
PI <i>Processi industriali</i>	-	6	2	5	12	1	-	1	13	
Totale Tipo 1 e 2	3.805	6.539	869	995	11.338	1.033	1.112	1.457	14.940	
AR <i>Acquisti e rimpiazzi</i>	25	192	39	62	279	46	41	36	403	
AI <i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.459	228	253	3.401	255	231	283	4.170	
SM <i>GSM-R</i>	-	-	-	34	34	42	61	66	202	
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	57	10	8	64	17	10	2	94	
IC <i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.254	52	36	3.124	28	40	29	3.221	
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	61	76	8	13	150	10	3	9	171	
SO <i>Manut. straordin. ed obblighi di legge</i>	158	1.418	463	468	2.045	453	471	493	3.462	

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO								
		AL. 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL. 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL. 31.12.2005
CL	Manutenzione incrementativa	-	16	2	2	18	-	1	2	21
PL	Piano soppressione P.L.	-	-	-	20	20	19	30	57	127
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	39	11	8	50	8	7	5	70
TR	Potenz. tecnol. impianti manut. rotabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	9	2	10	19	28	13	12	71
PI	Processi industriali	-	15	2	3	18	2	-	1	22
CF	Rete cavo a fibra ottiva	-	-	-	-	-	2	8	11	22
RS	Ricerca e sviluppo	97	157	22	41	295	51	66	57	469
SS	Riqualificazioni stazioni	2	176	42	45	223	60	78	106	467
AA	Risanamento acustico ambientale	-	-	-	-	-	1	4	16	20
MT	Sistema controllo marcia treni	-	-	-	31	31	118	161	360	671
SC	Sviluppo a completamento	486	205	27	25	716	47	53	80	896
CT	Sistema di supporto condotta treno	-	-	-	-	-	-	-	4	4
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	15	5	3	18	2	1	1	23
UP	Upgrading della rete viaggiatori	-	-	-	-	-	-	3	20	23
SR	Tecnologie di sicurezza rotabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VP	Valorizzazioni Patrimoniali	-	-	-	-	-	-	-	15	15
	Altri progetti	9.422	1.398	-	-	10.820	-	-	-	10.820
Sub-Totale Tipo 3		13.776	6.486	914	1.063	21.326	1.190	1.285	1.666	25.466
Sub-totale		17.581	13.025	1.784	2.058	32.664	2.222	2.397	3.122	40.406
Investimenti Sistema AV/AC		732	6.625	1.852	2.208	9.399	3.531	4.247	3.368	20.546
Contributi dello Stato in corso di costruzione (ex interessi intercalari)		0	140	165	192	497	323	518	685	2.023
Sub-totale Sistema AV/AC		732	6.765	2.017	2.400	9.896	3.854	4.765	4.053	22.569
Totale generale		18.313	19.790	3.801	4.458	42.561	6.077	7.162	7.176	62.974

(1) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 6,9 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica.

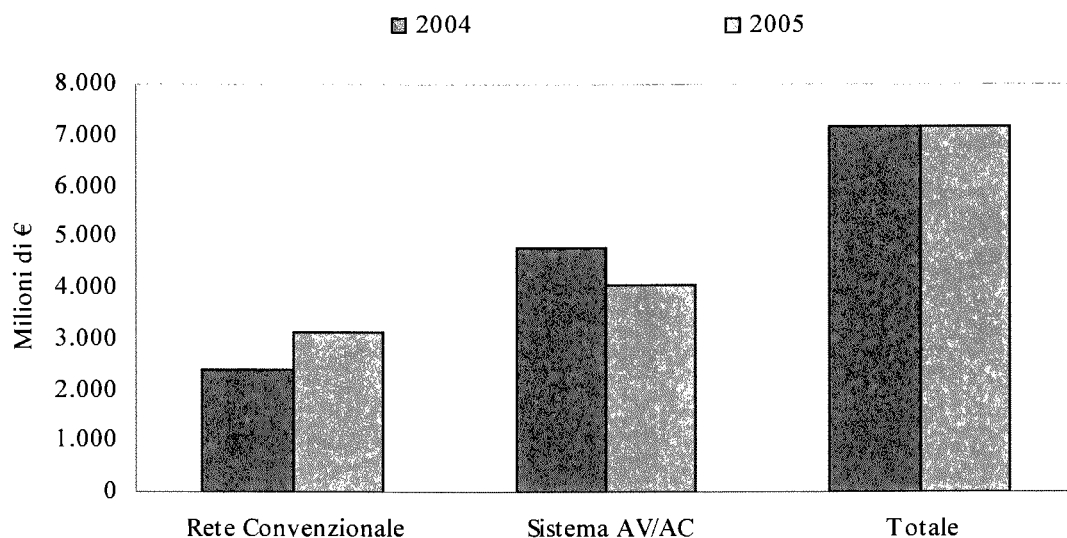
(2) Il contabilizzato sulla Rete AV/AC relativo all'anno 2002 è riportato al netto delle svalutazioni (83 milioni di Euro) derivanti dalla revisione dei rapporti contrattuali TAV-Italferr.

(*) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

Nel corso del 2005 il totale della spesa sostenuta per dar corso al Piano degli Investimenti è stato pari a 7.176 milioni di euro e ha evidenziato un incremento di poco più dello 0,2% circa rispetto al 2004.

Il significativo risultato conseguito nell'anno risulta in linea con le previsioni di spesa riportate nel PPI 2005.

Figura 6.9 – Contabilizzazioni 2004/2005 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale



La Figura 6.9 presenta le contabilizzazioni degli anni 2004 e 2005 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. Complessivamente sia nel 2004 che nel 2005 le contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC sono state superiori a quelli su Rete Convenzionale. Tuttavia la variazione percentuale, tra il 2004 e il 2005, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è positiva e pari al 30% circa, mentre quello delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC è negativa e pari al 15% circa, per un incremento complessivo tra il 2004 e il 2005 pari allo 0,2% circa.

La Tabella 6.30 riporta il quadro delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti statali degli investimenti di RFI S.p.A..

Tabella 6.30 – RFI S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato (milioni di €)^(1,2)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO								
		AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005
BA	Bacini	-	10	8	12	22	6	-	-	28
DI	Direttrici	3.391	3.781	408	510	7.682	571	606	867	9.725
GS	Grandi stazioni	-	71	14	1	72	1	-	-	72
ND	Nodi	400	2.263	349	380	3.043	360	420	479	4.301
PL	Piano soppressione P.L.	13	202	48	31	246	33	21	15	314
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	5	1	1	6	2	15	40	64
RC	Programma ricerca	-	18	2	2	21	2	1	1	25
VC	Rete AV / AC (Tratta Venezia-Trieste) ^(*)	-	-	-	2	2	3	2	-	3
LA	Sistema linee di accesso al Gottardo	-	-	-	-	-	4	2	1	7
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	1	1	3	7	2	4	11	22
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	-	-	1	1	1	1	5	8
TM	Traffico merci	1	126	21	10	137	9	9	2	157
NG	Acquisto navi traghetto	-	22	2	7	29	-	-	10	39
PI	Processi industriali	-	6	2	5	12	1	-	1	13
II	Immobilizzazioni immateriali	-	-	-	10	10	13	-	-	23
Totale Tipo 1 e 2		3.805	6.505	854	977	11.287	1.007	1.078	1.431	14.803
AR	Acquisti e rimpiazzi	25	192	39	62	279	46	41	36	403
AI	Ammodernamento infrastrutturale	1.689	1.414	226	238	3.342	243	209	258	4.052
SM	GSM-R	-	-	-	34	34	42	61	66	202
II	Immobilizzazioni immateriali	-	57	10	7	64	17	10	2	93
IC	Interventi a completamento	1.833	1.250	50	35	3.118	27	40	28	3.213
ME	Mantenimento in efficienza	61	67	5	9	137	5	3	8	153
SO	Manut. straordin. ed obblighi di legge	158	1.418	463	468	2.044	453	471	493	3.462
CL	Manutenzione incrementativa	-	-	-	2	2	-	1	2	5
PL	Piano soppressione P.L.	-	-	-	20	20	19	30	57	127
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	39	11	8	50	8	7	5	70

GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO									
	AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004	2005 (PRECONS.)	AL 31.12.2005	
PM	-	9	2	10	19	28	13	12	71	
PI	-	15	2	3	18	2	-	1	22	
CF	-	-	-	-	-	2	8	11	22	
RS	97	157	22	41	295	51	66	57	469	
SS	2	175	42	45	221	60	77	105	463	
AA	-	-	-	-	-	1	4	16	20	
MT	-	-	-	31	31	119	161	360	671	
SC	486	191	26	22	699	39	50	79	867	
TT	-	15	5	3	18	2	1	1	23	
UP	-	-	-	-	-	-	3	20	23	
Altri progetti	9.419	1.363	-	-	10.783	-	-	-	10.783	
Totale Tipo 3	13.773	6.362	905	1.040	21.175	1.164	1.257	1.618	25.215	
Sub Totale	17.578	12.868	1.759	2.017	32.463	2.171	2.334	3.049	40.017	
Sistema AV/AC (compresi contributi dello Stato in corso di costruzione - ex interessi intercalari)	732	3.868	755	1.320	5.920	463	470	517	7.370	
Totale generale	18.310	16.736	2.514	3.337	38.383	2.634	2.804	3.566	47.387	

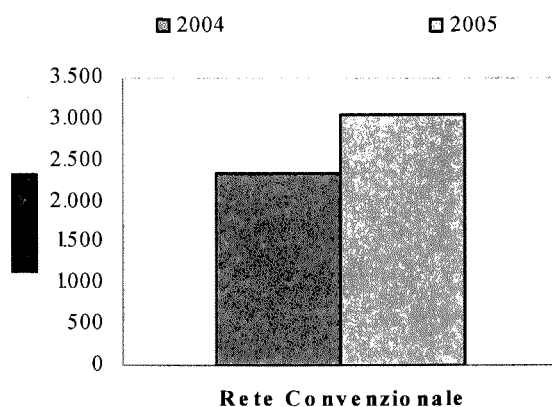
(1) Il consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di Euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 6,9 milioni di Euro; la differenza è in corso di verifica

(2) Si segnala che i dati relativi al Sistema AV/AC rappresentano le erogazioni effettuate a valere su fonti pubbliche

(*) Programma finanziato con risorse di Legge Obiettivo

Nel 2005 il totale delle contabilizzazioni (compresi i contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari) a valere sui finanziamenti dello Stato risulta pari a 3.566 milioni euro, evidenziando un incremento percentuale del 27% rispetto al 2004 (2.804 milioni di euro).

Figura 6.10 - Contabilizzazioni 2004/2005 Fonte Stato – Rete Convenzionale



La Figura 6.10 presenta le contabilizzazioni degli anni 2004 e 2005 degli investimenti su Rete Convenzionale. L'incremento percentuale, tra il 2004 e il 2005, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è pari al 30% circa.

Nel seguito del documento si analizzerà più in dettaglio la spesa effettuata nel corso del 2005, articolando l'esposizione per Contratto di Programma e per tipologia di rete.

6.5. Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale

6.5.1. Contratto di Programma 1994-2000 e I Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

RFI 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 I 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 II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Relativamente all'Accordo Preliminare al II Addendum 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.

Come illustrato nel paragrafo 3.3.2, i finanziamenti previsti nell'atto preliminare, sottoscritto in data 18 febbraio 1999, sono ripartiti per programmi d'intervento, come mostrato nella successiva Tabella 6.31.

Tabella 6.31 – Finanziamenti previsti dall'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

PROGRAMMA	PROGETTO	FINANZIAMENTO (MILIONI DI €)
Manutenzione straordinaria e adeguamenti derivanti da obblighi di legge	<i>Manutenzione straordinaria armamento</i>	441
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	274
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell'infrastruttura</i>	385
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	155
Ammodernamento infrastrutturale	<i>Aumento produttività</i>	284
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	52
Manutenzione straordinaria stazioni		51
Acquisto e rimpiazzi materiali di inventario		70
"Scatole nere" sui mezzi di trazione		56
Riserva tecnica		91
Totale		1.859

A valere sulla quota di competenza di RFI S.p.A., pari a 1.789 milioni di euro, al 31.12.2005, sono già state attivate risorse pari a 1784,6 milioni di euro. Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati si rileva che:

- il 93% del totale (1.663,1 milioni di euro) risulta già ultimato;
- il 7% (121,5 milioni di euro) si trova in fase di realizzazione, con una percentuale di avanzamento economico pari al 29% del valore.

6.5.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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

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

Tabella 6.32 – Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97

PROGETTO	IMPORTO
1 - Quadruplicamento AV/AC	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

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di RFI S.p.A.. si riportano, nella Tabella 6.33, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia S.p.A. - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 29% del relativo finanziamento (il dato del 2004 si attestava al 26%, quello del 2003 si attestava al 23%, quello del 2002 al 19%).

Tabella 6.33 – Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di €)

SITUAZIONE AL 31.12.2005		FINANZIAMENTO	ASSEGNATO+QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
1 - Quadruplicamento ad Alta Capacità				
Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli		2.065,83	1.475,52	131,45
Contributi in corso di costruzione		154,94	154,93	154,93
Totale quadruplicamento ad Alta Capacità		2.220,76	1.630,45	286,38
2 - Interventi sull'infrastruttura esistente				
Mantenimento in efficienza linee ed impianti		413,17	470,63	434,43
Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile		40,28	8,78	1,82
Rifinanziamento progetto in corso e/o nuove fasi di progetti avviati		180,76	174,87	126,04
Interventi alle linee ed ai Nodi ed agli impianti esistenti previsti dalla conferenza di servizi relativi alla TO-MI-NA		180,76	158,45	59,57
Nuovi progetti				
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>		61,97	35,64	27,70
<i>Completamento della progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>		51,65	51,65	33,39
<i>Grandi stazioni</i>		196,25	196,25	22,96
<i>Impianti terminali merci</i>		103,29	16,13	12,40
<i>Tecnologie di rete: interventi di omogenizzazione compresa la linea roma-cassino-napoli</i>		41,32	20,70	0,00
Totale interventi sull'infrastruttura esistente		1.269,45	1.133,09	718,31
Totale ante riserve		3.490,21	2.763,54	1.004,69

6.5.4. III 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 a FS S.p.A., 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 del Gruppo FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A..

In particolare, in relazione a quest'ultimo punto, va osservato che la Legge individuava, insieme a FS S.p.a., altri soggetti beneficiari dello stanziamento.

La copertura finanziaria inizialmente disposta dal provvedimento è stata successivamente rettificata dalla Legge 488/99 (Legge Finanziaria 2000), che ha operato un definanziamento di 318 Meuro a valere sugli artt. 1 e 3, rideterminando il relativo l'ammontare da 1.859 a 1.541 Meuro.

Il programma operativo di utilizzo dei fondi relativi agli artt. 1 e 3 della Legge è stato formalizzato in data 23/11/2000 con la sottoscrizione del III Addendum al CdP 1994-2000.

Le risorse stanziati dall'art. 4 della medesima Legge sono state invece ripartite con il Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001 (che ha sostituito il DM 110-T del 20/10/1998), il quale ha quantificato in 67 Meuro la quota di competenza di FS S.p.A..

In seguito, i finanziamenti della Legge sono stati ulteriormente ridotti per un ammontare pari a 19,8 Meuro per effetto di:

- passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 (18,1 Meuro);
- applicazione di quanto previsto dell'art. 36 del R.D. N° 2440/1923 (1,7 Meuro).

In totale, per effetto dei provvedimenti citati, le risorse disponibili, così come rideterminate a valle delle riduzioni, ammontano a 1.588 Meuro³.

³ Si segnala che nella ricostruzione qui effettuata non si è tenuto conto degli effetti prodotti dalla Legge Finanziaria 2006, in attesa di definire in maniera puntuale l'allocazione dei definanziamenti operati a valere sugli artt. 1 e 3 della Legge 354/98, rispettivamente per un valore di 45,4 e 143,2 Meuro

Si riporta nella Tabella 6.34 la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella 6.34 – Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di €)

STATO DI ATTUAZIONE AL 31.12.2005	IMPORTI
Progetti attivati	1.227,6
Progetti da attivare	360,9
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	687,9
Lavori da avviare	539,7
Perizia di spesa	687,9

Dalla lettura delle cifre riportate si evince che è stato attivato il 57% delle risorse e che, a valere su quest'ultime, si registra una percentuale di lavori in corso pari al 76% ed un contabilizzato pari al 43%.

Nella Tabella 6.35 viene riportato in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

Tabella 6.35 – Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994 – 2000

SITUAZIONE AL 31.12.2005		FINANZIAMENTO	ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98				
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO				
Piano triennale 1998-2000		487,54	387,34	126,87
TOTALE		487,54	387,34	126,87
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98				
ITINERARIO TORINO-MODANE				
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale		77,47	72,82	46,59
Direttrici Torino- Modane				
Proseguimento della progettazione della nuova linea Torino-Lione		38,73	38,73	36,95
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASO				
Linea Domodossola Borgomanero Novara: variante di Gozzano		15,49	15,49	0,74
INTERVENTI DI INTEGRAZIONE CON L'AEROPORTO DI MALPENSA				
Variante di Novara e sistemazione del nodo		49,06	7,17	2,28
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate		2,58	2,58	2,57
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara		25,82	25,82	0,00
Potenziamento Milano Chiaso e prima fase gronda nord -est di Milano		61,97	19,92	5,44
Raddoppio Bergamo-Treviglio		51,65	51,65	51,65
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	3,68
ITINERARIO TARVISIO, VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI				
Potenziamento itinerari merci dell'Area Vento-Friulana		46,48	37,02	18,84
ITINERARIO PESCARA ROMA				
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale		30,99	1,50	0,40
ITINERARIO REGGIO CALABRIA GIOIA TAURO-BARI				

SITUAZIONE AL 31.12.2005				ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
				FINANZIAMENTO	
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale				46,48	3,16
REGIONE SICILIA					
<i>Itinerario Messina-Catania</i>					
Fase per il completamento del raddoppio della linea				258,23	18,21
<i>Nodo di Palermo</i>					
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti				61,97	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI					
Potenziamento impianti per il traffico merci				67,14	22,26
TOTALE				981,77	212,77
ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98					
POTENZIA.TO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA					
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa				44,77	3,81
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti				20,66	10,81
TOTALE				65,43	14,62
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti				53,71	31,52
TOTALE GENERALE				1.588,47	385,78

6.6. Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento

Nel prosieguo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2005 relativi ai progetti d'investimenti di **Tipo 1 e 2** già avviati alla data 31/12/2005.

L'esame delle cause alla base delle variazioni temporali è stata quest'anno condotta da RFI S.p.A. impiegando una nuova classificazione dei motivi di scostamento. La tassonomia, codificata sui sistemi informatici di gestione degli investimenti, è indicata nel prospetto di seguito e riporta, in maniera molto sintetica, la descrizione delle cause dei ritardi.

CATEGORIA PRINCIPALE	DESCRIZIONE	CATEGORIA SECONDARIA
Tecnico/Funzionali	Modifiche tecnico/economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali/realizzative	Tecnico/Funzionali in progettazione
		Tecnico/Funzionali in realizzazione
		Tecnologiche
		Perimetro
Ambientali	Criticità nascoste del territorio non pianificabili	Cave e Discariche
		Idro-Geologia
		Archeologia
		Materie Inquinanti
Normative	Modifiche normative e legislative	Normativa Tecnica
		Normativa Appalti
		Normativa Autorizzazioni
Autorizzative	Criticità nei rapporti con gli Enti e Soggetti Terzi	Autorizzazioni
		Convenzioni
		Acquisizione Aree
Fornitori	Criticità nell'attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	Gestione Negoziale
		Gestione Contrattuale
Fattori Produttivi	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	Materiali/Attrezzature
		Risorse
		Economiche/Finanziarie
Forza Maggiore	Eventi non pianificabili dovuti ad imprevisti di forza maggiore	Naturali
		Altri

In sintesi, RFI S.p.A. riporta una casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti. La Tabella 6.36, di seguito riportata, indica per singolo intervento gli slittamenti temporali rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2004, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere secondo la nuova classificazione sopra indicata.

Tabella 6.36 – Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Convenzionale inclusi nel CdP e dei Nuovi Progetti di Legge Obiettivo

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Nuova linea a Monte del Vesuvio	17	Tecnico/Funzionali. Perimetro (variazioni del perimetro del progetto)
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	8	Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Rilevamento termico Boccole – fase nuovo piano regolatore generale	8	Fornitori-Gestione Negoziale
Ricerca ERTMS	7	Fattori Produttivi-Economico/Finanziarie (Criticità economico/finanziarie)
Potenziamento Tecnológico BO-VR-Brennero	6	Tecnico/Funzionali-Perimetro (Variazioni di Perimetro)
Ponte sullo Stretto di Messina: Opere Ferroviarie Connesse Sponda Siciliana	6	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative	5	Tecnico/Funzionali-Tecnologiche (Innovazione Tecnologica)
Raddoppio Palermo-Messina	5	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale). Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Linea Torino-Bussoleno	5	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Potenziamento Tecnológico Bologna-Bari	4	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Realizzazione (cause tecnico funzionali in fase realizzativi)
Potenziamento Infrastrutturale/Tecnológico VE-UD-Tarvisio escluso Posto C.le	4	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane). Fornitori. Gestione negoziale (criticità nello svolgimento delle attività negoziali)
Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	4	Autorizzative. Acquisizione aree (difficoltà nell'ottenimento delle aree di cantiere)
Raddoppio della Pescara-Bari	4	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio	4	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni). Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)
Nodo di Catania: Interramento Stazione Centrale	4	Fattori Produttivi. Economico/Finanziari (criticità economico/finanziaria)
Nuovo Terminal Containers a Padova Interporto	4	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Realizzazione Sistema di Comando e Controllo dell'Area Veneta C.le	3	Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità delle risorse umane e indisponibilità infrastrutturale)
Realizzazione nuove Fermate ed Adeguamento Stazioni per il Servizio Metropolitano di Roma	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Milano-Mortara	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Spoleto-Terzi	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Gronda Mercati di Roma	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della Linea Battipaglia-Reggio Calabria	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Quadruplicamento Linea Chiasso-Monza	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Nuovo Collegamento Arcisate-Stabio	3	Fattori Produttivi. Economico/Finanziari (criticità economico/finanziaria)
Collegamento Ferroviario con Aeroporto di Venezia	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Collegamento Ferroviario con Aeroporto di Verona	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Velocizzazione Tratta Catania-Siracusa	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Bercello-Chiesaccia e Parma-Fornovo	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Potenziamento Tratta Bergamo-Seregno	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Fermate ed Adeguamento Stazioni Servizio Metropolitano di Bologna	2	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastrutturale)
Interventi Tecnologici Milano-Venezia	2	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativa). Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Variante di Gozzano	2	Fattori Produttivi. Economico Finanziari (criticità economico finanziarie)
Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico del Nodo di Verona.	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastrutturale)

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
P.R.G. e ACEI Ostiense/Trastevere	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativa)
Potenziamento Sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Potenziamento del Passante Villa Litterio-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Potenziamento Infrastrutturali Milano-Lecco	1	Autorizzative. Convenzioni (difficoltà nella gestione delle interferenze). Autorizzative. Acquisizione aree (difficoltà nell'ottenimento delle aree di cantiere)
Raddoppio Bari-Taranto	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)
Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativa). Fattori produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Sistemazione Nodo di Bari	1	Autorizzative. Convenzioni (difficoltà nella gestione delle interferenze)
Copertura radio in Galleria	1	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni). Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Potenziamento infrastr. Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Costruzione Capannone Venezia-Mestre	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)

Come mostrato nella Figura successiva, dall'analisi dell'insieme in esame emerge che il 53% dei progetti sopra riportati ha confermato la data di attivazione (con, in qualche caso, alcuni anticipi); nell'ambito del *subset* di interventi con scostamenti temporali si osserva una concentrazione nella classe tra due e quattro trimestri di rinvio del completamento delle opere.



Disaggregando gli scostamenti temporali in base alle nuove categorie si rileva che:

- il 43% dei ritardi è riconducibile a criticità legate al rilascio delle autorizzazioni da parte di enti e soggetti terzi, in questa categoria rientrano anche i ritardi accumulati nelle approvazioni dei cosiddetti progetti di Legge Obiettivo;
- il 27% è stato determinato da carenze di fattori produttivi, vale a dire criticità nell'approvvigionamento/gestione di risorse di tipo fisico (materiali, attrezzature, risorse umane, disponibilità infrastruttura ecc.) o di ordine finanziario;
- il 23% va ascritto a ragioni di carattere tecnico-funzionale, che possono riguardare la fase progettuale, quella realizzativa, variazioni di perimetro del progetto o criticità legate alle innovazioni tecnologiche;
- il restante 7% è riconducibile a criticità nella gestione negoziale e contrattuale con i fornitori.

Un riepilogo delle previsioni di entrata in esercizio delle linee AV/AC TO-MI-NA e "Resto del Sistema", è riportato nelle Tabelle successive, unitamente alle motivazioni, fornite da RFI S.p.A., sottostanti agli slittamenti temporali.

La lettura dei dati evidenzia che le variazioni sono in massima parte riconducibili a problematiche di tipo finanziario e autorizzativo, riguardanti le approvazioni dei progetti.

Tabella 6.37 – AV/AC TO-MI-NA: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

INVESTIMENTO		ATTIVAZIONI			CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
		PPI 2004	PPI 2005	DELTA (MESI)	
Torino- Milano	Avviamento	Feb 06	Feb 06	0	Tratta attivata all'esercizio ferroviario
	Completamento	Mag 09	Lug 09	2	Ritardo nella stipula dell'Atto Integrativo con conseguente slittamento dell'inizio dei lavori per difficoltà di recepimento della clausola di salvaguardia nell'eventualità che ISPA fosse impossibilitata a reperire i finanziamenti necessari alla realizzazione delle opere.
Milano-Bologna	Avviamento	Ago 06	Ago 06	0	
	Completamento	Dic 08	Dic 08	0	
Bologna-Firenze	Avviamento	Dic 08	Dic 08	0	
	Completamento	Dic 11	Mag 12	5	Slittamento riferito alla stazione di Firenze dovuto al ritardo della chiusura della CDS
Roma-Napoli	Avviamento	Ott 05	Dic 05	2	Tratta attivata all'esercizio ferroviario
	Completamento	Giu 08	Giu 08	0	

Tabella 6.38 – Resto del Sistema: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

INVESTIMENTO		ATTIVAZIONI			CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
		PPI 2004	PPI 2005	DELTA (MESI)	
III Valico		Giu 12	Ott 13	16	Ritardata approvazione del finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera
Milano-Verona		Giu 11	Lug 12	13	Ritardata approvazione del finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera
Verona-Padova		Nov 12	Dic 13	13	Ancora da approvare la progettazione preliminare inoltrata al CIPE e le modalità di finanziamento dell'opera

Il ritardo accumulato nell'avvio delle opere del "Resto del Sistema AV/AC" è sostanzialmente dovuto sia all'iter di approvazione dei progetti sia alle difficoltà legate all'attivazione, da parte di RFI S.p.A. dei relativi finanziamenti.

6.7. Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2005 sono stati soppressi complessivamente 3.311 passaggi a livello, dei quali 1.459 sulla Rete Fondamentale e 1.852 su quella Complementare.

Si registra, al 31.12.2005, l'esistenza di 6.865 passaggi a livello (di seguito P.L.) la loro distribuzione è sintetizzata nella Tabella 6.39.

Tabella 6.39– Distribuzione dei P.L. al 31.12.2005

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.p.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	697	94
Rete Complementare	4.641	1.433
Sub-totale	5.338	1.527
Totale	6.865	

Il dato totale (6.865 passaggi a livello) tiene conto non solo delle soppressioni dei passaggi a livello realizzate nel corso del 2005, ma anche dell'apertura di nuovi passaggi a livello nonché della riapertura di alcuni passaggi a livello già soppressi a seguito di esiti giudiziali e/o disposizioni da parte delle Prefetture.

Nel periodo 2000-2005 sono stati soppressi un totale di 993 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella Tabella 6.40.

In particolare, 185 P.L. sono stati soppressi nel corso del 2005 superando del 40% l'obiettivo, pari a 130 P.L., indicato nella scorsa edizione del monitoraggio.

Tabella 6.40 – P.L. soppressi 2000-2005

ANNO	P.L. SOPPRESSI
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
2004	202
2005	185
Totale	993

Sulla base delle risorse stanziata alla data del 31.12.2005 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 551 P.L. a valere sui fondi delle Leggi 189/83, 354/98.

La soppressione di ulteriori 324 P.L. è prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della Rete Ferroviaria (quadruplicamenti, raddoppi, varianti).

Inoltre, sono in corso le progettazioni esecutive di opere, già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria, per la soppressione di ulteriori 130 P.L.

In sintesi, come mostrato nella Tabella 6.41, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 1.005 P.L.

Tabella 6.41 – Interventi per la soppressione di 1.005 PL

RETE FERROVIARIA	INTERVENTI SOPPRESSIVI IN CORSO	ULTERIORI INTERVENTI SOPPRESSIVI	INTERVENTI DI SOPPRESSIONE CON PROGETTAZIONE IN CORSO
Rete fondamentale	265	179	104
Rete complementare	286	145	26
Sub-totale	551	324	130
Totale	1.005		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 1.005 P.L. sono stati così definiti:

- 150 P.L. entro il 2006;
- 170 P.L. entro il 2007;
- 170 P.L. entro il 2008;
- 180 P.L. entro il 2009;
- 335 P.L. entro il 2010 e oltre.

Rispetto alla precedente Relazione, si registra una riduzione di 27 interventi soppressivi, a fronte di una riprogrammazione degli interventi, con un aumento del loro numero previsto per il 2006, 2007 e 2008 ed una riduzione del numero degli interventi da realizzare entro il 2010 ed oltre 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 5.860 P.L., ripartiti come mostra la Tabella 6.42.

Tabella 6.42 – Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.p.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete fondamentale	206	37
Rete complementare	4.258	1.359
Sub-totale	4.464	1.396
Totale	5.860	

6.8. Monitoraggio sugli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno

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.

Per ciò che riguarda i ritardi, gli interventi soggetti ad accelerazione, gli studi di fattibilità e lo stato della progettazione, sono stati riportati, per completezza, in questa sede, i paragrafi 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, e 6.8.6 della Relazione dello scorso anno, in quanto già contenenti i dati aggiornati al PPI 2005.

6.8.1. Le contabilizzazioni

In base ai dati forniti da RFI S.p.A., nel corso del 2005, per gli investimenti sulla Rete Convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 807 milioni di euro, pari al 26% del totale nazionale, contro il 27% del 2004, facendo registrare un incremento di circa il 25% rispetto al contabilizzato 2004.

Tabella 6.43 – Contabilizzazioni 2004 e 2005 al Sud (milioni di €)^(*)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2004 SUD	ANNO 2005 SUD (PRECONS.)
BA	Bacini	-	0,3
DI	Direttrici	232	291
ND	Nodi	75	92
PL	Piano soppressione P.L.	16	13
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	3
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	1
NG	Acquisto navi traghetto	-	10
II	Immobilizzazioni mmateriali	-	-
Totale Tipo 1 e 2		323	410
AR	Acquisti e rimpiazzi	12	10

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2004 SUD	ANNO 2005 SUD (PRECONS.)
AI	Ammortamento infrastrutturale	58	64
SM	GSM-R	27	16
II	Immobiliazioni immateriali	1	-
IC	Interventi a completamento	27	18
ME	Mantenimento in efficienza	-	2
SO	Mantenimento straordinaria e obblighi di legge	116	127
CL	Mantenimento incrementativa	1	1
PL	Piano soppressione P.L.	16	29
PR	Potenziamento impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	1
CF	Rete cavo e fibra ottica	3	3
RS	Ricerca e sviluppo	7	2
SS	Riqualificazioni stazioni	23	33
MT	Sistema controllo marcia treni	12	72
SC	Sviluppo e completamento	17	10
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	-
UP	Upgrading della rete viaggiatori	1	6
Totale Tipo 3		325	396
Totale investimenti Rete Convenzionale		648	807
Totale Italia		2.396	3.122
Percentuale Sud		27%	26%

(*) Il Consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 3 milioni di euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 2,5 milioni di euro. La differenza è in corso di verifica

Inoltre, esaminando il quadriennio 2002-2005, viene confermato ed ampliato il trend di crescita della spesa media destinata al Sud d'Italia.

Tabella 6.44 – Contabilizzazioni medie quadriennio 2002-2005

	1993-2001	2002	2003	2004	2005
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete Convenzionale)	3.852	608	688	648	807
Valore medio	428	688			

A livello complessivo, i gruppi di programmi su Rete Convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2005 risultano più consistenti riguardano le direttrici (291 milioni di euro), il 36% della spesa totale al Sud, la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (127 milioni di euro), i Nodi (92 milioni di euro) e il Sistema Controllo Marcia Treni (72 milioni di euro).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2005):

- il raddoppio della Palermo-Messina (61 milioni di euro);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (33milioni di euro);
- il raddoppio Bari – Taranto (circa 31 milioni di euro)
- il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo 1a fase (circa 30 milioni di euro);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 25 milioni di euro);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 25 milioni di euro);
- raddoppio Decimomannu – S. Gavino (circa 23 milioni di euro);
- raddoppio Reggio Calabria – Melito 1^ fase (circa 21 milioni di euro);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 20 milioni di euro).

6.8.2. Le attivazioni

Nel corso del 2005, nelle regioni del Mezzogiorno sono state concluse ed attivate opere di velocizzazione e di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale. In dettaglio sono state attivate le seguenti opere:

- **4 Km di varianti di linea** di cui: in Sicilia 1 Km tra Villafranca e Rometta (raddoppio Messina Patti S.P.P.), 1 Km tra Venetico – Pace (raddoppio), 1 Km tra Balestrate – Castellammare e, in Puglia, 1 Km tra Bellavista e Taranto;
- **38 Km di raddoppi** di cui: in Abruzzo 27 Km tra Ortona e Casalbordino, in Puglia 11 Km tra Squinzano e Surbo;
- **78 Km di nuove linee** in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma - Napoli;
- **88 Km di elettrificazioni** di cui: 78 Km in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli e 10 Km in Calabria tra Reggio Calabria Pellaio e Reggio Calabria Centrale;

- **78 Km di SCC/AV** in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli;
- **117 Km di SCC** di cui: in Campania 22 Km tra Caserta e Casalnuovo, 14 Km a Scalo Maddaloni, 15 Km tra Aversa e Caserta; 66 Km in Abruzzo tra Pescara e Vasto S. Salvo;
- **75 Km di CTC** di cui: 6 Km in Abruzzo tra Sulmona e Pratola Peligna; 10 Km in Basilicata tra Avigliano e Potenza Sup. in Sardegna 46 Km tra Siliqua – Carbonia e tra Villamassargia – Iglesias, 13 Km tra Decimomannu e Siliqua;
- **46 Km di Blocco Automatico** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano ed 11 Km tra Capua e Caserta; 9 Km in Puglia tra Bari P. Sud e Torre a Mare; in Sicilia 4 Km tra Barcellona e B. Terme Vigliatore e 18 Km tra B. Terme Vigliatore e Patti;
- **220 Km di Blocco Conta Assi** di cui: 59 Km in Sardegna tra Macomer e Chilivani; in Abruzzo 6 Km tra Sulmona e Pratola Peligna, 22 Km tra Pescara e Ortona, 17 Km tra Calsalbordino e Vasto S. Salvo; 10 Km in Basilicata tra Avigliano e Potenza Sup.; in Puglia 21 Km tra Campomarino e Pm Ripalta e 24 Km tra Brindisi e Squinzano; in Sicilia 4 Km tra Buonfornello e Fiumetorto, 14 Km tra Lentini e Scordia, 11 Km tra Priolo Sottano e Gela, 8 Km tra Scordia e Filidonna, 11 Km tra Filidonna e Mineo, 13 Km tra Priolo Sottano e Niscemi;
- **131 Km di Banalizzazione** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano, 11 Km tra Capua e Caserta e 6 Km tra Sparanise e Pignataro; 66 Km in Abruzzo tra Pescara e Vasto S. Salvo; in Puglia 35 Km tra Brindisi e Surbo e 9 Km tra Bari P. Sud e Torre a Mare;
- **60 Km di Codifica** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano, 6 Km tra Bivio ovest e Bivio Gricignano, 17 Km a Scalo Marcianise, 11 Km tra Capua e Caserta, 4 Km tra Napoli C.le e B. Poggioreale; in Sicilia 18 Km tra B. Terme Vigliatore e Patti;
- **78 Km di ERTMS** (European Rail Traffic Management System) in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli;
- **535 Km di SCMT**;
- **7 ACEI** di cui: in Abruzzo Pratola Peligna, in Puglia Suturano e Squinzano, in Basilicata PM Tiera, Ferrandina – Pomerico – Moglionico, in Campania Pignataro Maggiore e in Sicilia B. Terme Vigliatore;
- **5 ACS/AV** in Campania;
- **9 ACS** di cui: 1 in Puglia, 4 in Abruzzo, 2 in Campania, 2 in Sicilia;
- **soppressi 47 passaggi a livello**;
- **automatizzati 5 passaggi a livello**.

6.8.3. I ritardi

Alcuni progetti registrano ritardi rispetto alle stime sui tempi di ultimazione precedentemente determinati. Tra questi, si evidenziano:

- Nuova Linea a Monte del Vesuvio (51 mesi);
- Raddoppio Palermo - Messina (15 mesi);
- Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio (12 mesi);
- Nodo di Catania: interramento stazione centrale (12 mesi).

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI S.p.A., emergono principalmente in merito a modifiche tecnico/funzionali del progetto (variazioni del perimetro del progetto), alle fasi autorizzative e alla gestione delle risorse tecnico-economiche.

6.8.4. Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (di seguito PPI), approvato dal CIPE il 29 settembre 2002 prevedeva, a fronte di ulteriori risorse complessive pari a 200 milioni di euro, l'accelerazione, nella fase di realizzazione, di 7 progetti già riportati nel Contratto di Programma e ubicati nel Mezzogiorno.

Con gli aggiornamenti del PPI (versione ottobre 2003 e versione aprile 2004), approvati dal CIPE rispettivamente il 13 novembre 2003 ed il 20 dicembre 2004, il Gestore dell'infrastruttura ha confermato, nella maggior parte dei casi, le possibilità di accelerazione della fase di esecuzione, manifestando, tuttavia, su tutti i sette progetti, rispetto alla data precedentemente stimata in virtù dell'accelerazione, uno slittamento dei tempi necessari all'attivazione delle opere.

Con l'aggiornamento del PPI presentato da RFI S.p.A. ad aprile 2004, il Gestore dell'infrastruttura ha riferito di avere predisposto una serie di clausole da inserire nei contratti d'appalto che, da un lato, dettano prescrizioni al fine di operare in tempi più contenuti, dall'altro, sono in grado di remunerare il maggior costo dei cantieri e determinano i presupposti perché l'appaltatore raggiunga l'obiettivo di una più celere attivazione degli impianti.

Le logiche che hanno ispirato tali clausole introdotte nei contratti d'appalto sono essenzialmente di tre diversi tipi:

- la prima modalità consiste nella ricerca di tecniche di costruzione e articolazione di fasi realizzative e dei cantieri, non più tarata sul tradizionale principio di ricercare l'ottimizzazione di tempi e costi, ma su quello contingente di ricercare una ragionevole riduzione dei tempi di costruzione anche a fronte di un relativo maggiore costo delle opere stesse;
- la seconda modalità consiste nel prevedere che l'appaltatore organizzi simultaneamente tutti i cantieri con maestranze ed attrezzature adeguate alla completa utilizzazione delle possibilità consentite dalla natura dei luoghi;
- la terza modalità consiste nel coinvolgere l'appaltatore negli obiettivi della committenza attraverso il conferimento di premi a fronte del raggiungimento effettivo di obiettivi rilevanti.

L'entità degli oneri previsti per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

Per quanto riguarda il programma delle accelerazioni, secondo quanto riportato nell'aggiornamento 2005 del PPI, i progetti (ad esclusione del raddoppio RC-Melito PS), pur conservando sostanzialmente la previsione di accelerazione della fase

realizzativa, registrano un ulteriore slittamento in avanti delle date di attivazione rispetto alle stime del PPI precedente. Si riporta di seguito una Tabella con indicazione degli scostamenti e delle relative cause così come riportate da RFI S.p.A..

Tabella 6.45 – Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione

PROGETTO-TRATTA	SCOSTAMENTO	CAUSE
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto	12 mesi	Ritardata approvazione del progetto secondo iter previsto da Legge Obiettivo, necessità di adeguare il progetto alle prescrizioni del CIPE e difficoltà incontrate all'accesso delle aree interessate dal progetto.
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Castellana - Palagianello - Massafra	8 mesi	Necessità di bandire nuovamente la gara di appalto.
Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	4 mesi	Protrarsi delle attività negoziali per elevato numero delle imprese partecipanti ed esame delle offerte anomale.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrello	5 mesi	Protrarsi attività di prequalificazione delle imprese per elevato numero di concorrenti e mancanza di adeguata normativa per la selezione.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Ogliastrello-Castelbuono	12 mesi	Necessità di revisione del progetto e di ricerca nuove soluzioni.
Nodo di Palermo	4 mesi	Protrarsi dell'attività negoziale per la prequalifica delle imprese concorrenti e la revisione della convenzione per l'affidamento al General Contractor con modalità mai utilizzate in precedenza.
Raddoppio Decimomannu – San Gavino	4 mesi	Ricorso al Tar da parte di un'impresa esclusa dalla gara e rinvenimento di sottoservizi non rilevabili in fase progettuale
Raddoppio Pescara – Bari: tratta Termoli - Chieti	15 mesi	Protrarsi dell'iter di approvazione del progetto preliminare

6.8.5. Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE 85/2002

Come è noto, con la citata Delibera n. 85/2002, il CIPE ha disposto l'avvio di 7 nuovi interventi nel Mezzogiorno, individuati dal MIT e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafrò-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;

- Siracusa-Ragusa-Gela;
- S.Gavino-Sassari-Olbia.

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.

Con la Delibera n. 91/2004, il CIPE ha approvato le soluzioni progettuali tra quelle proposte da RFI S.p.A. e stanziato, a valere sulle risorse rese disponibili dalla Delibera n. 19/2004, 16,23 milioni di euro per avviare la progettazione preliminare dei sette progetti in questione. La medesima Delibera dispone che le risorse recate dal II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 per finanziare la progettazione sulle relazioni predette vengano rimodulate a valle degli esiti delle progettazioni preliminari.

Nella seguente Tabella si riporta il valore parametrico della soluzione prescelta ed il dettaglio dei fondi assegnati per la progettazione preliminare:

Tabella 6.46 – Studi di fattibilità: stima parametrica della soluzione adottata e fondi per la progettazione preliminare

LINEA	STIMA PARAMETRICA DELLA SOLUZIONE PRESCELTA	COSTO PROGETTAZIONE PRELIMINARE
Taranto – Sibari - San Lucido	792	3,17
Venafrò – Termoli	50	0,20
Palermo – Trapani	432	1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183	0,73
Roma – Pescara	1.184	4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865	3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550	2,20
Totale	4.056	16,23

6.8.6. Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale

Come è noto, la Delibera CIPE n. 2/2003 - nel ribadire quanto già previsto dalla precedente Delibera 85/2002 - prevede che il MIT effettui un'attività di reporting sullo stato di avanzamento delle progettazioni per verificare se il gap di capacità progettuale, in particolare per il Mezzogiorno, vada progressivamente riducendosi nel tempo.

Il monitoraggio specificamente attuato ha evidenziato, nella precedente rilevazione, che si riscontrava nel Mezzogiorno una consistente riduzione del valore degli interventi ancora “da avviare” a beneficio dei successivi stadi di progettazione/realizzazione, con una distribuzione più equilibrata tra le varie fasi, riducendo il gap soprattutto sulle fasi di progettazione preliminare e definitiva.

Con la proposta di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) presentata dal Gestore dell'infrastruttura nel mese di giugno 2005, viene fornito un focus sullo stato di avanzamento del parco di progetti considerato. Questa analisi tiene conto dell'aggiornamento delle stime dei costi susseguente al PPI già approvato, e della attuale proposta di aggiornamento che comporta un'ulteriore revisione delle stime dei costi e l'ampliamento del numero degli investimenti considerati.

Il valore dei progetti sottoposti ad analisi, tenendo conto degli aggiornamenti, ammonta complessivamente a circa 44 milioni di euro. Trattasi degli interventi previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 esclusi Diffusi ed AV/AC.

Il confronto tra i valori attuali e quelli rilevati nel 2004 è avvenuto tenendo conto della possibilità di distorsioni, vista la modifica del valore complessivo del parco progettuale. Tale incremento, che si attesta in totale nell'ordine del 6,6%, una volta distribuito sull'intero "contenitore", non influenza significativamente la lettura dei risultati.

L'analisi è stata condotta, come nella precedente rilevazione, considerando come unità elementare di indagine i singoli sottoprogetti relativi agli interventi ricompresi nel gruppo esaminato. Per ciascuno di essi è stata identificata la fase del ciclo progettuale/realizzativo in base alla seguente classificazione:

- Da Avviare (DA)
- Progettazione preliminare (Pr prel.)
- Progettazione definitiva (Pr def.)
- Progettazione esecutiva (Pr esec.)
- In fase di realizzazione (Realizz.)
- Lavori Ultimati (Lav. ultimati)

Il dimensionamento del campione è avvenuto associando ad ogni singola fase progettuale/realizzativa il valore del relativo sottoprogetto. Come è ovvio, successivamente i dati sono stati aggregati per stato di avanzamento e per localizzazione geografica.

Gli esiti dell'analisi sono rappresentati per mezzo dei seguenti diagrammi a torta, che raffrontano la situazione aggiornata con quella presentata nella scorsa rilevazione (PPI 2004).

Figura 6.11 – Stato di attuazione dei progetti al Sud – PPI 2004

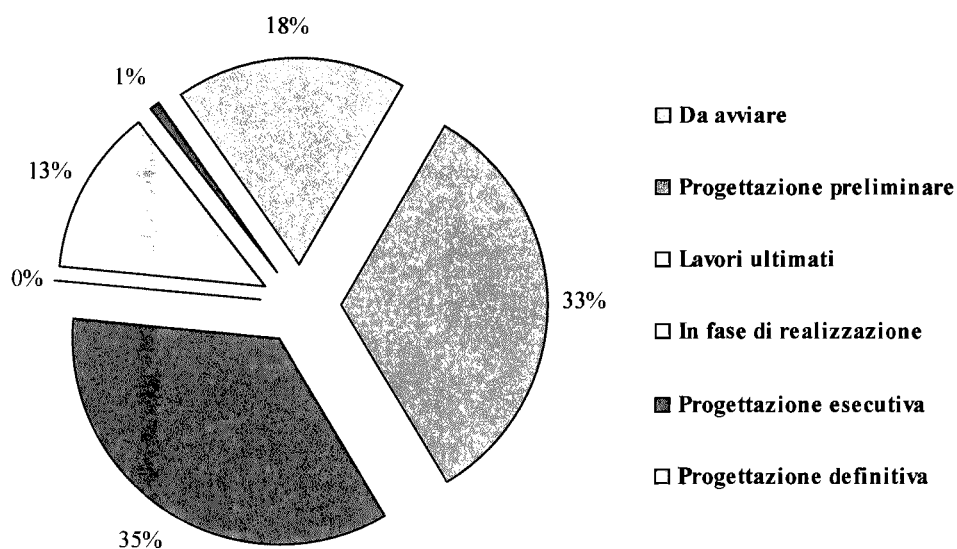


Figura 6.12 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005 – PPI 2005

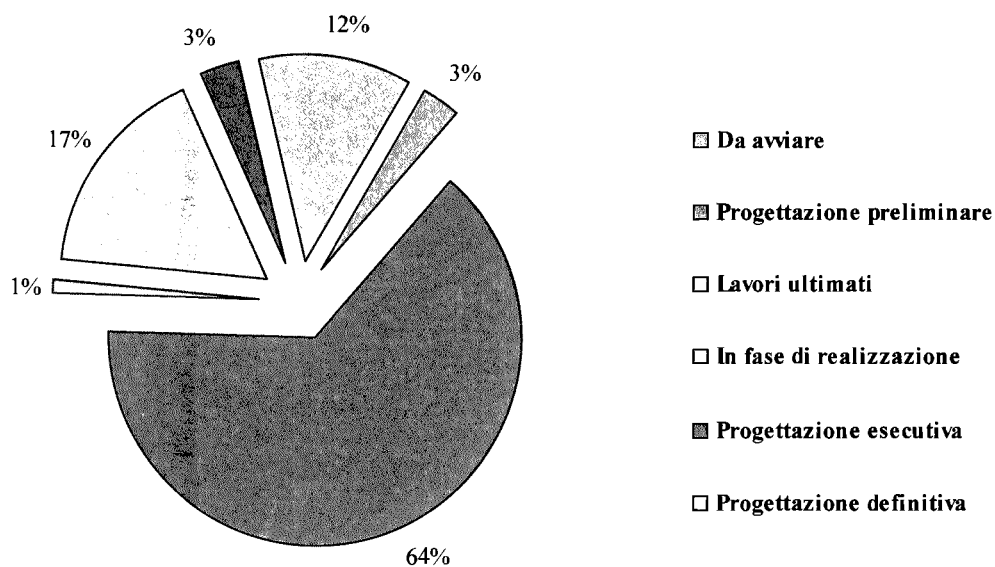


Figura 6.13 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2004

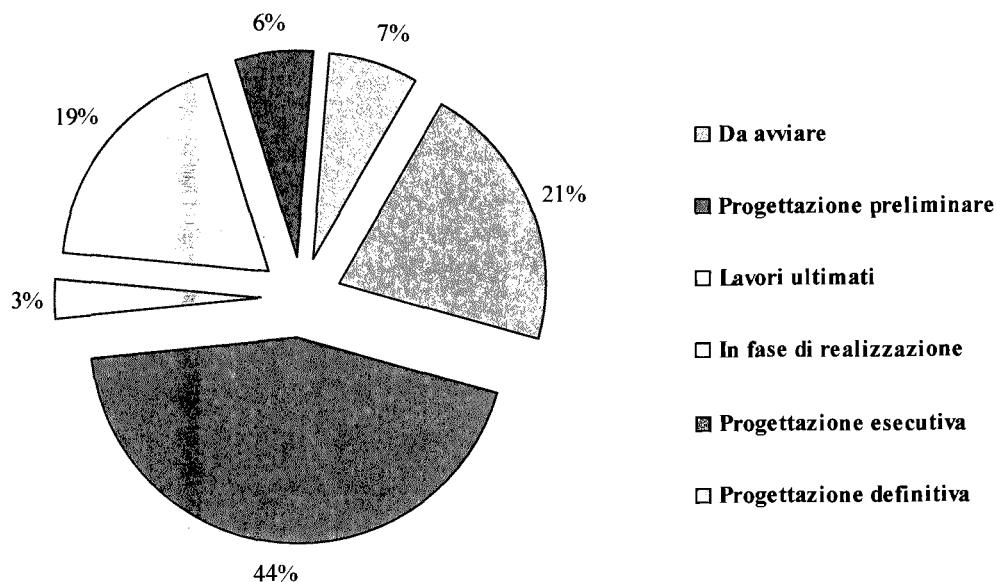
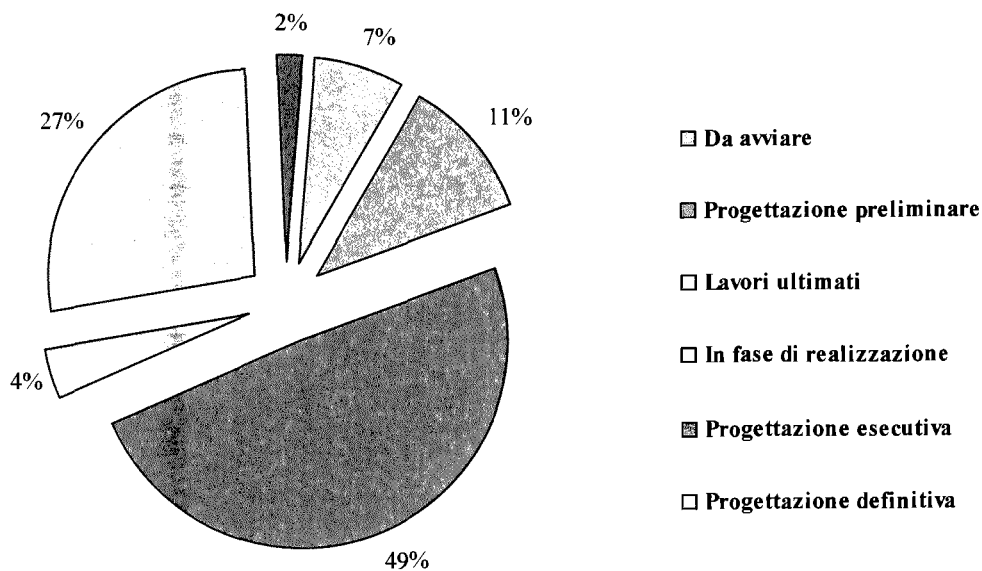


Figura 6.14 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2005



Le successive Tabelle riportano analiticamente i dati suesposti. Come si vede, le due fasi progettuali più avanzate (Definitiva ed Esecutiva) sono state ulteriormente aggregate con i lavori in corso di realizzazione e con quelli ultimati (fase pre-realizzativa), per permettere una serie di considerazioni supplementari.

Tabella 6.47 – Stato di attuazione dei progetti al Sud

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	33%	33%	3%	3%	-30%	-30%
Progettazione preliminare	prelim	35%	35%	64%	64%	29%	29%
Progettazione definitiva	def/real	18%	32%	12%	33%	-6%	1%
Progettazione esecutiva		1%		3%		2%	
In fase di realizzazione		13%		17%		4%	
Lavori ultimati		-		1%		1%	
Totale		100%	100%	100%	100%		

Tabella 6.48 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	21%	21%	11%	11%	-10%	-10%
Progettazione preliminare	prelim	44%	44%	49%	49%	5%	5%
Progettazione definitiva	def/real	7%	35%	7%	40%	-	5%
Progettazione esecutiva		6%		2%		-4%	
In fase di realizzazione		19%		27%		8%	
Lavori ultimati		3%		4%		1%	
Totale		100%	100%	100%	100%		

Dall'esame dei risultati delle elaborazioni, si osserva come nel Mezzogiorno il valore degli interventi "Da Avviare" si riduca di 30 punti, dal 33% al 3%, con un pressoché pari aumento nella fase di "Progettazione preliminare", che registra una crescita di 29 punti percentuali, dal 35% al 64%. Nelle fasi successive si evince un decremento della "Progettazione definitiva" (-6%) e un aumento della "Realizzazione" (+4%). I progetti ultimati passano da una percentuale pressoché nulla dell'anno scorso all'1% del 2005.

Le fasi prossime alla soglia di realizzazione (Progettazione definitiva ed esecutiva) sono più consistenti nel Sud (15%) rispetto al dato del Centro-Nord (9%).

Il gap tra il Sud ed il Centro-Nord sui progetti "Da Avviare" si riduce da 12 a 8 punti di differenza, mentre nella fase di "Progettazione preliminare" tale delta si ribalta a favore del Sud con una differenza positiva di 15 punti percentuali. Tale dato evidenzia il progresso delle attività per gli investimenti realizzati nel Mezzogiorno. Negli stadi successivi, si rileva una situazione sostanzialmente invariata per le fasi di "Progettazione esecutiva" e di "Lavori ultimati", mentre nelle fasi di "Progettazione definitiva" la differenza diminuisce (dal 11% all'5% a favore del Sud) per effetto del decremento del dato riguardante il Sud (dal 18% al 12%), infine, per quanto riguarda la fase di "Realizzazione" si amplia la forbice a favore del Centro-Nord, passando dal 6% al 10%.

In definitiva, confermando il trend dello scorso anno, nel Mezzogiorno si riscontra una consistente riduzione del valore degli interventi ancora in fase “Da avviare” a beneficio degli altri stadi del ciclo progettuale/realizzativo con una distribuzione che evidenzia il concreto passaggio delle opere localizzate nel Sud, da una fase di studio ad una effettiva progettazione.

Certamente si inizia a vedere una certa riduzione del gap tra le due aree del Paese, soprattutto nelle fasi progettuali iniziali, come era lecito attendersi. Il processo di omogenizzazione è comunque non breve, e nelle fasi intermedie non può prescindere dalle difficoltà spesso rinvenienti nel corso dell'attività progettuale ed approvativa. Certamente i risultati attesi non potranno che evidenziarsi nel medio-lungo periodo.

In ogni caso occorre evidenziare che la lettura dei risultati deve tenere in conto gli interventi recentemente introdotti con gli ultimi PPI. Infatti, al Sud si registra infatti una significativa presenza di “nuovi” investimenti ancora in fase di avvio, come ad esempio i sette studi di fattibilità, finanziati con la Delibera CIPE 85/2002.

6.9. Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive

Gruppo FS

Il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2005 dal Gruppo FS, considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a 7.993 milioni di euro, in linea con il volume di spesa dell'anno 2004 pari a 7.984 milioni di euro.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2005 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo FS, contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento pari a 3.108 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 22%.

Le contabilizzazioni relative al 2005, sia "fonte Stato" che per tutte le fonti di finanziamento, sono superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2004.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2005 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 ed al Contratto di Programma 2001-2005, comprensive della spesa registrata per il Sistema AV/AC e per il Programma di Ristrutturazione Industriale – è pari 36.722 milioni di euro. Tale somma rappresenta circa il 55% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (66.594 milioni di euro) e circa l'88% delle somme effettivamente erogate (41.927 milioni di euro).

Come già evidenziato nelle precedenti Relazioni permane, quindi, una notevole differenza – pari a circa 5,2 miliardi di euro – tra il totale delle erogazioni di cassa per investimenti disposte "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Nel corso degli ultimi anni questa differenza - sostanzialmente impiegata in partite creditorie di varia natura che FS vanta nei confronti dello Stato - continua a ridursi, sia pure lentamente (era pari a circa 6 miliardi nel 2003). Occorre ovviamente completare questa azione di graduale riduzione, con modalità di attuazione che dipenderanno dalle indicazioni dell'Azionista (MEF) in merito ai tempi in cui le suddette risorse potranno essere liberate.

Su specifica richiesta della scrivente Amministrazione, con la proposta di aggiornamento al 2005 del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI 2005), il Gestore ha manifestato la possibilità di recuperare, nel 2006, circa 1 miliardo di euro su dette risorse, riducendo - di un pari importo - la richiesta dei fabbisogni di cassa necessari alla realizzazione degli investimenti.

FS Holding S.p.A.

Gli investimenti su fonti Statali che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di FS Holding S.p.A. ammontano a circa 48 milioni di euro e possono ritenersi sostanzialmente conclusi.

Trenitalia S.p.A.

Al 31.12.2005 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 del 96% 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 97%.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, le contabilizzazioni effettuate nel 2005 (1.401 milioni di euro, 66 dei quali fonte Stato) mostrano un aumento del 12% circa rispetto al 2004. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni nell'anno 2005 continuano a diminuire rispetto a quelle degli anni precedenti: tale flessione è comunque fisiologica, in considerazione del fatto che i finanziamenti disposti dallo Stato sino al 1998 a favore della società di trasporto sono, ovviamente, in fase di esaurimento.

Trenitalia, infatti, prevede di completare nel 2006 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato e contrattualizzati, da ultimo, con il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000.

RFI S.p.A.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2005 una somma pari a 7.176 milioni di euro (sostanzialmente equivalenti al risultato conseguito l'anno precedente), di cui 4.053 relativi al Sistema AV/AC (compresi i contributi dello Stato in fase di costruzione – ex interessi intercalari, pari a 685 milioni di euro).

Depurando tale cifra (7.176 milioni di euro) dai citati contributi dello Stato concessi in fase di costruzione dell'AV/AC, si ricavano contabilizzazioni del Gestore pari a 6.491 milioni di euro. Detta somma è notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto nell'aggiornamento al 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti (circa 8.500 milioni di euro), ma è in linea con la modifica delle previsioni di contabilizzazione già riportata nel PPI 2005.

Sulla Rete Convenzionale RFI S.p.A. ha effettuato, nel 2005, contabilizzazioni per circa 3.120 milioni di euro (di cui 3.049 su fonte Stato), con un incremento in percentuale del 30% circa rispetto al 2004 e del 90% rispetto alla media relativa agli anni 1993-2004. Nel 2004, l'incremento delle contabilizzazioni registrate sulla Rete Convenzionale rispetto all'anno precedente era stato inferiore al 10%.

Nel 2005, le contabilizzazioni relative agli investimenti del Sistema AV/AC (3.368 milioni di euro, esclusi gli ex interessi intercalari), sono state inferiori di circa il 20% rispetto a quelle registrate nel 2004 (4.247 milioni di euro) che, comunque, rappresenta l'anno in cui dette contabilizzazioni hanno raggiunto il valore di massimo storico.

▪ Contratto di Programma 1994-2000

Si rileva che 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 corrisponde ad un valore cumulato di spesa pari a 26.662

milioni di euro, pari al 90% del costo e dei finanziamenti stanziati a beneficio degli investimenti in parola.

Il volume di spesa realizzato nel 2005, pari a 510 milioni di euro, risulta pressoché equivalente al dato registrato l'anno precedente (522 milioni di euro), a conferma dell'avanzato stato di esecuzione di queste opere.

Il completamento dei progetti previsti dal Contratto è stimato per il 2009-2010. Di 71 progetti oggetto di specifico monitoraggio, 35 risultano ultimati (circa il 49% del totale), mentre per 12 progetti (circa il 17% del totale) RFI S.p.A. non fornisce previsioni di ultimazione.

Notevole sviluppo continuano a mostrare i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi, in particolare a Firenze (25 milioni di euro nel 2005), Torino (16 milioni di euro), Genova (9 milioni di euro) e Napoli (8 milioni di euro).

In linea con quanto esplicitato nella relazione dell'anno precedente, accanto ai Nodi elevata importanza hanno i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici e, soprattutto: Rete Sarda (21 milioni di euro nel 2005), Rete Calabria (12 milioni di euro), Diretrice Milano-Venezia (7 milioni di euro) e Diretrice Pontebbana (5 milioni di euro).

Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa l'83% del costo preventivato. Per le Diretrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 95%. Tali contabilizzazioni sono coerenti con gli obiettivi strategici del Gestore di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento dei nodi e delle principali direttrici.

Notevole sviluppo ha infine registrato l'attuazione del "Piano Soppressione Passaggi a Livello" (contabilizzazioni pari a 57 milioni di euro nel 2005, con un valore cumulato pari al 26% del finanziato).

Anche quest'anno, come per le due precedenti edizioni di monitoraggio, occorre registrare il valore estremamente esiguo delle contabilizzazioni relative ai progetti di potenziamento degli impianti intermodali: su 10 progetti monitorati, uno soltanto risulta ultimato; degli altri nove, quattro non presentano la data in cui ne è prevista l'ultimazione (sono, cioè, in fase di riprogrammazione), e due soltanto presentano, nel 2005, valori di contabilizzazioni significativi (Padova Interporto e Pomezia Santa Palomba).

In generale inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di attuazione precedentemente stimati e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio.

Il progetto "Variante di Gozzano", ad esempio, vede incrementare il proprio ritardo di ulteriori 6 mesi, che si sommano allo slittamento di 15 mesi già registrato nel 2004.

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano, nel 2005, ritardi consistenti sono:

- Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative (15 mesi);
- Potenziamento Infrastrutturale/Tecnologico VE-UD-Tarvisio (12 mesi);
- Nuovo Terminal containers a Padova Interporto (12 mesi);

- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma (9 mesi).

Tra le cause più importanti riportate da RFI S.p.A. cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano le criticità nel rilascio delle autorizzazioni da parte di Enti e soggetti terzi, le carenze di fattori produttivi, ragioni di carattere tecnico-funzionale (che possono riguardare la fase progettuale, quella realizzativa, variazioni di perimetro del progetto o criticità legate alle innovazioni tecnologiche) e la gestione negoziale e contrattuale con i fornitori.

- ***Contratto di Programma 2001-2005 e Nuovi Progetti di Legge Obiettivo***

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti su Rete Convenzionale, nel corso del 2005 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari a quasi il 40% rispetto al valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere contabilizzate al 31.12.2005 (esclusi i nuovi progetti di Legge Obiettivo) risulta pari a 13.697 milioni di euro, dei quali 2.585 milioni computati nel corso del 2005 (nel 2004 dette contabilizzazioni erano state pari a 1.871 milioni di euro).

Globalmente, il contabilizzato su Rete Convenzionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 (13.697 milioni di euro) ammonta al 20% circa del costo complessivo (68.723 milioni di euro) ed al 40% circa dei corrispondenti finanziamenti per competenza (35.263 milioni di euro). Va evidenziato che nel costo, ricavato dai dati del PPI 2005, sono ricomprese molte opere di recente introduzione nonché l'estensione di alcuni interventi (v. Manutenzione Straordinaria e Ricerca) sino al 2010.

L'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2005 è venuto dagli investimenti di potenziamento e sviluppo ereditati dal precedente Contratto di Programma (previsti dalle Tabelle 2 e 2bis del Contratto) e dagli investimenti di manutenzione straordinaria riportati dalla Tabella 4 del CdP 2001-2005.

I "Nuovi progetti di Legge Obiettivo" si trovano ancora nelle fasi di avvio preliminare e non producono, al momento, significativi livelli di spesa.

Tabella 6.49 – CdP 01-05 e Nuovi Progetti di Legge Obiettivo: evoluzione degli investimenti al 31.12.2005 (escluso Sistema AV/AC)

TABELLE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (Investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	31,05%	46,65%
Tabella 2bis (Altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	53,51%	57,23%
Tabella 3 (Nuovi progetti di sviluppo)	1,43%	5,29%
Tabella 4 (Upgrading e Manutenzione straordinaria estesa sino al 2010)	21,90%	49,58%
Tabella 5 (Ricerca estesa sino al 2010)	29,53%	65,55%
Tabella 6 (Risanamento acustico e gallerie, estesa sino al 2010)	2,44%	8,45%
Nuovi di Legge Obiettivo	0,09%	37,30%

In sintesi, gli investimenti di cui trattasi evidenziano, al 31.12.2005, l'evoluzione riportata nella precedente Tabella 6.49 (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).

In analogia con quanto rilevato per il Contratto di Programma 1994-2000 continua a crescere la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici, per i quali il contabilizzato 2005 è pari a 818 milioni di euro, con un aumento percentuale del 46% rispetto all'anno precedente. Gli sviluppi più significativi, nel 2005, sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Diretrice Brennero (229 milioni di euro);
- Diretrice Adriatica (115 milioni di euro);
- Diretrice Milano-Venezia (115 milioni di euro);
- Diretrice Tirrenica Nord (90 milioni di euro);
- Rete Siciliana (82 milioni di euro).

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi (circa 424 milioni di euro nel 2005, con un incremento del 15% rispetto al 2004). Nel 2005, gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i Nodi di Milano (157 milioni di euro), Roma (70 milioni di euro), Napoli (54 milioni di euro), Bologna (47 milioni di euro) e Palermo (30 milioni di euro).

Per quanto concerne i tempi di ultimazione delle opere, anche per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni.

Il progetto “Realizzazione Gronda Merci di Roma” presentava un consistente ritardo già lo scorso anno (18 mesi) e registra un ulteriore slittamento dei tempi di esecuzione pari a 9 mesi. Il progetto “Raddoppio Palermo-Messina”, accumula un ulteriore ritardo di 15 mesi, che vanno ad aggiungersi a quelli già riscontrati nel corso degli ultimi 2 anni (18 mesi nel 2003, 21 mesi nel 2004, 15 mesi nel 2005).

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano, nel 2005, ritardi consistenti sono:

- Nuova Linea a Monte del Vesuvio (51 mesi);
- Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese (24 mesi);
- Rilevamento termico Boccole – fase nuovo piano regolatore generale (24 mesi);
- Ricerca ERTMS (21 mesi);
- Potenziamento tecnologico BO-VR-Brennero (18 mesi);
- Raddoppio Palermo-Messina (15 mesi).

Le cause più importanti riportate da RFI S.p.A. cui i ritardi vengono ascritti sono, sostanzialmente, le stesse già menzionate per i progetti del CdP 1994-2000: criticità nel rilascio delle autorizzazioni da parte di Enti e soggetti terzi, carenze di fattori produttivi, ragioni di carattere tecnico-funzionale (che possono riguardare la fase progettuale, quella realizzativa, variazioni di perimetro del progetto o criticità legate alle innovazioni tecnologiche) e la gestione negoziale e contrattuale con i fornitori.

Per quanto concerne gli investimenti per la realizzazione del Sistema AV/AC, invece, le contabilizzazioni complessive relative all'anno 2005 sono pari a 3.368 milioni di euro contro i 4.247 dell'anno precedente, con una diminuzione della spesa pari al 20% circa.

Gli investimenti dell'asse Torino-Milano-Napoli presentano, al 31/12/2005, una percentuale di avanzamento economico del 67% rispetto al costo preventivato (20.167 milioni di euro contabilizzati, rispetto al costo complessivo di 30.170): alcuni lotti funzionali risultano finalmente avviati all'esercizio commerciale (Roma-Gricignano, verso Napoli).

Occorre registrare, comunque, il ritardo accumulato nell'avvio delle opere del “Resto del Sistema AV/AC” (Terzo valico dei Giovi e Milano-Verona -Padova), dovuto sia a all'iter di approvazione dei progetti, sia alle difficoltà legate all'attivazione dei relativi finanziamenti.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2005, si sono avute sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli.

6.9.1. Conclusioni

Le contabilizzazioni complessive relative agli investimenti del Gruppo FS, nel 2005, sono state pari a circa 8 miliardi di €.

La società di trasporto, Trenitalia S.p.A., ha contabilizzato, sempre nel 2005, circa 1,4 miliardi di €, con un incremento del 12% rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (il 2004 aveva fatto registrare un incremento della spesa di circa il 7% rispetto al 2003). Dette contabilizzazioni riguardano, principalmente, l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile (per oltre 1 miliardo, di cui meno del 5% a valere sulle residue fonti statali). Noto impulso, rispetto agli anni precedenti, registra il programma di attrezzaggio a bordo con le nuove tecnologie per la sicurezza e per l'efficientamento della circolazione. Inoltre, sempre per quanto concerne il settore della sicurezza, nel corso del 2005 - su precise indicazioni della scrivente Amministrazione e sulla base di un proficuo confronto con RFI, i rappresentanti della Conferenza Stato-Regioni ed, ovviamente, Trenitalia - è stato messo a punto un programma di attrezzaggio a bordo dei sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il supporto alla condotta che, in concomitanza con la realizzazione dei relativi sottosistemi di terra da parte di RFI, prevede che tutto il materiale rotabile di Trenitalia risulti provvisto delle moderne tecnologie per la sicurezza entro giugno 2008. La maggior parte delle installazioni è prevista negli anni 2006 e 2007.

Si rappresenta, inoltre, che la parte del programma degli investimenti di Trenitalia finanziata dallo Stato (a valere, in ultimo, sulle risorse recate dalla Legge Finanziaria del 1998, contrattualizzate con il II Addendum al CdP 1994-2000) è ormai in fase di conclusione.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali, nel 2005 RFI S.p.A. ha contabilizzato, per gli investimenti, circa 6,5 miliardi di € confermando, sostanzialmente, la capacità di spesa già espressa nel 2004.

Tale dato, notevolmente inferiore rispetto ai circa 8,5 miliardi di euro previsti dal Gestore nel PPI 2004, conferma quanto già espresso nella Relazione dello scorso anno nella quale si preannunciava che - in relazione alla capacità mostrata dal mercato di assorbire, in termini di produttività e di qualificazione tecnologica, l'ingente mole degli investimenti avviati - ulteriori margini di crescita delle contabilizzazioni sarebbero stati, secondo il parere della scrivente Amministrazione, assai ristretti.

Trattasi, dunque, di un buon risultato, notevolmente superiore rispetto alla media della spesa registrata nel corso degli anni passati, in cui la realizzazione della direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli si conferma la principale artefice rappresentando, da sola, più del 50% delle contabilizzazioni complessive. Proprio il Sistema AV/AC, comunque, mostra, per la prima volta nel corso dell'ultimo quinquennio, una diminuzione delle contabilizzazioni rispetto all'anno precedente (da 4,2 miliardi nel 2004, a 3,4 miliardi nel 2005).

Sulla rete convenzionale, invece, le contabilizzazioni complessive si sono incrementate di circa il 30% rispetto al 2004.

Il dato più importante degli avanzamenti fisici relativi allo stato di attuazione degli investimenti infrastrutturali al 2005 è rappresentato dall'attivazione della prima tratta ferroviaria italiana con tecnologia ad Alta Velocità sulla linea Roma - Napoli (oltre 200 Km, da Roma a Gricignano).

In totale, nel 2005, sono stati realizzati circa 332 Km di nuove linee (di cui 296 sulla direttrice AV/AC TO-MI-NA), tutte elettrificate. Inoltre sono state dotate delle tecnologie di sicurezza per il controllo della marcia dei treni (SCMT) circa 2.900 Km della Rete Convenzionale.

Un'altro dato positivo è rappresentato dall'aumento delle contabilizzazioni relative agli investimenti infrastrutturali sulla Rete Convenzionale nel Mezzogiorno che, dopo la flessione registrata nel 2004, si sono riallineate con la curva di crescita disegnata nel corso degli anni dal 2001 al 2003: anche questo riallineamento era stato preannunciato nella precedente Relazione, sulla base dell'avvenuta cantierizzazione di importanti interventi in Sicilia ed in Campania.

Il valore totale delle opere contabilizzate nel 2005 nel Mezzogiorno sulla Rete Convenzionale (pari a 807 milioni di euro, con un incremento del 25% rispetto al 2004) rappresenta circa il 25% di quanto contabilizzato, a livello nazionale, su detta Rete. Questo dato percentuale risente del contestuale, maggiore incremento delle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia" che, comunque, continua a manifestare una maggiore velocità di crescita nella realizzazione delle opere (+32% rispetto al 2004).

Tra le attivazioni più importanti al Sud, oltre alla realizzazione della tratta Campana (78 Km) della citata linea AV/AC Roma - Napoli, si segnalano 38 Km di raddoppi di linea, 10 Km di elettrificazioni e 535 Km di attrezzaggio con SCMT.

Tra le note negative, invece, il monitoraggio effettuato ha evidenziato come continuino a verificarsi, sia pure in maniera attenuata rispetto al 2004, ulteriori incrementi dei tempi e dei costi stimati per l'attuazione di alcuni investimenti.

Nel 2005, infatti, 45 progetti in corso o programmati sulla Rete Convenzionale hanno visto posticipare le stime precedentemente effettuate sulla data prevista di ultimazione, con ritardi per complessivi 465 mesi e con un massimo di oltre 4 anni su un singolo investimento (Nuova linea a monte del Vesuvio). Le cause principali dei ritardi continuano ad essere riconducibili alle fasi che precedono la realizzazione vera e propria, e cioè alla fase di progettazione ed all'iter autorizzativo dei progetti.

Le richieste e le prescrizioni degli Enti Locali interessati nel corso della fase autorizzativa figurano anche tra i principali fattori da cui derivano gli incrementi delle stime dei costi di alcune opere. Le altre cause di questi aumenti riguardano le variazioni dell'oggetto dell'investimento (estensioni e varianti) ed il recepimento di quanto stabilito in accordi internazionali (v. nuovo collegamento Torino-Lione).

Come è noto, su precisa indicazione del CIPE in merito alle problematiche connesse all'affidabilità delle stime che caratterizzano i progetti di investimento, la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha attivato una specifica indagine i cui primi risultati hanno evidenziato alcune criticità riguardanti, sostanzialmente:

- la fase iniziale di individuazione delle esigenze, degli obiettivi e dell'oggetto dell'intervento;
- il processo di validazione dei progetti interno ad RFI;
- le richieste, non sempre attinenti alla funzionalità ferroviaria, che Enti terzi avanzano nelle fasi approvative;
- la stima dei costi degli interventi, basata su livelli tariffari non sempre in linea quelli di mercato.

Detti risultati sono stati inviati al CIPE nel Marzo 2006, insieme alla proposta di alcune misure correttive da poter apportare al complesso processo di attuazione degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria. In ogni caso, occorrerà proseguire l'azione sin qui svolta al fine di promuovere misure strutturali necessarie a pervenire al risultato - essenziale, per conferire stabilità ed affidabilità al programma degli investimenti - che gli incrementi delle stime dei tempi e - soprattutto - dei costi degli investimenti rappresentino, nel corso degli anni, sporadiche e giustificate eccezioni.

Ovviamente, una maggiore attenzione alle fasi di progettazione e di validazione dei progetti da parte del Gestore, una maggiore responsabilizzazione e coinvolgimento delle imprese che appaltano i lavori, ma anche una maggiore certezza sulla conferma e sulla disponibilità dei finanziamenti programmati, nonché una contrazione dei tempi che intercorrono tra l'approvazione del programma di pianificazione delle risorse (PPI), l'effettivo stanziamento delle stesse (Legge Finanziaria) e la contrattualizzazione finale tra Stato e Gestore dell'infrastruttura (Contratto di Programma), gioverebbero notevolmente ai fini del rispetto del programma di attuazione degli investimenti.

Alla base di tutto, comunque, resta il fatto che il Piano degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria prevede, attualmente, un "monte investimenti" complessivo di circa 180 miliardi di € (valore PPI 2005). La sua completa attuazione in un'orizzonte temporale che si aggira intorno al 2020 prevede, dal 2007 al 2010, la necessità di disporre, per competenza, di finanziamenti variabili tra oltre 20 miliardi di € (nel 2007 e 2008) e 10 miliardi di € (nel 2010); per quanto concerne la cassa, l'attuazione del Piano evidenzia la necessità di oltre 7 miliardi di € all'anno.

Trattasi di cifre importanti, commisurate alla valenza degli investimenti programmati, ma notevolmente superiori a quelle rese disponibili negli anni scorsi e non facilmente sostenibili.

Proprio per questo è attualmente in corso una rielaborazione dei livelli di priorità dei vari investimenti, finalizzata ad individuare le opere più importanti che - in considerazione delle previsioni del possibile, futuro impegno finanziario da parte dello Stato e dell'effettiva capacità di spesa espressa dal mercato e dalla stessa RFI - possono essere avviate o completate nel breve e medio periodo.

Questa graduazione delle priorità dovrà ovviamente tenere conto sia dell'attuale stato di avanzamento dei progetti che della necessità di salvaguardare il raggiungimento degli obiettivi principali, che sono l'incremento della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete del Mezzogiorno, la tutela ambientale ed il riequilibrio modale nel trasporto delle persone e delle merci, il rispetto degli accordi internazionali, il completamento delle nuove linee già in fase di costruzione, prima tra tutte la moderna direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Contestualmente alla citata rimodulazione delle priorità - anche a seguito delle recenti valutazioni di Eurostat in materia di debito pubblico e di classificazione, nell'ambito dei settori istituzionali, delle società controllate dallo Stato (tra cui RFI) - occorrerà definire, con il Ministero dell'economia e delle finanze, le modalità più opportune e le procedure di attivazione dei finanziamenti degli investimenti ferroviari sulla rete convenzionale e sulla rete AV/AC, già in parte introdotte dalla Finanziaria 2006 e dal D.L. n. 223/2006 con la concessione di contributi in conto impianti.

Ciò fatto, sarà possibile stipulare il nuovo Contratto di Programma con il Gestore dell'infrastruttura comprendente gli investimenti in corso (provenienti dai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, quest'ultimo prorogato sino al 2006) e gli investimenti programmati da avviare nel periodo di vigenza contrattuale.

Si evidenzia, in ultimo, l'esigenza che detta stipula avvenga entro l'anno in corso, anche al fine di non generare una temporanea vacanza nella definizione dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, con possibili ripercussioni non solo sugli investimenti ma anche sulla sicurezza, sul funzionamento e sulla gestione della rete ferroviaria nazionale.

Appendice A – Finanziamenti straordinari per le aree depresse

Le risorse stanziare per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nelle aree depresse del Paese sono previste dai seguenti provvedimenti:

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997) 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;
- 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;
- Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.08.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali e per il collegamento e la progettazione di alcune linee: l'importo originario assegnato ammontava complessivamente a 250 milioni di euro, di cui 96 milioni di competenza di RFI S.p.A..

Come già evidenziato, a seguito della Legge 144/99 che ha portato un definanziamento dell' 1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 pari a 1,792 milioni di euro (1,4 milioni di euro per la parte di competenza di RFI S.p.A.) e di una diversa allocazione delle risorse sui singoli progetti delle Leggi 341/95 e 135/97, il finanziamento originario concesso ha subito delle modifiche: la nuova situazione è riportata in dettaglio nella Tabella A.1.

Tabella A.1 – Ripartizione finanziamenti (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Programma miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno	47,2	47,2
Nuova linea Ferrandina-Matera	36,2	36,2
Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito	42,6	42,6
Velocizzazione linea Sibari-Cosenza	25,8	25,8
Velocizzazione linea Foligno-Terentola	12,9	12,9
Totale Legge 341/95	164,7	164,7
Elettrificazione linea Taranto Brindisi	15,5	15,5
Linea Lamezia-Catanzaro	20,7	20,7
Totale Legge 641/96	36,2	36,2
Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano	3,6	3,6
Miglioramento tecnologie	89,3	90,5

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Materiale rotabile	154,9	154,5
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6	-
Totale Legge 135/97	250,5	248,7
Raddoppio Bari – Taranto	15,5	15,5
Totale Legge 208/98	15,5	15,5
Totale	466,8	465

Altre Leggi di Finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.03.1996 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;
- Legge 208/98 (Delibera CIPE 06.08.1999) 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.

Lo stato di attuazione dei provvedimenti analizzati nel presente paragrafo è sinteticamente rappresentato nelle successive Tabelle. Si precisa che nella Tabella A.2 non vengono presi in considerazione i finanziamenti relativi al materiale rotabile (per l'importo di 154,5 milioni di euro). Dalle lettura delle cifre si evince che risulta attivato il complesso delle risorse, con una percentuale di lavori in corso pari all'88% ed una spesa consuntivata pari al 62% del totale.

Tabella A.2 – Stato di attuazione al 31.12.2005 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98

STATO DI ATTUAZIONE	MILIONI DI €
Progetti attivati	310,5
Progetti da attivare	0
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	273,5
Lavori da avviare	37
Perizia di spesa	273,5

Tabella A.3 – Stato di attuazione Leggi Aree Depresse - Legge 341/95, Legge 135/97, Legge 641/96 e Legge 208/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINANZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	47,2	41,7
Direttrici	1	Rete Calabria	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	25,8	18,6
		Direttrice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (più progettazione Matera - Altamura FAL)	36,2	-	36,2	36,2	2,6
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	42,6	18,8
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,9	12,9
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	164,7	94,6
Sistema controllo marcia treni	3	Programma SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	5,4	-	5,4	5,4	5
Immobilitazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	2,6	(2,6)	-	-	-
Direttrici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	29,7	-	29,7	29,7	29,3
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	37,2	1,2	38,4	38,4	34,9
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	17,0	3,6

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINANZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	-	3,6	3,6	3,6
Materiale rotabile	2	Materiale rotabile	Acquisto e revamping materiale rotabile	154,9	(0,4)	154,5	154,5	148,1
Totale Legge 135/97				250,5	(1,8)	248,7	248,7	224,4
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	14,1
		Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	7,7
Totale Legge 641/96				36,2	-	36,2	36,2	21,8
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	15,5	-
Totale Legge 208/98				15,5	-	15,5	15,5	-
Totale Aree Depresse				466,8	(1,8)	465	465	340,8

Appendice B – Finanziamenti definiti con apposite Leggi

Originariamente, nei provvedimenti di cui si tratta, era stato disposto che le risorse da corrispondere venissero conferite a FS S.p.A. sotto forma di contributi alla realizzazione di opere specifiche. Tale modalità di apporto è stata modificata con la Legge 23.12.2000 n. 388 (Legge Finanziaria 2001) che ha stabilito che le risorse finanziarie previste:

- 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;

siano da attribuire quali aumenti di capitale sociale per le finalità previste dalle medesime Leggi.

Legge n. 30 del 27.02.1998

La Legge 27.2.98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a concedere a FS S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro 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 per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la Legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro successivamente ridotti di 40,1 milioni di euro per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Come mostrato nelle successive Tabelle, al 31.12.2005 tutte le risorse previste dal provvedimento sono state attivate e le opere sono in corso di realizzazione con una percentuale di contabilizzato pari al 10%.

Tabella B.1 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	210,4
Progetti da attivare	-
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	210,4
Lavori da avviare	-
Perizia di spesa	210,4

Tabella B.2 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINIZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Direttrici	I	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	242,7	40,1	202,6	202,62	13,3
Nodi		Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,7
Totale Legge 30/98				250,5	40,1	210,4	210,4	21

Legge n. 194 del 18.07.1998

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, successivamente ridotti di 2,6 milioni di euro per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Le contabilizzazioni effettuate al 31.12.2004 risultano pari a quasi 8 milioni di euro, che rappresentano il 75% delle risorse complessivamente stanziata dalla Legge.

Legge n. 472 del 07.12.1999

La Legge 472 del 7/12/99, *interventi nel settore dei trasporti*, prevedeva finanziamenti in favore di FS S.p.A. per collegamenti internazionali intermodali e altri di investimenti.

L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti a cura di FS S.p.A.. In particolare, a valere sul comma 5, sono state autorizzate spese per circa 83 milioni di euro per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n. 5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno.

Con il comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro per l'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.

Lo stato di attuazione della Legge è sinteticamente rappresentato nelle Tabelle successive; dalle letture delle cifre in queste riportate si evince che è stata attivata il

50% delle risorse e che, a valere su quest'ultime, si registra una percentuale di lavori in corso pari al 30% ed un contabilizzato pari al 19%.

I progetti di investimento riportati nelle prime quattro righe della Tabella B.4 ed evidenziati con un asterisco (*), fanno capo ai nuovi interventi definiti dalla Legge Obiettivo e per i quali sono state avviate le attività preliminari di studio e progettazione. Per tali progetti, sono state utilizzate, in via provvisoria, delle anticipazioni su risorse già disponibili in attesa del reperimento dei finanziamenti dedicati.

Tabella B.3 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	80,0
Progetti da attivare	6,7
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	12,8
Lavori da avviare	67,2
Perizia di spesa	12,8

Tabella B.4 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA	PROGETTO	FINANZIATO	DELIBERATO AL 31.12.20045	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Nodi	1	Progetto di Legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia *	-	1,8	1,2
Direttrici	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona *	-	0,3	0,2
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste *	-	3,5	1,8
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento) *	-	1,2	0,4
Riqualficazioni Stazioni	3	Riqualficazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Buttigaglia	2,6	2,6	0,8
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	32,7	2,5
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,5	1,2	1,1
Totale Legge 472/99				86,7	43,1	8,1

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 su Rete
Convenzionale (*importi in lire*)

Elaborato di sintesi

RFI S.p.A. – Rete Convenzionale

Principali realizzazioni ed attivazioni avvenute nel 2005



Nuove linee: 36 Km



Raddoppi: 70 Km



Varianti di linea: 40 Km



Eletttrificazioni: 44 Km



Sistema Controllo Marcia Treno: 2.900 Km



Soppressione Passaggi a Livello: 185

RFI S.p.A. – Sistema AV/AC

Principali realizzazioni avvenute nel 2005

296 Km di:



Nuove linee a doppio binario



Elettrificazioni



ERTMS (European Train Traffic Management System)



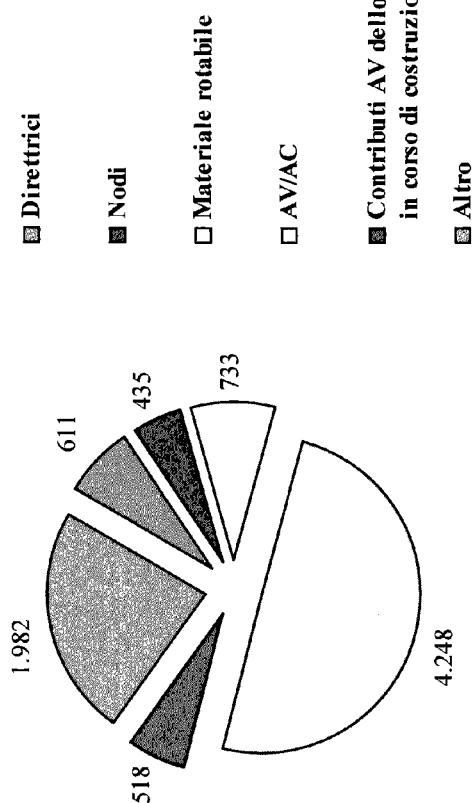
SCC/AV (Sistema di Comando e Controllo)

Trenitalia S.p.A.**Materiale rotabile entrato in servizio nel 2005****Numero****Mezzi****Locomotive****83****Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte****27****Minuetto****92**

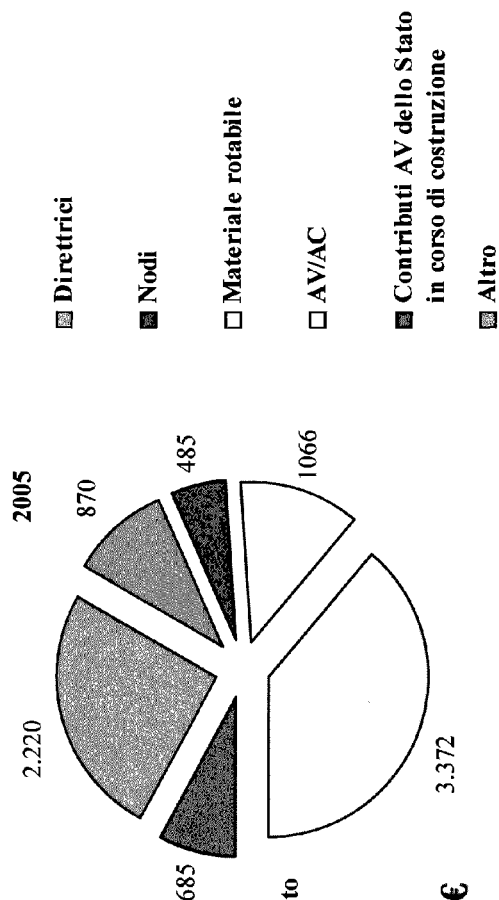
Gruppo FS

Contabilizzazioni per tutte le fonti

2004



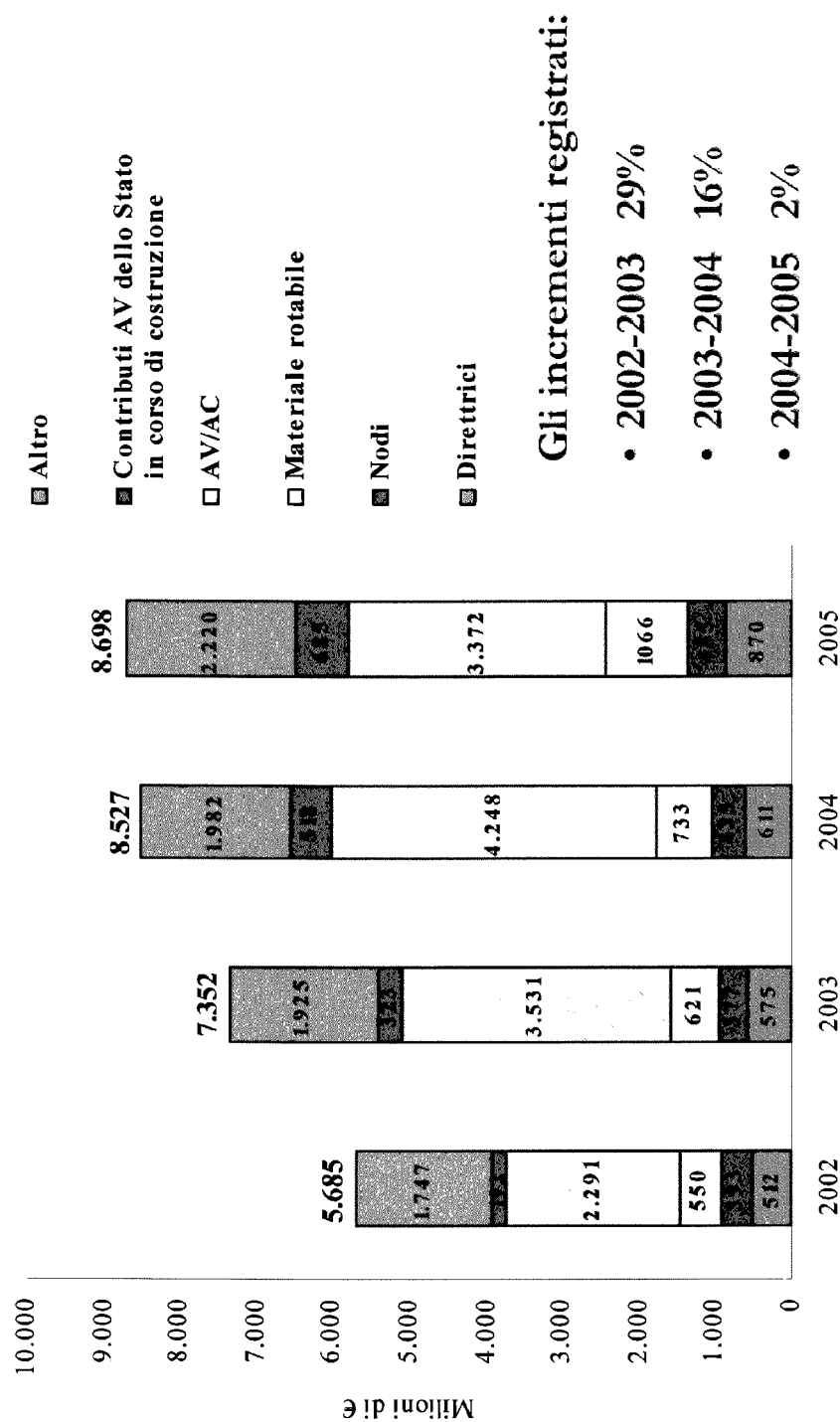
Totale contabilizzato nel 2004: 8.527 milioni di €



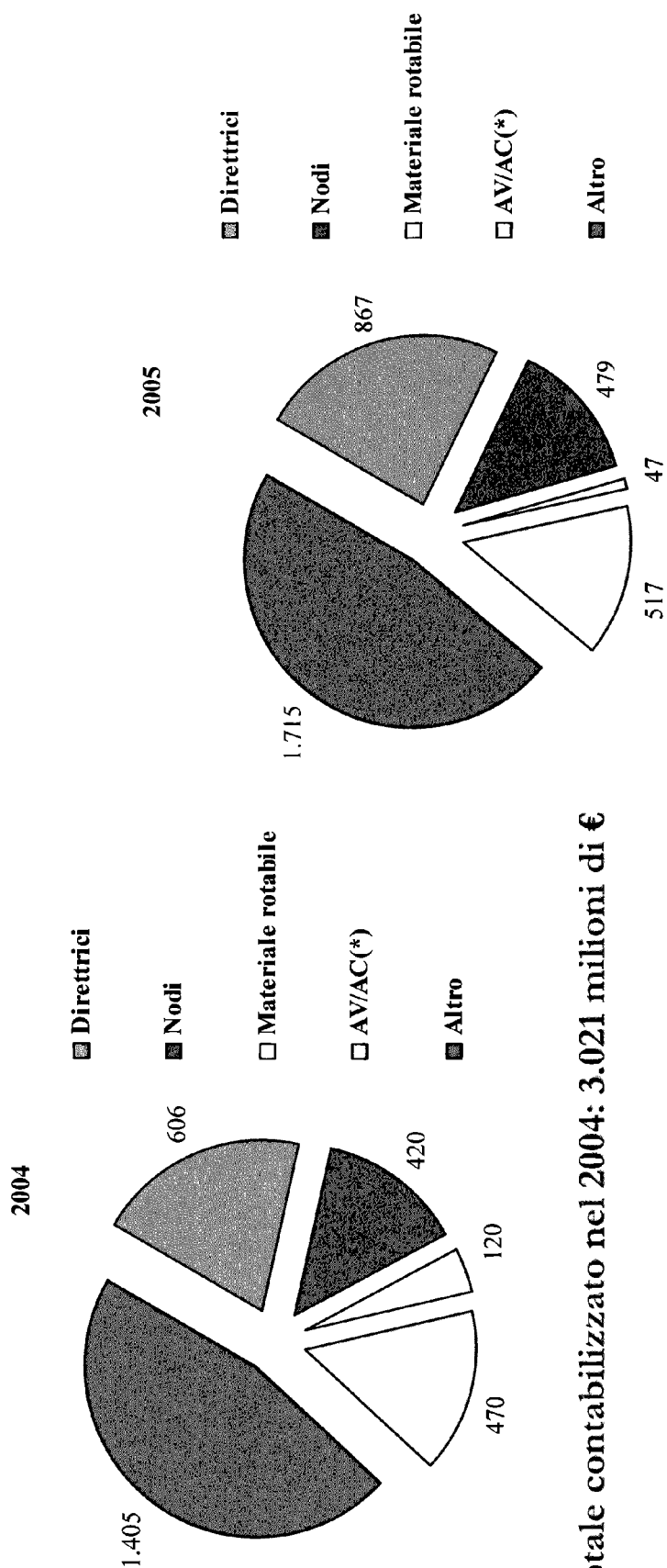
Totale contabilizzato nel 2005: 8.698 milioni di €

Gruppo FS

Contabilizzazioni per tutte le fonti



Gruppo FS Contabilizzazioni solo fonte Stato



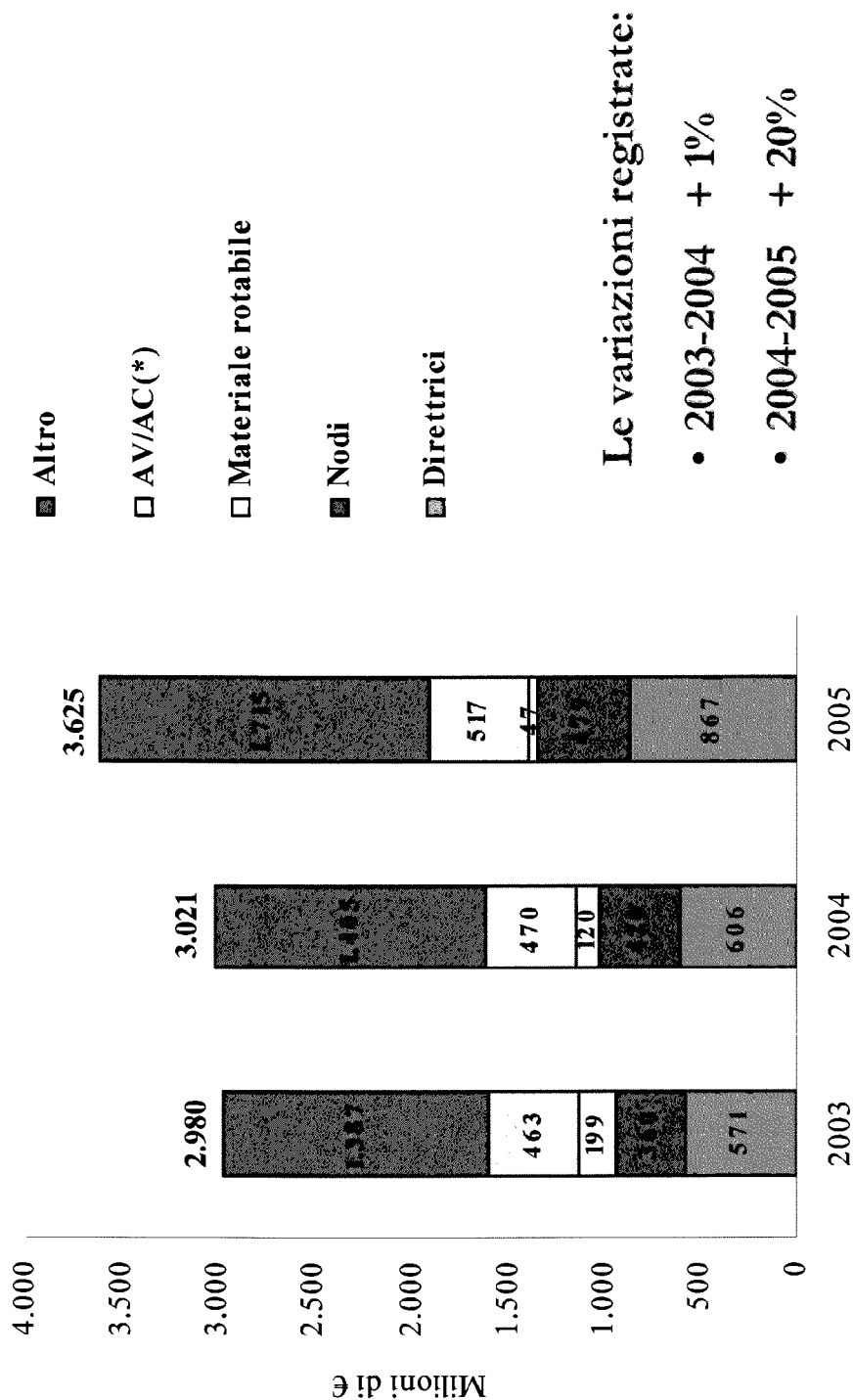
Totale contabilizzato nel 2004: 3.021 milioni di €

Totale contabilizzato nel 2005: 3.625 milioni di €

(*) Trattasi sostanzialmente dei contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari. Dal 2003 lo Stato finanzia solo detti contributi.

Gruppo FS

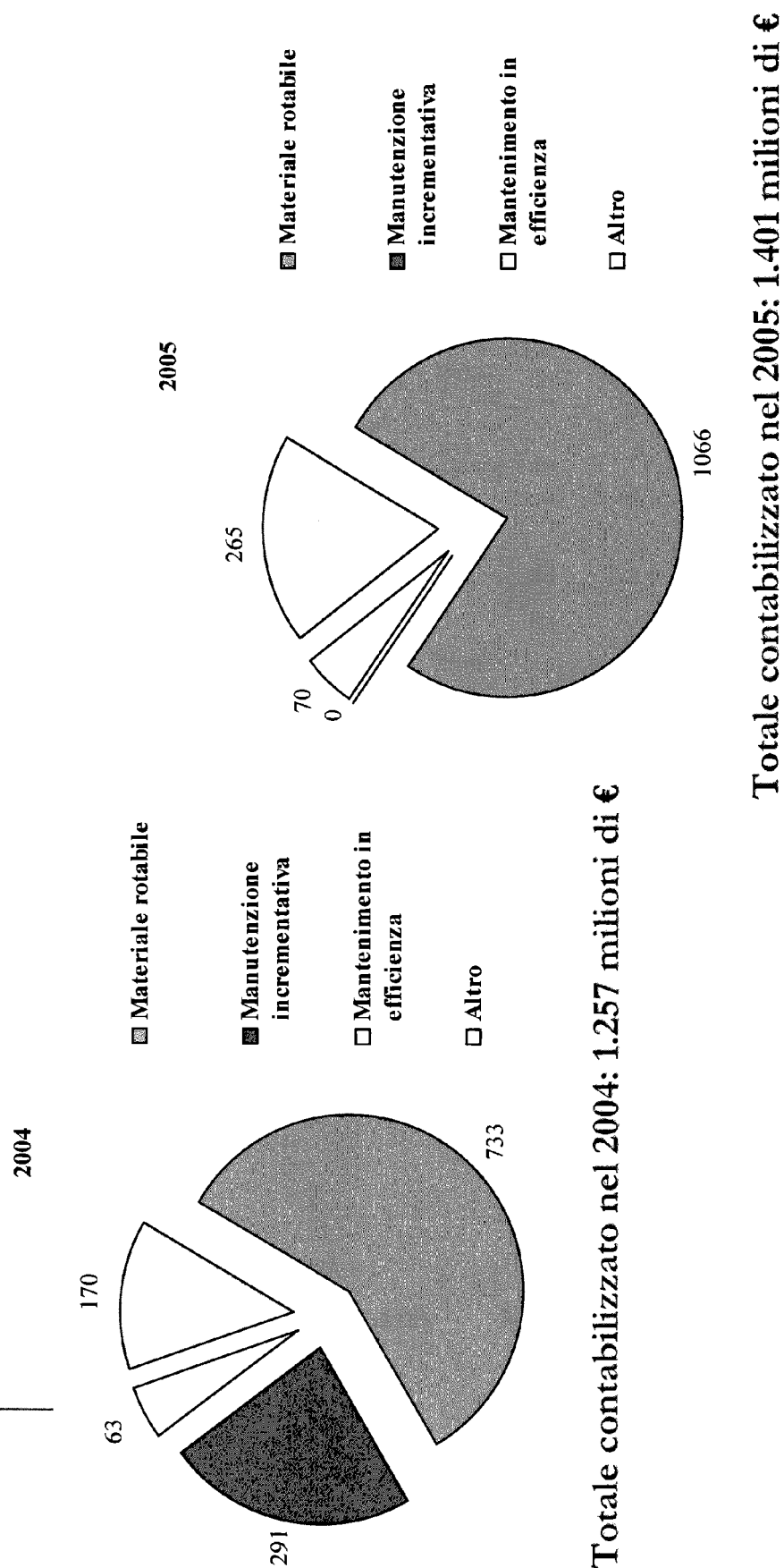
Contabilizzazioni solo fonte Stato



(*) La quota AV/AC comprende anche i contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari. Dal 2003 lo Stato finanzia solo detti contributi.

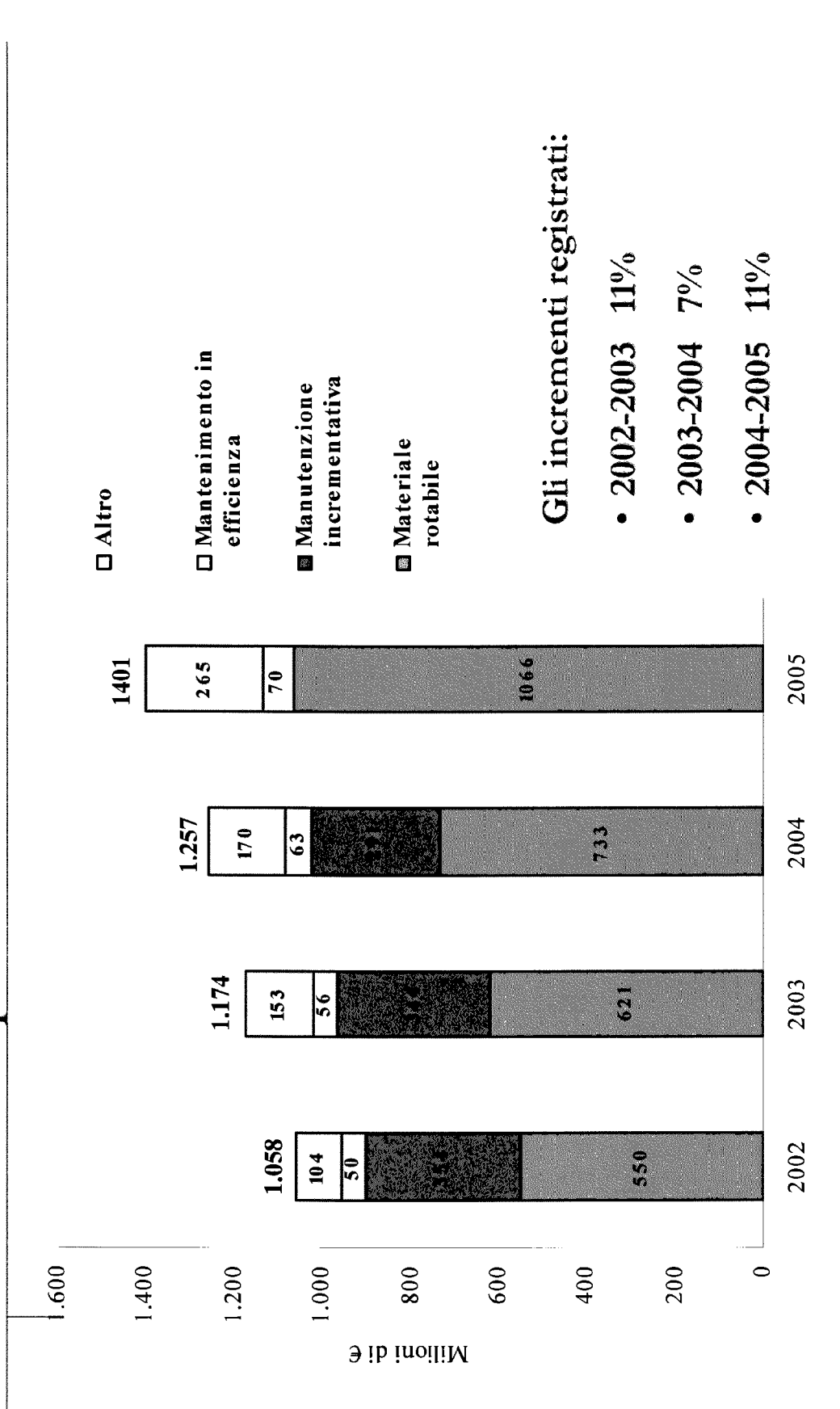
Trenitalia S.p.A.

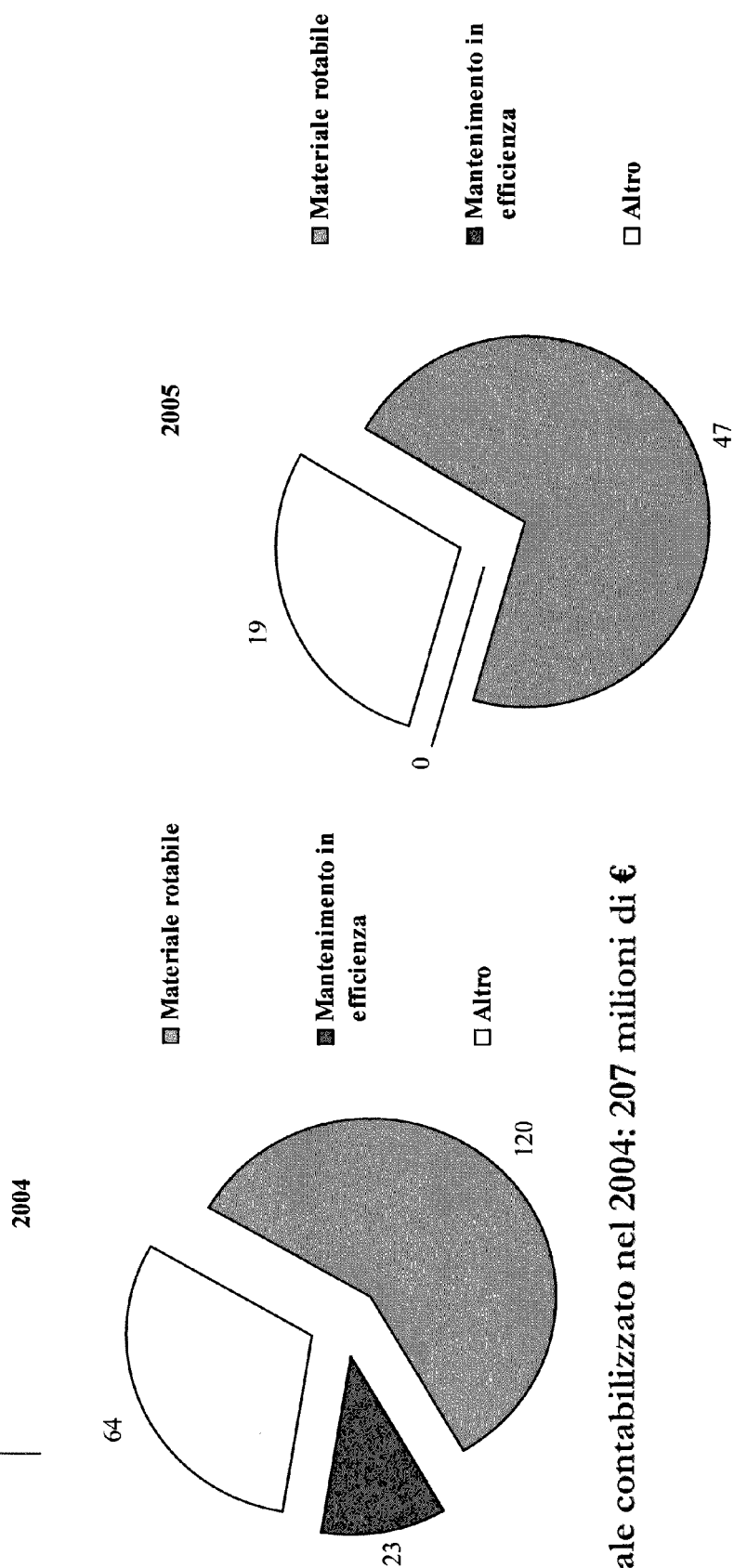
Contabilizzazioni per tutte le fonti



Trenitalia S.p.A.

Contabilizzazioni per tutte le fonti



Trenitalia S.p.A.**Contabilizzazioni solo fonte Stato^(*)**

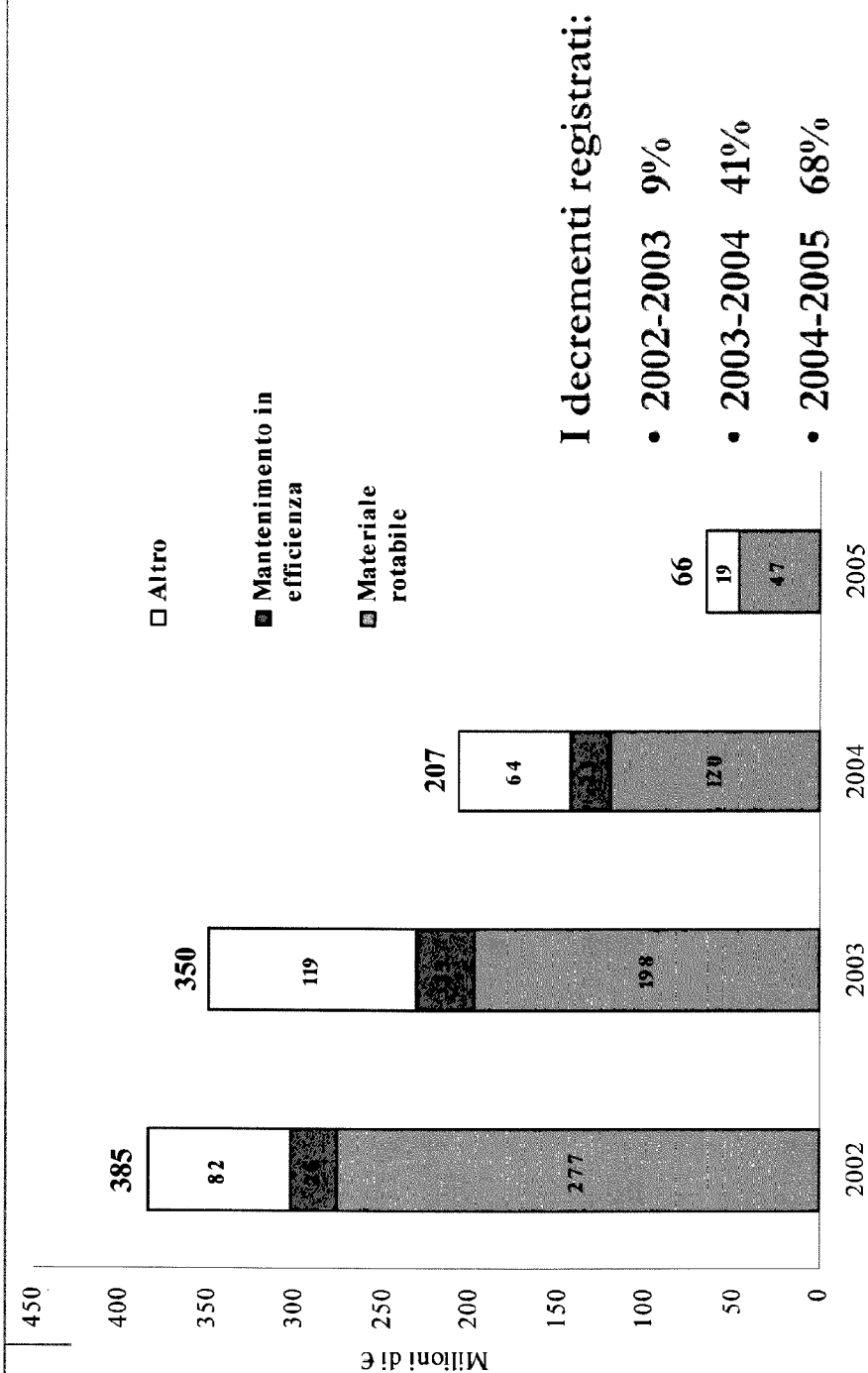
Totale contabilizzato nel 2004: 207 milioni di €

Totale contabilizzato nel 2005: 66 milioni di €

^(*) Gli ultimi finanziamenti disposti dallo Stato a favore degli investimenti di Trenitalia S.p.A. risalgono al II Addendum del Contratto di Programma 1994-2000. La flessione della spesa è fisiologica, il programma di investimenti su fonti statali tende ad esaurirsi.

Trenitalia S.p.A.

Contabilizzazioni solo fonte Stato(*)

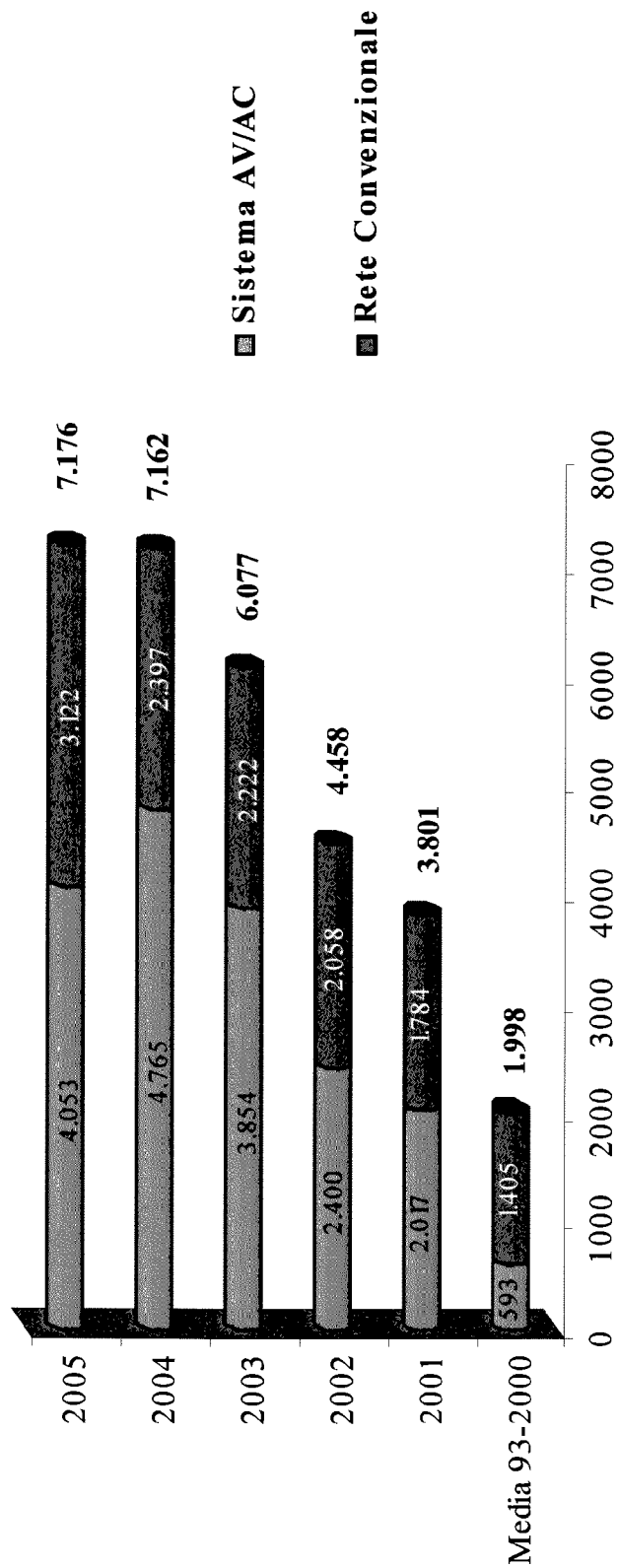


(*) Gli ultimi finanziamenti disposti dallo Stato a favore degli investimenti di Trenitalia S.p.A. risalgono al II Addendum del Contratto di Programma 1994-2000. La flessione della spesa è fisiologica, il programma di investimenti su fonti statali tende ad esaurirsi.

RFI S.p.A.

Contabilizzazioni per tipo rete

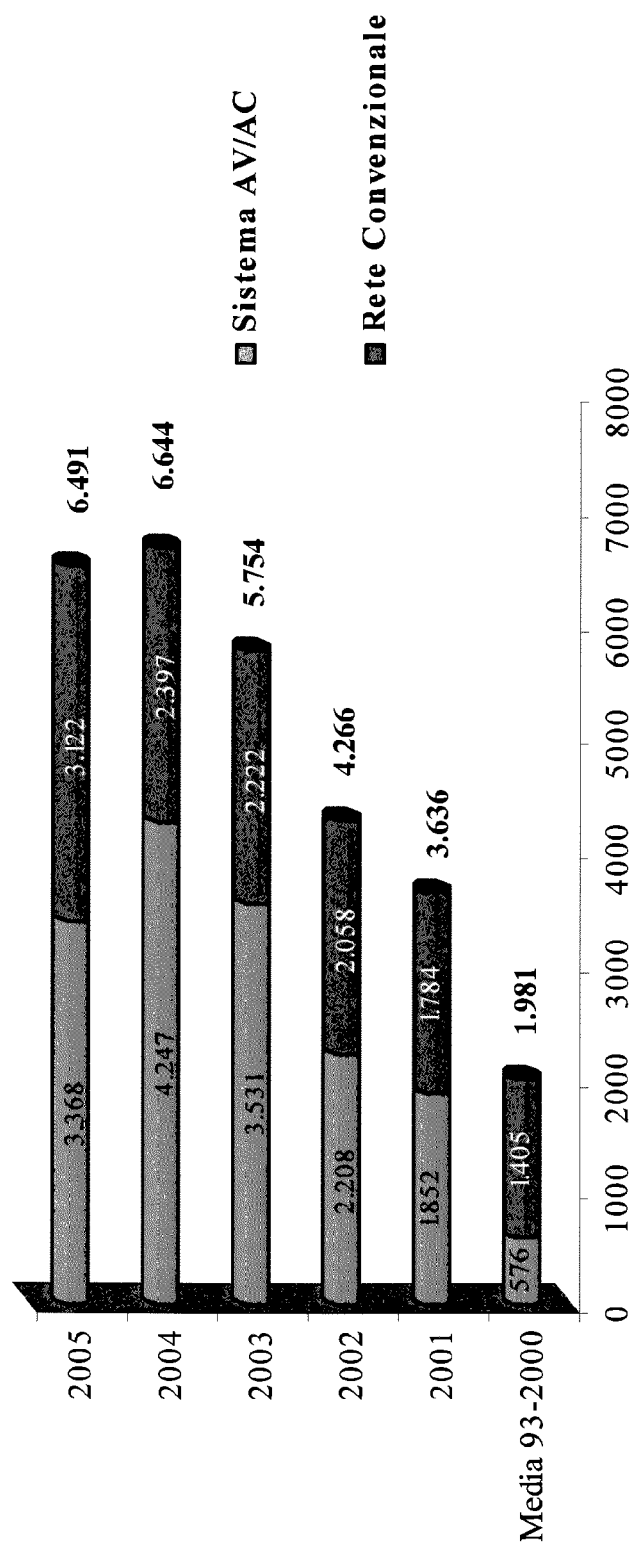
RFI - Andamento contabilizzazioni totali per tipo rete



RFI S.p.A.

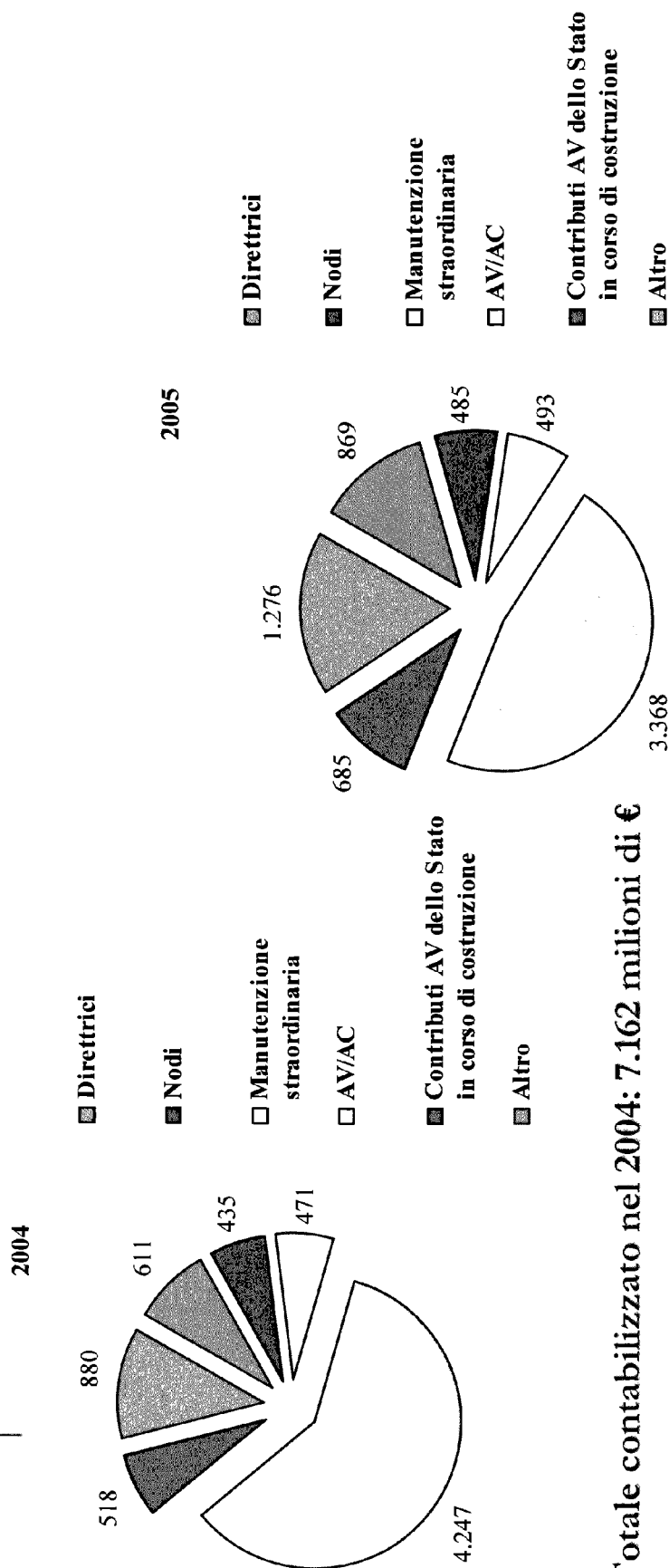
Contabilizzazioni per tipo rete (al netto dei contributi AV dello Stato in corso di costruzione)

RFI - Andamento contabilizzazioni per tipo rete



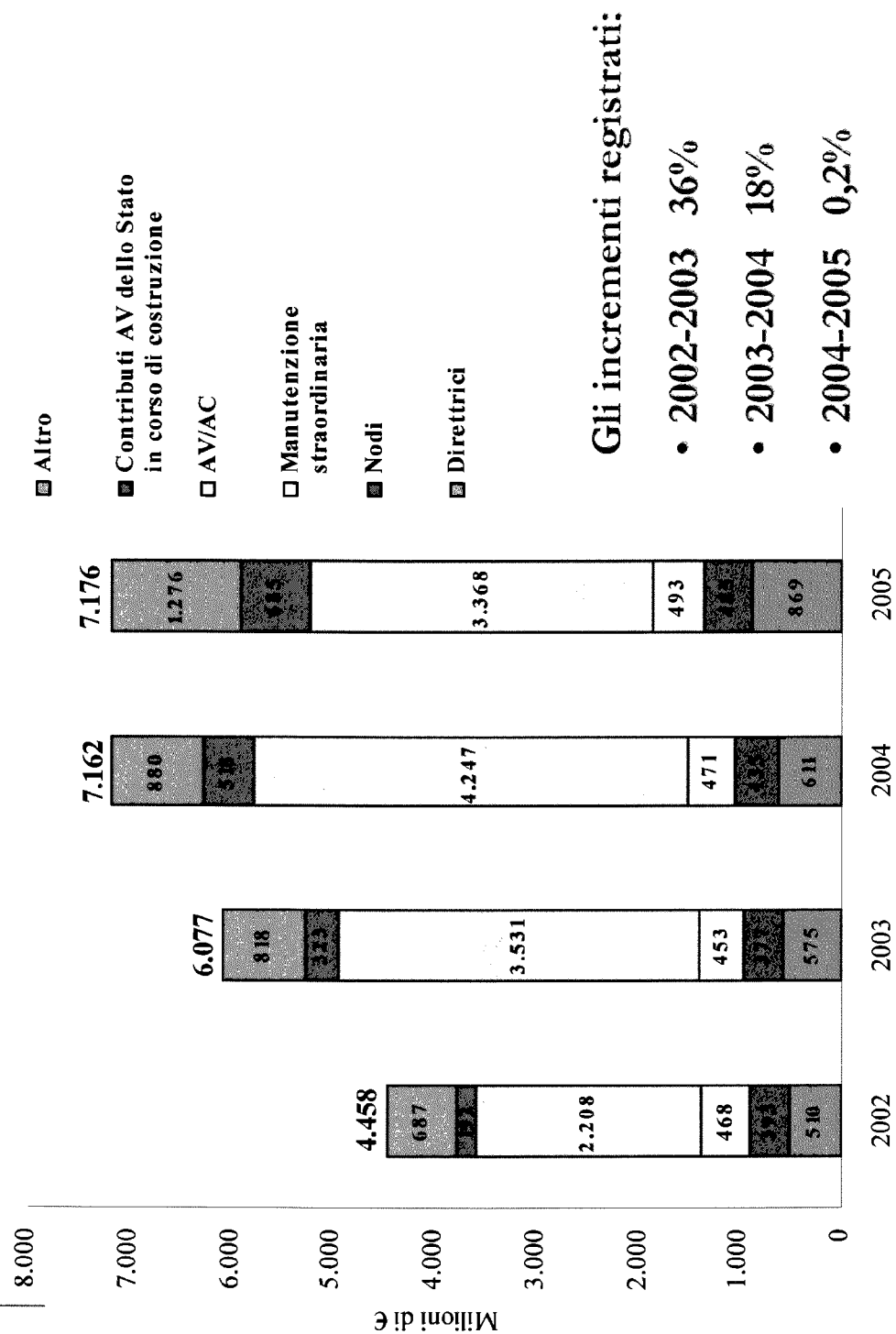
RFI S.p.A.

Contabilizzazioni per tutte le fonti



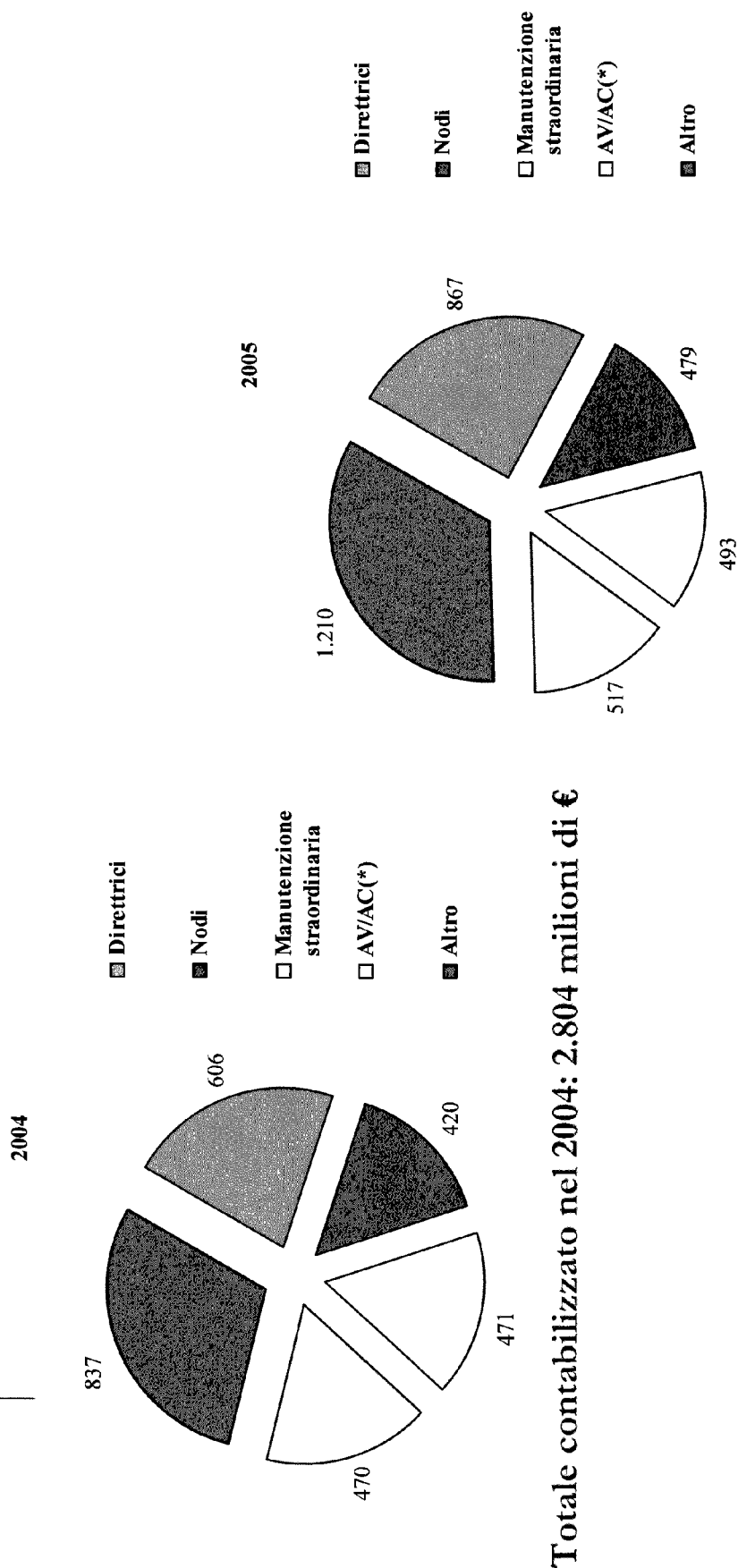
RFI S.p.A.

Contabilizzazioni per tutte le fonti



RFI S.p.A.

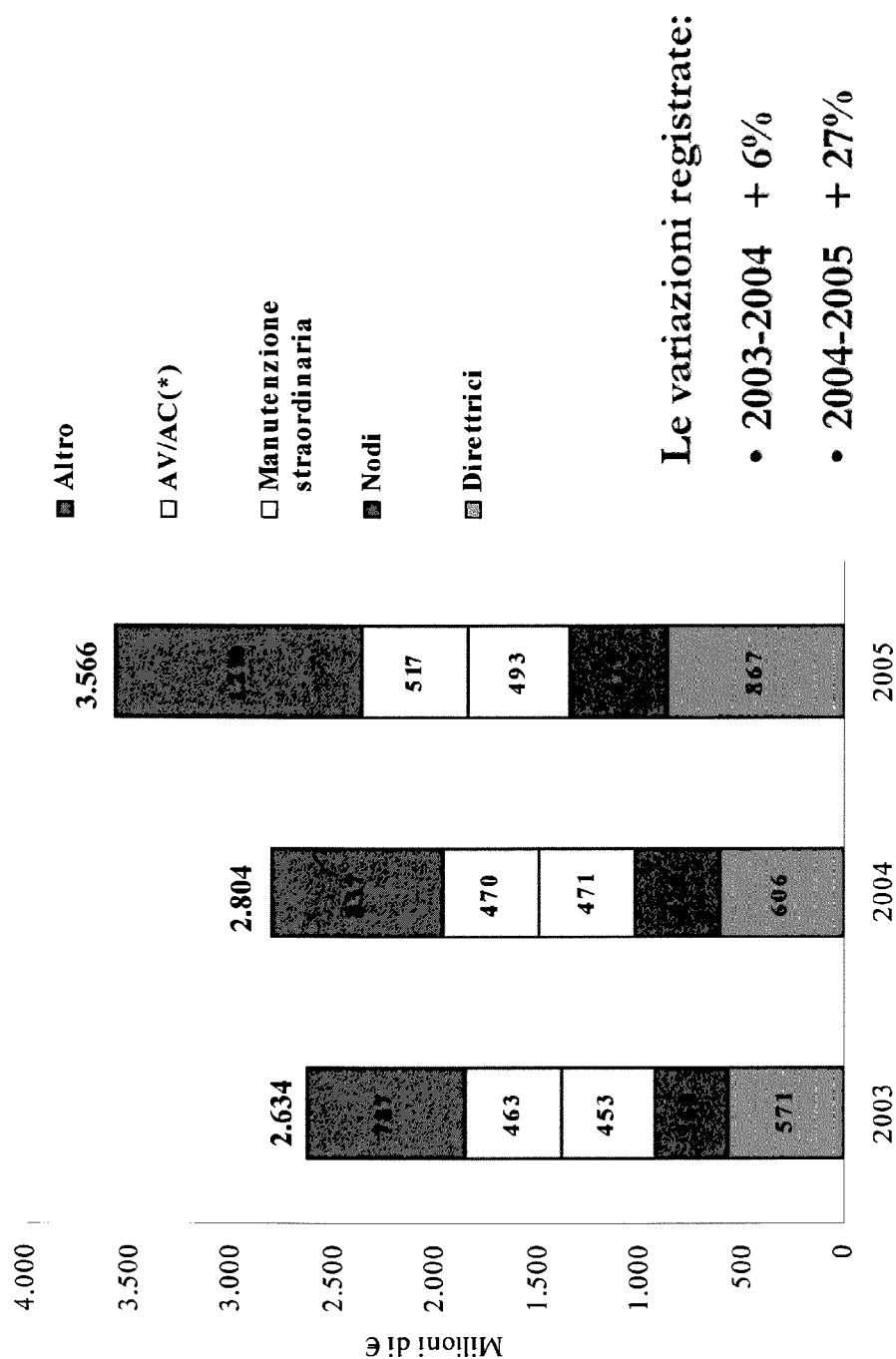
Contabilizzazioni solo fonte Stato



(*) Trattasi sostanzialmente dei contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari. Dal 2003 lo Stato finanzia solo detti contributi.

RFI S.p.A.

Contabilizzazioni solo fonte Stato



(*) La quota AV/AC comprende anche i contributi dello Stato in corso di costruzione – ex interessi intercalari. Dal 2003 lo Stato finanzia solo detti contributi.

AV/AC

Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005(*)

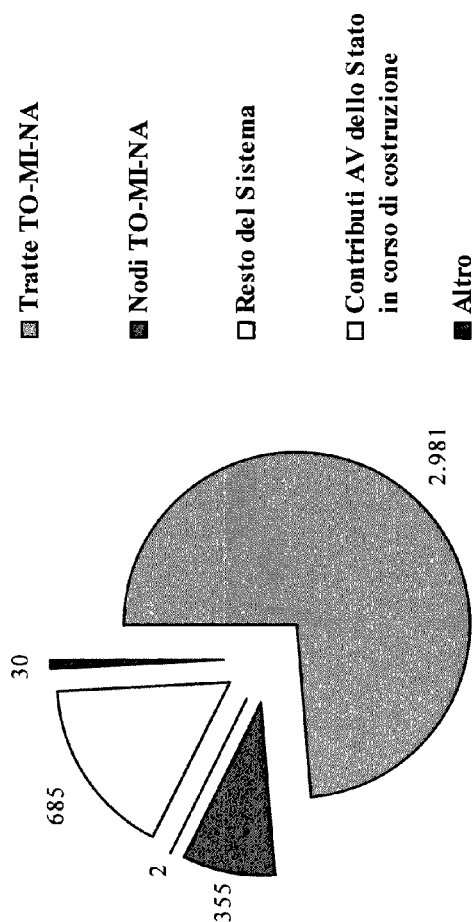
Asse TO-MI-NA	CVI PPI 2004	Contabilizzato			Contabilizzato sul costo al 2005
		2004	2005 (precons)	al 31.12.2005	
Tratta Torino-Milano	7.554	1.770	1.258	5.347	70,78%
Tratta Milano-Bologna	6.464	1.260	993	4.602	71,19%
Tratta Bologna-Firenze	5.196	391	335	3.653	70,30%
Tratta Roma-Firenze	442	17	22	87	19,68%
Tratta Roma-Napoli	5.228	318	373	4.792	91,66%
Nodo di Torino	50	-	-	3	6,00%
Nodo di Milano	73	1	3	33	45,21%
Nodo di Bologna	1.284	126	160	550	42,83%
Nodo di Firenze	1.496	37	46	200	13,37%
Nodo di Roma	703	149	116	491	69,84%
Nodo di Napoli	391	13	30	141	36,06%
Costi di struttura	429	29	30	267	
Contingencies	860	-	-	-	
Sub Totale TO-MI-NA	30.170	4.113	3.366	20.167	
Interessi intercalari To-Mi-Na	5.629	518	685	2.023	
Totale TO-MI-NA	35.799	4.631	4.051	22.192	
Resto del Sistema	14.375	134	2	377	
Totale AV/AC	50.174	4.765	4.053	22.569	

* Dati in milioni di €

AV/AC

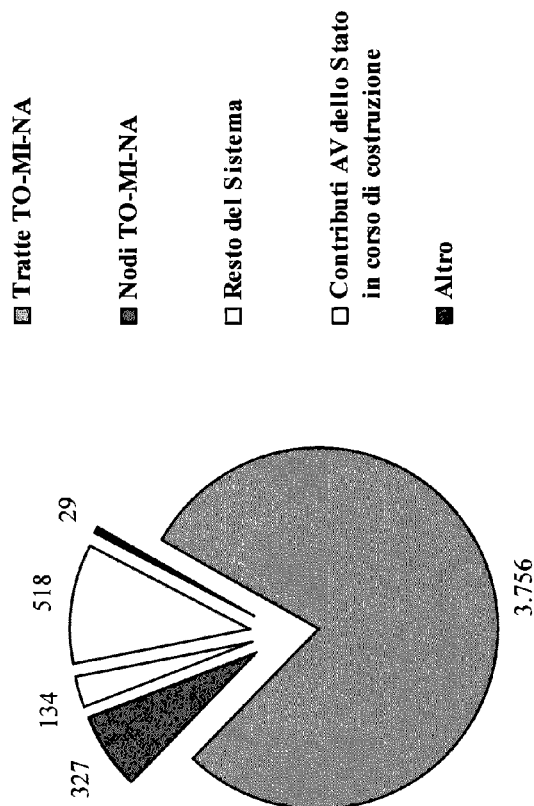
Contabilizzazioni

2005



Totale contabilizzato nel 2004: 4.765 milioni di €

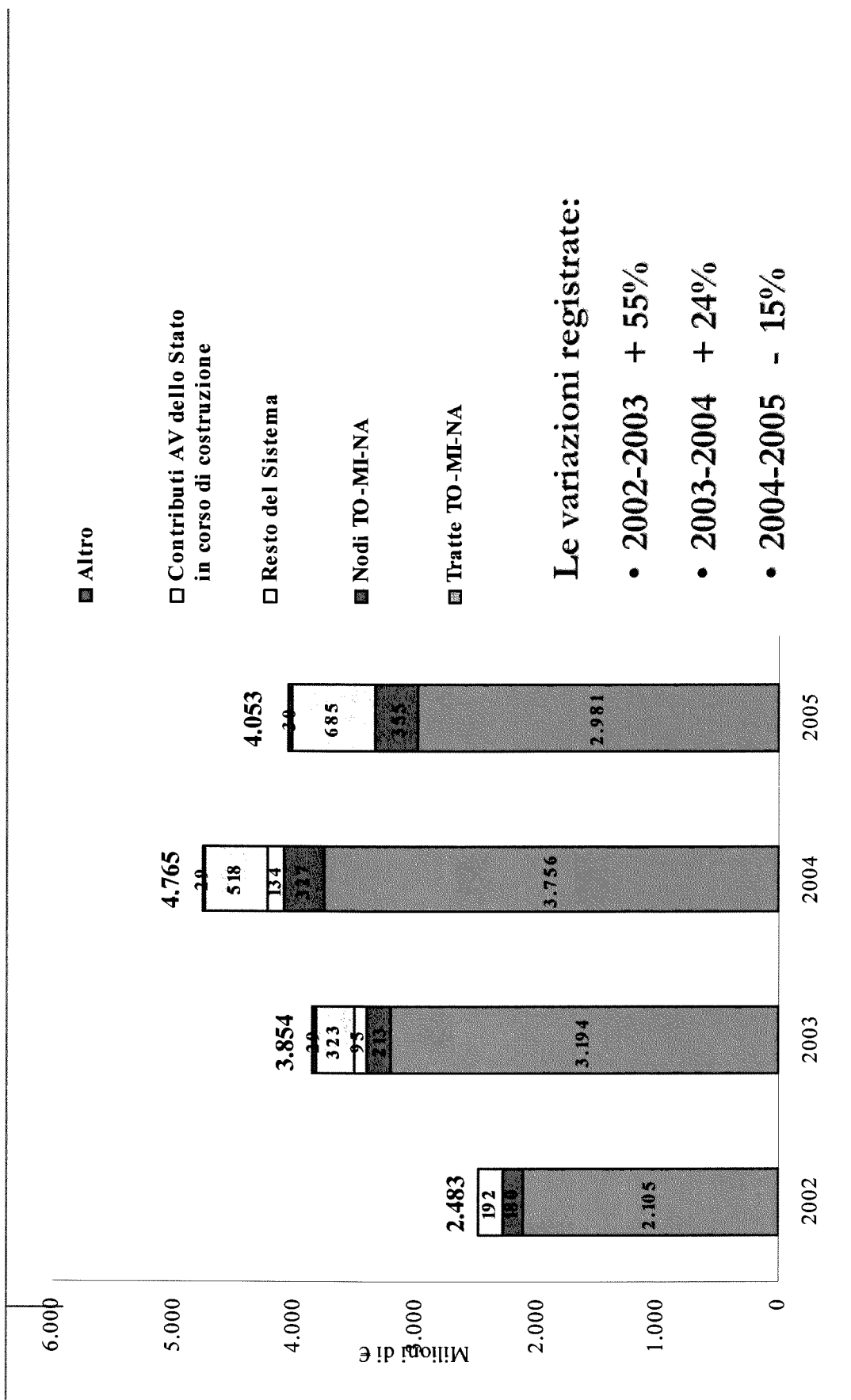
2004



Totale contabilizzato nel 2005: 4.053 milioni di €

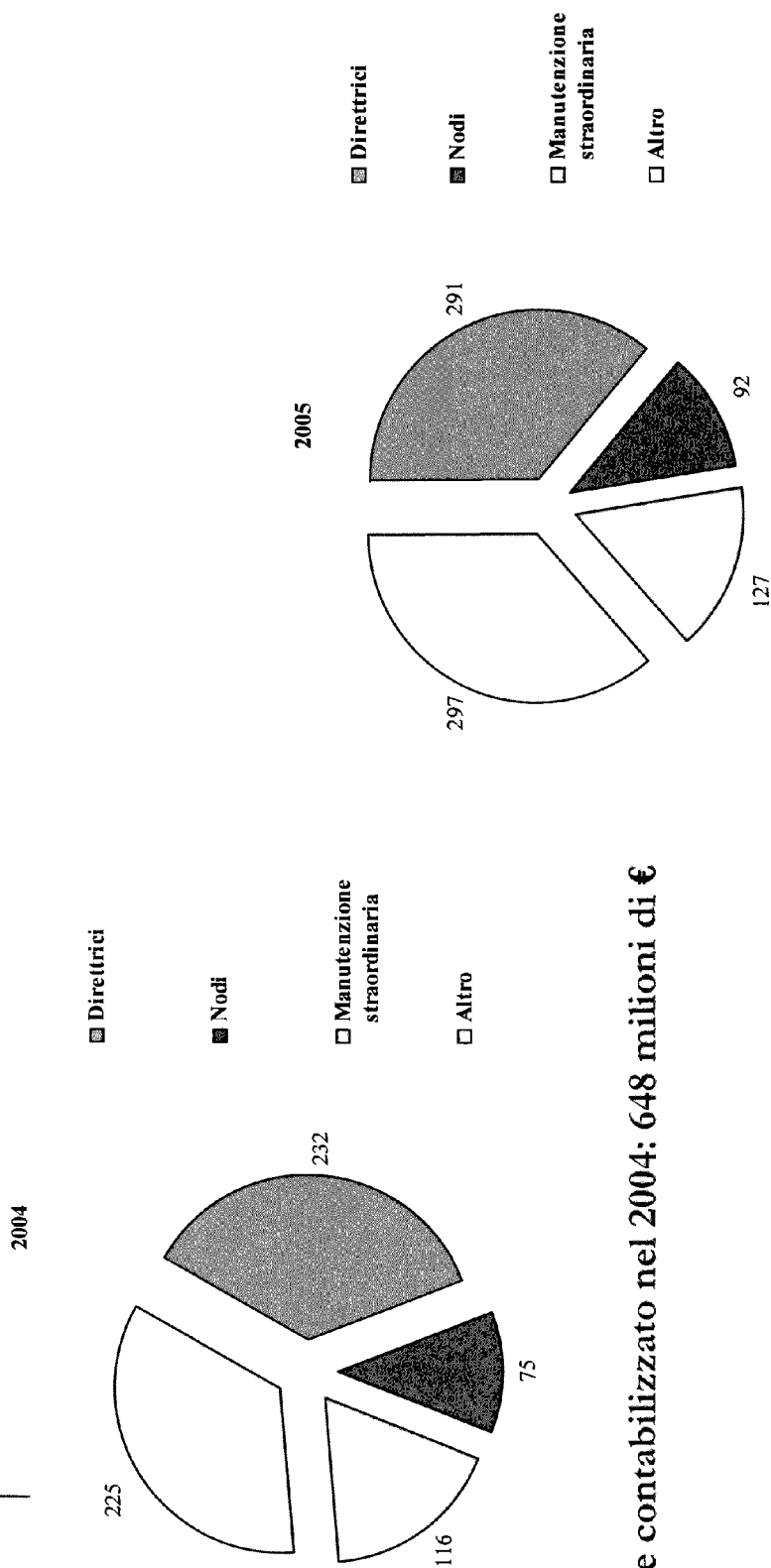
AV/AC

Contabilizzazioni



RFI S.p.A.

Contabilizzazioni nel Mezzogiorno



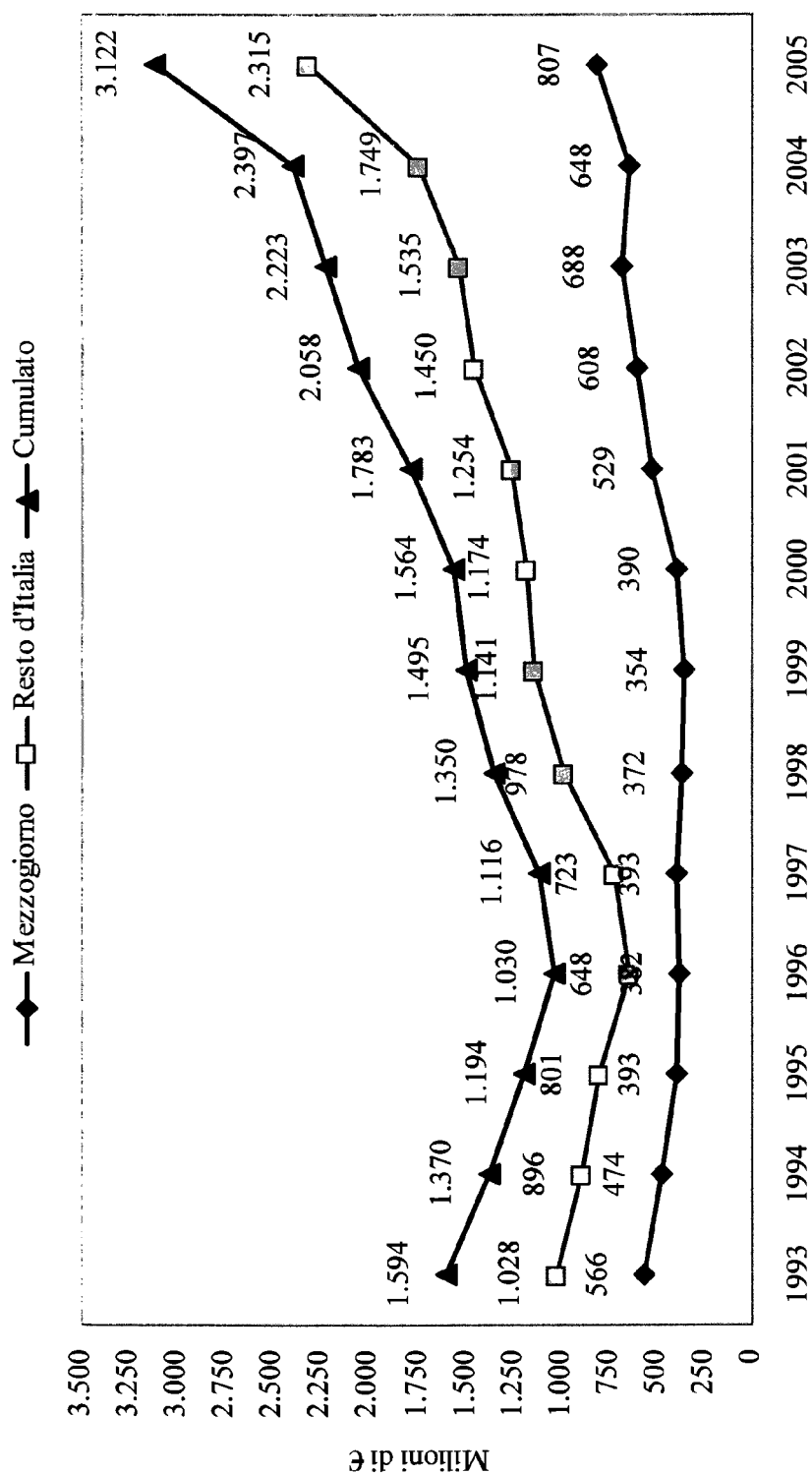
Totale contabilizzato nel 2004: 648 milioni di €

Totale contabilizzato nel 2005: 807 milioni di €

RFI S.p.A.

Contabilizzazioni nel Mezzogiorno

Contabilizzazioni Rete Convenzionale 1993-2005

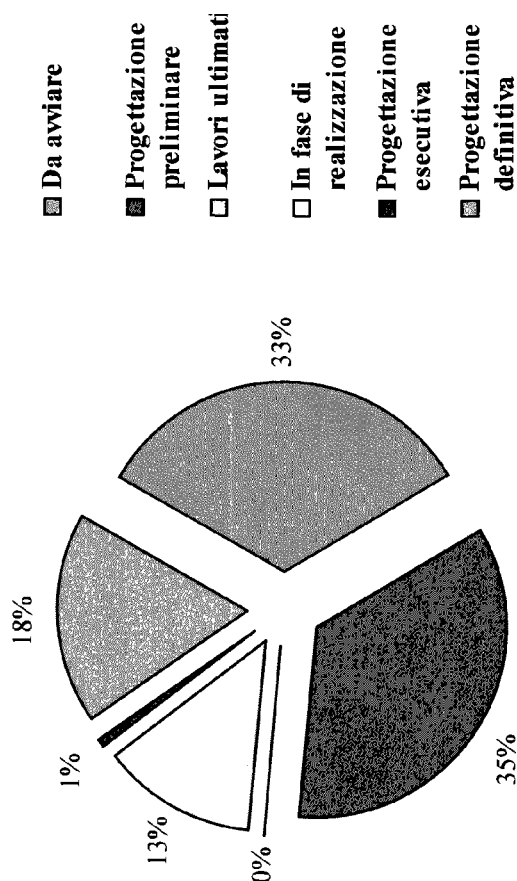


RFI S.p.A.**Principali realizzazioni al Sud nel 2005****Eletttrificazioni: 88 Km****Raddoppi: 38 Km****Varianti di linea: 4 Km****Sistema Controllo Marcia Treni: 535 Km****Blocco conta assi: 220 Km**

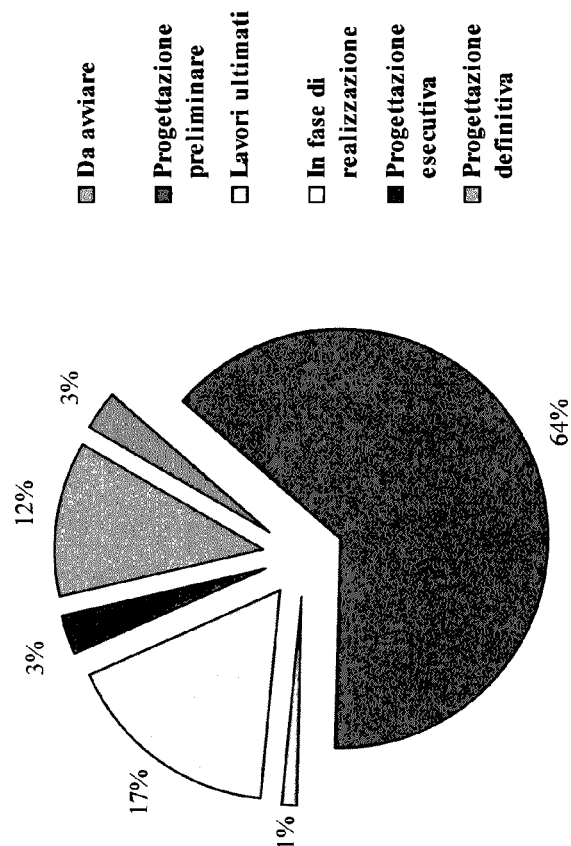
RFI S.p.A.

Investimenti nel Mezzogiorno (CdP 2001-2005 esclusa AV/AC ed interventi Diffusi)

Stato attuazione progetti al Sud – PPI 2004



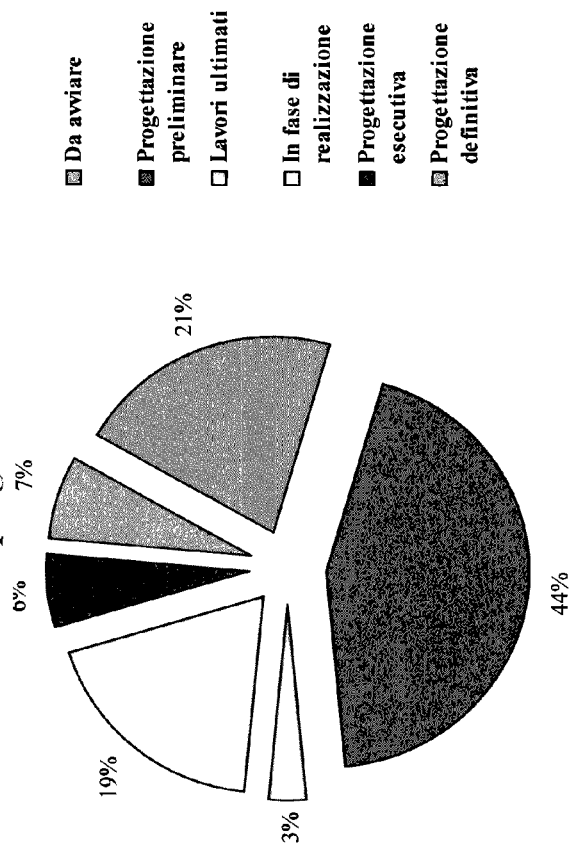
Stato attuazione progetti al Sud – PPI 2005



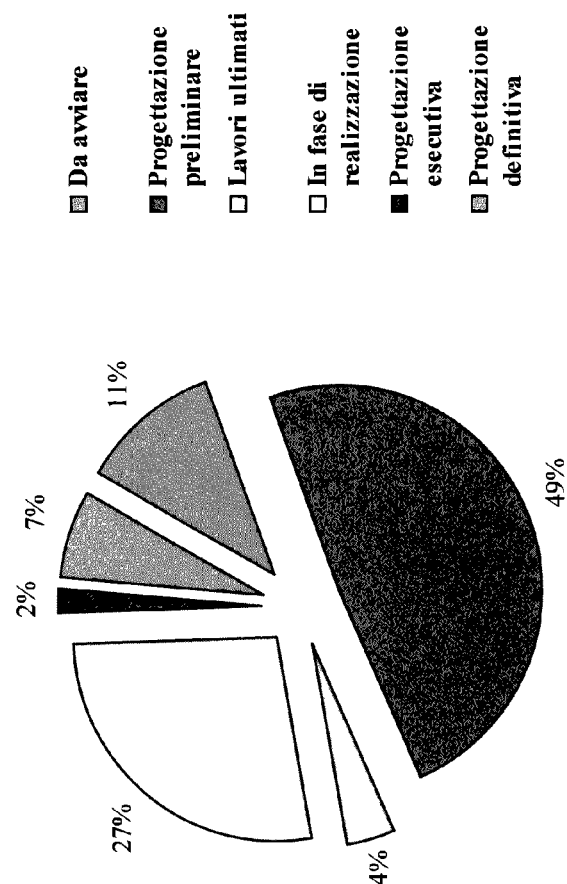
RFI S.p.A.

Investimenti nel Centro-Nord (CdP 2001-2005 esclusa AV/AC ed interventi Diffusi)

Stato attuazione progetti al Centro Nord - PPI 2004



Stato attuazione progetti al Centro Nord - PPI 2005



RFI S.p.A.

Scostamenti dei tempi di esecuzione dei progetti RFI S.p.A.

Nel corso del 2005 si sono registrati degli scostamenti nei tempi di esecuzione di progetti già avviati da RFI S.p.A.. Le principali cause di questi slittamenti sono:

	Modifiche Tecnico/Economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali realizzative	• Nuova Linea a Monte del Vesuvio (51 mesi) • Potenziamento tecnologico BO-VR- Brennero (18 mesi) • Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative (15 mesi)
	Criticità nei rapporti con gli Enti e soggetti terzi	• Linea Torino-Bussoleno (15 mesi) • Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara (12 mesi) • Raddoppio della Pescara-Bari (12 mesi)
	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	• SCC Genova-Roma e Pontremolese (24 mesi) • Ricerca ERTMS (21 mesi) • Nodo di Catania: interramento Stazione Centrale (12 mesi)
	Criticità nell'attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	• Rilevamento termico Boccole – fase nuovo piano regolatore generale (24 mesi)

Conclusioni

- 

Le contabilizzazioni complessive relative agli investimenti del Gruppo FS, nel 2005, sono state pari a circa 8 miliardi di euro, in linea col dato del 2004.
- 

Nel 2005, Trenitalia S.p.A. ha registrato un incremento delle contabilizzazioni (1,4 miliardi di €) pari circa al 12% rispetto al dato dell'anno precedente, riguardanti principalmente l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile (circa 1 miliardo di €). Il programma degli investimenti finanziati dallo Stato (sino al 1999) è in fase di conclusione.
- 

Nel 2005, RFI S.p.A. ha contabilizzato, per gli investimenti, 6.5 miliardi di €, confermando sostanzialmente la capacità di spesa espressa nel 2004 (6,7 miliardi di €). Le contabilizzazioni per gli investimenti sulla Rete AV/AC (3,4 miliardi di €) registrano una flessione pari al 20% circa rispetto al 2004 (4,2 miliardi di €). Le contabilizzazioni 2005 su Rete Convenzionale (3,1 miliardi di €) hanno registrato un notevole incremento rispetto al 2004 (+30%).

Conclusioni – segue -

-  Il Gestore ha evidenziato un elevato volume di contabilizzazioni su Diretrici (869 milioni di €), Nodi (485 milioni di €) e Manutenzione Straordinaria (493 milioni di €); si registra inoltre un volume di spesa elevato per il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (360 milioni di €).
-  Nel Mezzogiorno viene registrato un valore totale delle opere contabilizzate (807 milioni di €) in aumento rispetto ai valori degli anni precedenti (anni 2002: 608 milioni di €; 2003: 688 milioni di €; 2004: 648 milioni di €). In rapporto al dato dell'anno precedente, il valore delle contabilizzazioni evidenzia un incremento prossimo al 25%.
-  In generale continuano a registrarsi, sia pur in maniera attenuata rispetto al 2004, ulteriori slittamenti dei tempi e dei costi di attuazione degli investimenti. In totale, sulla Rete Convenzionale, sono stati registrati scostamenti su 45 Progetti, con ritardi per complessivi 465 mesi.

Conclusioni – segue -

- ① E' attualmente in corso una rielaborazione dei livelli di priorità dei vari investimenti, finalizzata ad individuare le opere più importanti che possono essere avviate o completate nel breve e medio periodo.
- ① Contestualmente alla citata rimodulazione delle priorità occorrerà:
 - definire, con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, le modalità più opportune e le procedure di attivazione dei finanziamenti degli investimenti ferroviari sulla Rete Convenzionale e sulla Rete AV/AC, già in parte introdotte dalla Finanziaria 2006 e dal D.L. n. 223/2006 (con la concessione di contributi in conto impianti);
 - stipulare – entro l'anno corrente – il nuovo Contratto di Programma con il Gestore dell'infrastruttura, comprendente gli investimenti in corso (provenienti dai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, quest'ultimo prorogato sino al 2006) e gli investimenti programmati da avviare nel periodo di vigenza contrattuale.

Allegato 1

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

TABELLA "A"

INVESTIMENTI FINANZIATI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA del 29.12.1992 (1)

- IMPIEGHI -

Importi in miliardi di lire

AREA DI INTERVENTO	TOTALE
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	29
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE 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)	8.231
(A CARICO DELLO STATO)	
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

8.231

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

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A2" descrittiva
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	completamento del raddoppio Orpedaletti-S. Lorenzo della linea Genova-Ventimiglia ed ACEI di Vigliera
TORINO-MODANE	allargamento tecnologico
BOMBISSOLA-MILANO-NOVARA	adeguamento per traffici intermodali del tratto di valico e elettrificazione Bonadossola-Novara
MILANO-CUNEO	adeguamento per traffici intermodali
ORONERO-VERONA-BOLZANO-MODENA	adeguamento per traffici intermodali e potenziamento allargamento tecnologico intero asse, raddoppio della Bologna-Verona nel tratto Ca' di David-Poggio Rusco e S. Giovanni Lupatoto, ed elettrificazione Verona-Modena
TARVISIO-UDINE-VENEZIA-CERVIGNANO	completamento raddoppio Udine-Tarvisio, riconversione di Udine (asse) a nuovo scalo di Cervignano
VENEZIA-TREVISO-UDINE-OPICINA	adeguamento tecnologico e per traffici intermodali su tratti di linea
TORINO-MILANO-VENEZIA	allargamento tecnologico
TORINO-GENOVA	allargamento tecnologico
ALESSANDRIA-NOVI L.-PIACENZA	allargamento tecnologico di tratti
GENOVA-ROMA	allargamento tecnologico e collegamento al porto di Civitavecchia
LA SPEZIA-PARMA-MODENA	raddoppio del tratto Parma-S. Stefano M. e Mercato-Solignano, allargamento tecnologico a nuovo scalo merci di S. Stefano M.
MILANO-ROMA	allargamento tecnologico
BOLZANO-PADOVA	completamento raddoppio e allargamento tecnologico
BOLZANO-ANCONA	allargamento tecnologico
PISA-FIRENZE	allargamento tecnologico
ORTE-FALCONARA	raddoppio del tratto Campello-Falco e Montecarlo-Falconara ed allargamento tecnologico
ROMA-DATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	quadruplicamento Napoli-Salerno e allargamento tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento elettrificazione dell'intera dorsale, raddoppio del tratto Milano-Catania, Vasto-Pesce di Vasto, Bari T.M. Mola di Bari e Brindisi-Istria, allargamento tecnologico
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Benevento-Aversa e allargamento tecnologico
BAI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	raddoppio di tratti tra Bari e Taranto e allargamento tecnologico tratto Taranto-Crotone-Reggio Calabria
PALESTRO-MESSINA-SIRACUSA	raddoppio del tratto Patti-Terme di Vigliatore, Vizzitania-Messina, S. Maria-Catania e Siracusa
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	9.439 miliardi

TABELLA A

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A" descrizione
ROMA	Quadruplicamento Liripetto-Stura e potenziamento impianti del nodo
MILANO	nuova linea "passante" Certosa/Bovisio FIMA Lancesini-P.Vittoria Regenera/Bivio Lambro (porto FS) e convesso istituzione della stazione Regenera a Certosa, RIP Lancia e impianto di Chiaravalle Quadruplicamento Regenera Melegnano e Landrate-Liviglio Raddoppio Alvaro Cabricorte Scalo di Segrate adeguamento impianti
VENEZIA	nuovo collegamento tra il porto di Volini e la linea Genova-Ovada
GENOVA	nuova stazione "intelligente" a Genova Principe e nuovo impianto di telecontrollo del porto
BOLOGNA	quadruplicamento Corticeva-Castelnuovo automazione scalo di S.Donato ACEI stazione Bologna Centrale
FIENZE	quadruplicamento Castello-Milredi e Campo Marte-Novatino impianto linea "laetina" nuovo IDP di Ormannovo
ROMA	ACEI Roma Termini e sistemazione fabbricati di stazioni a piazza del Cinquecento istituzione Sottostazione Tassinara e ristrutturazione Tassinara, Orteno e Fianicino nuovi impianti di Prenestina raddoppio e elettrificazione S.Pietro La Storta completamento chiusura nord quadruplicamento Caprino-Campitello tecnologie per alta densità di traffico
NAPOLI	nuova scala di Marciano e relativa linea di smistaggio Casella S.Maria C.V. ristrutturazione impianti e potenziamento tecnologico
BARI	raddoppio Bari Centrale-Bari T.M. adeguamenti
REGGIO CALABRIA	nuovo collegamento con l'aeroporto di P.Nazit, con elettrificazione e potenziamento per il servizio metropolitano della relazione Palermo-P.Nazit
PALERMO	
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	
5.876 miliardi	

TABELLA A

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		TABELLA "A"
		descrizione
NORD - OVEST		CIC linee: Camagna-Bia, Chiavari-Aosta/Cuneo-Mondovì, Fossano-Cuneo, Pinerolo-Rovato, Sestili-Arona, Luino-Laveno-Gallarate, Milano-Mottara, Sondrio-Colico Lecco, Treviglio-Cremona, Castelvetto-Piacenza, Biella-Pavia, Cremona-Mantova e Cremona-Fidenza
		interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
NORD - EST		CIC linee: Bolzano-Mezano, Vicenza-Schio, Isola della Scala-Casale, Legnano-Rovigo, Mantova-Montebelluna, Trento-Bassano, Mestre-Treviso, Castellazzo V. Caluso, Genova-Potenza-Sacile
		sistema di CIC regionale nell'area centrale veneta elettrificazione Mantova-Montebelluna interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
CENTRO - NORD		CIC linee: Lucca-Aulla, Lucca-Viareggio, Pistoia-Lucca-Pisa, Castelfranco-Pistoia-Ravenna, Ferrara-Rimini, L'Aquila-Grosseto-Faenza-Rimini, Borgo S. L. Faenza
		potenziamento degli impianti ferroviari del porto di Ravenna interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
UMBRECA SUD		CIC linee: Chianciano-Albano, Chianciano-Velluti, Caserta-Avallo, Benevento-Avallo-Corbato, Benevento-Campobasso-Teramo, Battipaglia-Potenza, Salerno-Caserta
		completamento elettrificazione Battipaglia-Potenza-Metaponto elettrificazione linea Salerno-Corbato-Potenza a variante di S. Marco Nappigiano-Monopoli
ADRIATICA		interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
		CIC linee: Terontola-Foggia, Termi L'Aquila-Salerno, Potenza-Metaponto
SICILIA		interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
		CIC linee: Cava-Acquaro, Castelvetrano-Tripoli, Modica-Siracusa, Roccarapalmetta-Caltanissetta X, Caltanissetta X-Okoca, Formello-Potenza, Roccarapalmetta-Caltanissetta X, Caltanissetta X-Okoca, Formello-Potenza, Roccarapalmetta-Caltanissetta X, Caltanissetta X-Okoca, Formello-Potenza, Roccarapalmetta-Caltanissetta X
SARDEGNA		interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
		varianti Campeda-Bonora OCA linee: Villamarina-Iglesias e Decimomannu-Villamarina
IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		1.395 miliardi

TABELLA 141

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)	7.318
DIRETTRICI	
NOCI	
TUBI DI SACINO	
MATERIALE ROTABILE	2.150
INTERVENTI DIFFUSI	888
RISCHI ED IMPREVISTI	108
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (2)	2.650
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	0
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI	750
CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92	
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (3)	1.260
(A CARICO DELLO STATO)	
INTERESSI INTERCALARFT.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 | 1.250 |
| a carico del privato | 2.935 |
| TOTALE | 4.095 |

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

TABELLA A1

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A1" descrizione
MILANO-GENOVA-VERGARA	ingrandimento accessi scala di Noia
TORINO-MODANE	potenziamento allargamento tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO-MONFALCONE	potenziamento allargamento tecnologico
MILANO-CIRIASSO	potenziamento allargamento tecnologico
BOLOGNA-VERONA-BOLOGNA-MODENA	completamento raddoppio Bologna-Verona
FARVISO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	potenziamento allargamento tecnologico
VENEZIA-TRIESTE-VILLA D'ALBA	completamento adeguamento per traffici intermodali
TORINO-MILANO-VENEZIA	potenziamento allargamento tecnologico
TORINO-GENOVA	allargamento tecnologico
ALESSANDRIA-NOVI L.-PIACENZA	allargamento tecnologico
GENOVA-ROMA	potenziamento allargamento tecnologico
LA SPEZIA-PARMA-PIACENZA	raddoppio di tratti funzionali tra S. Stefano M. Chiesaccia I. e Solignano Tanaro, completamento allargamento tecnologico
MILANO-ROMA	potenziamento allargamento tecnologico (lato)
BOLOGNA-PADOVA	completamento allargamento tecnologico
BOLOGNA-ANCONA	potenziamento allargamento tecnologico
PISA-FIRENZE	tratto di quadruplicamento
ORTE-FALCONARA	completamento raddoppio Terni-Orte
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	potenziamento allargamento tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento raddoppio linea diistica e potenziamento allargamento tecnologico Ancona-Bari
CASERTA-TOGGIA	raddoppio dal tratto Villanova-Benevento
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	completamento raddoppio Bari-Taranto
PALERMO-MESSINA-SIRACUSA	completamento raddoppio Patù-Messina e potenziamento allargamento tecnologico linea diistica
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	4.989 miliardi

TABELLA A1

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A1" descrizione
TORINO	Adeguamenti merci
MILANO	Completamento raddoppio Carnate-Caltanissetta Potenziamento attrezzature tecnologiche (fase funzionale) Raddoppio Milano-Monza
BOLOGNA	nuova fermata metropolitana (1° fase) sistemazione impianti di Bologna C.le, Arcoveggio e Navone potenziamento attrezzature tecnologiche
FIRENZE	adeguamenti
ROMA	raddoppio Prenestina-Lunghezza nuova fermata (1° fase) potenziamento attrezzature tecnologiche (1° fase)
NAPOLI	nuovo nodi "passante" Giustiniana-Pertusotti della linea Capua-Napoli potenziamento attrezzature tecnologiche
REGGIO CALABRIA	completamento fermata di Lido e sistemazione lungomare raddoppio Reggio C. Pellico
CATANIA	raddoppio Catania-Orgina-Catania Centrale
PALESTRO	potenziamento attrezzature tecnologiche
Interventi diffusi nei nodi	nuove fermate per servizio metropolitano miglioramento servizi di stazione
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	1.527 miliardi

TABELLA A1

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI RACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI RACINO		TABELLA "A1" 300 Description
HONO - OVEST		interventi var. di adeguamento
HONO - EST		ipotesi linea Treviso Portogruaro ed adeguamenti var.
CENTRO - HONO		raddoppio Ronchi-Navenna ed adeguamenti var.
IONNEMICA SUD		ipotesi linea Civiltavecchia Capranica ed adeguamenti var.
ADRIATICA		nuova linea Ferrandina Matera ed adeguamenti var.
SICILIA		interventi var. di adeguamento
SARDEGNA		interventi var. di adeguamento
IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI RACINO		300 miliardi 300

PAGINA BIANCA

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 RECAE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

RIEPILOGO per i settori stabiliti dalla
legge finanziaria 1996

importo previsto dalla legge

MLD 8.940

SETTORI DI INTERVENTO STABILITI DALLA LEGGE	importi in miliardi di lire			
	IMPORTO PREVISTO DALLA LEGGE	RIDUZIONI DI STANZIAMENTI PREGRESSI (*)	ULTERIORI RIDUZIONI (**)	IMPORTO DA PROGRAMMARE
25% INVESTIMENTI SULLE TRASVERSALIE 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 dalla 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 RECAUTE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI SULLE TRASVERSALIE
PER L'INTERMODALITA'

Importo previsto dalla legge

MLD 1.654

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni selezionabili (li 3.12.96)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEGLI IMPIANTI FERROVIARI NEI PORTI	40
SCALI MERCI E INTERMODALITA': PARMA, LECCO, BERGAMO MONTELO, 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 Potenziamento impianti merci di Livorno	80
DIRETTRICE PONTREMOLESE Tratto di raddoppio Ira Solignano-Fornovo, progettazione dei tratti da raddoppiare	120
DIRETTRICE ORTE-FALCONARA Raddoppio dei tratti Balano-Campello, Fabriano-P.M. Albacina e Castelpiano-Montecatini, progettazione di massima del completamento del raddoppio dell'intera direttrice con progettazione esecutiva dei tratti P.M. Albacina-Castelpiano e Terni-Balano	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'alto 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 RECAUTE 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 (L. 3.11.96)
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		240
Raddoppio di una fase tra Andora e S. Lorenzo, progettazione esecutiva per il completamento del raddoppio dell'intera direttrice (quota parte di 700 miliardi)		
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

Importo previsto dalla legge

MLD 2.987**INVESTIMENTI NELLE REGIONI MERIDIONALI****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 Roggliano-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	
Manutenimento in efficienza e velocizzazione asse Venafro-Campobasso-Termini: studio di fattibilità e 1 ^a fase funzionale	50
RETI CALABRIA E LUCANA	
Ammodernamento rete calabra, medianti ulteriori fasi di potenziamento tra Reggio Calabria e Roccella Jonica e una nuova variante Catanzaro Lido-Sellinglano 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 Flumetorto e Cefalù, progettazione di massima per il completamento del raddoppio della direttrice	729
MESSINA: Ristrutturazione accessi approdi navi Iraghetto	7
Nuova nave per i traffici merci tra Villa S. Giovanni e Messina	40
Mezzi veloci per il iraghetamento 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-	142
(Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	
Restano	2.987

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000
INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECAUTE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996

INVESTIMENTI NON STABILITI PER LEGGE

Importo residuo dalla legge

MLD 991

INTERVENTO		Importo proposto alle regioni costituzionali (L. 3.12.96)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)		800
REGIONE VALLE D'AOSTA E TRENTO ALTO ADIGE:		
Protezione degli impianti ferroviari dal dissesto idrogeologico e interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico (con quota di finanziamento degli E.E.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	
PROGRAMMA	Importi in miliardi di lire
Progetti	
MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	2.430
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	136
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 dell'agiatamente previsti gli interventi necessari su 25 direttrici di traffico.

Gli interventi pi urgenti sono stati analizzati in dettaglio, quantificandone cos, 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.

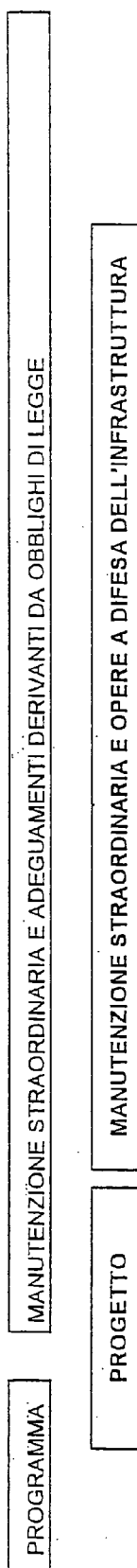
Nel piano Straordinario di Interventi sulla rete FS per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono dettagliatamente previsti gli interventi necessari su 25 direttrici di traffico.

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.



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 Direzioni 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.

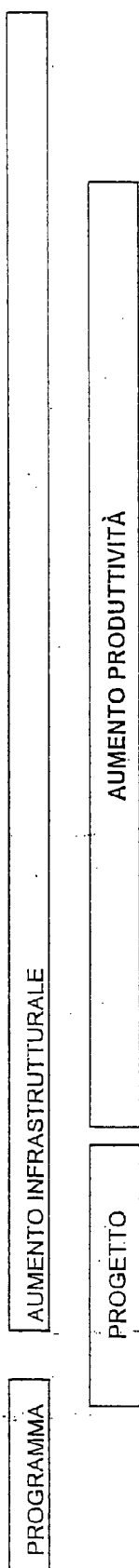
I finanziamenti in argomento vengono dedicati all'adeguamento degli impianti elettrici, alla bonifica o sostituzione delle strutture in cemento-amianto, alla protezione dal rumore e dagli agenti biologici. In ultimo, ma non di minore importanza, tutti gli interventi interessanti l'antinfortunistica orientata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



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.

Dati 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 del cantiere 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 deviatori, 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 velusti 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: 1ª 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 rifunionalizzazione 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 informazioni 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^a 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 fluidità 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 breccia 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 (30 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, nonché 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^a 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 Giampiliè 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.

PAGINA BIANCA

Allegato 6

**Contratto di Programma 2001-2005
Investimenti previsti su Rete Convenzionale**

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 miliardi di lire, in coerenza con raddoppi ed ampliamenti 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, nonché 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 Firenze-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 Cancellò 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, nonché 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 della linea stessa.

- Rete Calabria

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 passaggi 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 Riqualficazione 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 societizzazione, 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 sottosistema 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.

- o 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.
- o Impianto sperimentale per lo studio di armamento senza massicciata.
- o Studi su interventi prototipali di barriere con fasi applicative.
- o Supporti per monitoraggio del clima acustico dovuto al traffico ferroviario con applicazioni prototipali.
- o 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.
- o Attrezzaggio sperimentale linea Porrettana con sistema innovativo BCA con trasmissione dati in sicurezza delle relazioni di blocco ed analisi.
- o 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.