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

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

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

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

,	(milioni di euro)
Programma AV/AC	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti rete convenzionale	905
Totale	4.607

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

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

- avvia la procedura necessaria a rendere coerente il programma degli interventi di investimento precedentemente riportati nel Contratto di Programma con le opere ferroviarie riportate nel Programma delle infrastrutture strategiche individuate dal CIPE nella delibera del 21/12/2001, ai sensi della "Legge Obiettivo";
- prevede l'impegno per il Gestore, nella fissazione delle priorità di intervento nell'arco di vigenza contrattuale, di prendere a riferimento l'obiettivo di riparto territoriale delle risorse pubbliche in base al quale il 45% della spesa pubblica in conto capitale, di cui una media del 30% a valere su risorse ordinarie e la rimanente quota con risorse aggiuntive esplicitamente dedicate al riequilibrio economico-sociale, deve essere destinato a interventi nelle otto regioni del Mezzogiorno. L'obiettivo di cui sopra sarà considerato in modo disgiunto rispetto all'insieme degli obiettivi strategici sottesi al Piano di Priorità degli Investimenti;
- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno da parte di RFI a rendere disponibili i dati relativi ai progetti in corso relativi al Mezzogiorno con periodicità trimestrale,

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

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

4.2 - Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale

4.2.1 - Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura

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

- Tabelle 2 e 2 bis: investimenti già oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 che richiedono, per il loro completamento, impegni finanziari superiori a quanto inizialmente stimato in quella sede e quindi solo parzialmente coperti dalle disponibilità fin qui concesse a Ferrovie dello Stato S.p.A; investimenti che costituiscono il completamento di fasi già avviate nell'ambito del precedente Contratto; interventi finanziati con risorse messe a disposizione da recenti, mirati, provvedimenti legislativi e non riportati in precedenti Contratti di Programma;
- **Tabella 3**: nuovi progetti di sviluppo della rete infrastrutturale che rappresentano un'indispensabile integrazione in termini di coerenza funzionale con quanto previsto dal precedente Contratto di Programma e in ottemperanza agli indirizzi del PGT.

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

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

- ridurre i costi di produzione per portare i processi industriali ad un livello di produttività allineato con quello dei Gestori dell'infrastruttura dei principali paesi europei.

Il volume totale degli investimenti di cui trattasi, ammonta a circa 23.114 milioni di euro.

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

- Rete Fondamentale
- Nodi
- Rete Complementare
- Investimenti diffusi

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

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

DISEGNI

DΙ

LEGGE

RELAZIONI

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

mporti in milioni di euro

2000		Importi in milioni di eur			ioni di euro
oo te	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	336	312	23
	Direttrice Adriatica	Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	958	819	139
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	746	746	-
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	
	B T	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	938	753	185
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento Asse Livorno - Pisa	57	50	7
	Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	223	119	103
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	852
	Itinerari internazionali	Corridoio europeo nº 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	83	83	
	itinerari internazionali	Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	
	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15
		ıb-totale Rete Fondamentale	5.716	4.363	1.352
	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	
	Rete Calabra	Raddoppio Reggio C Melito	317	293	24
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60
VETE COMPLEMENT AND	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	428	193	235
	. Nete Siciliaria	Raddoppio Palermo-Messina	1.907	1.840	67
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	
3	Sul	b-totale Rete Complementare	2.899	2.514	385

		Out totale Diffusi	1.004	552	562
	Tecnologie innovative diffuse	compresa ulteriore fase Sub-totale Diffusi	413 1.534	64 952	349
DIFFUSI	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibiltà delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta- Martigny. Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova- Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio. Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	26	26	
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	1.033	801	23
	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	
	国外是是基础的编码	Sub-totale Nodi	1.445	797	64
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	- 1
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	
	Nodo di Torino	Linea Chivasso-Aosta	21	21	15
		Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	377	227	15
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico	29	4	2
NODI		Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2º fase)	54	-	
ō		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	2
	Nodo di Roma	PRG Tuscolana	54	2	5
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	2
	Nodo di Milano Collegamento Aeroporto Malpensa Polo manutentivo OMR Roma Smistamento		64	53	1
			48	48	1.0
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	15
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	97	185	10

DI

RELAZIONI

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

	COLUMN STATE OF THE STATE OF TH		Parameter Services	Importi in milion	i di euro
Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
DETE	Direttrice Caserta- Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	9
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Milano- Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10
		Sub-totale Rete Fondamentale	728	628	100
	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	743	589	153
RETE COMPLEMENTARE		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35
	Rete Calabra	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	164	116	48
		Sub-totale Rete Complementare	1.241	1.005	230
	Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	217	203	13
NODI	Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	438	348	90
	在自己的	Sub-totale Nodi	655	551	103
		Totale generale	2.624	2.184	440

DISEGNI

DΙ

LEGGE

Ή

RELAZIONI

Importi i	n milior	ni di eur	C
-----------	----------	-----------	---

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

	Sub-totale Diffusi	2.516	246	2.27
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	19
	Itinerari merci	181	-	18
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	15	2
DIFFUSI	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	18
70	Tecnologie di comunicazione	. 240	196	4
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	51
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033		1.03
	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	10
	Sub-totale Nodi	2.460	97	2.36
	Nodo urbano di Genova (Fase)	362	11	35
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	155	10	14
NODI	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	413	10	40
ō	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	1.350	15	1.33
	ACS Firenze SMN	77	49	2
	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	103	1	10

4.2.2 - Altri investimenti diffusi e di ricerca

Trattasi sostanzialmente di:

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

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

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

DISEGNI

DΙ

LEGGE

П

RELAZIONI

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

Descrizione intervento	2001	2002	2003	2004	2005	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631		-	-	63
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	. 284	376	542	542	542	2.287
Totale generale	284	1.007	542	542	542	2.918
Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2002)	284	1.007				
Ulteriori fabbisogni da Stato			542	542	542	1.08

DISEGNI

ΣI

LEGGE

H

RELAZIONI

114

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

CANCE A SERVICE STATE OF STATE	·····································	Impo	orti in milioni di euro
Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	88	32	55
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	· 13	16
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	23
Studi e sperimentazioni	25	4	20

Totale generale

170

57

DΙ

LEGGE

П

RELAZIONI

1.211

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

		Importi in milioni di euro		
Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Ulteriori fabbisogni da Stato	
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	101	
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	1.110	

Totale generale

1.394

183

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

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

Attualmente le direttrici dell'intervento sono due:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lo Stato, quindi, cessa, a partire dal 2003, il finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendo, nel periodo di costruzione, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari (per un totale di 5.251. milioni di euro dei quali 555 già erogati).

Nel periodo di esercizio, dal 2009 al 2043, lo Stato si farà carico, attraverso il Contratto di Programma con R.F.I., della quota di debito non remunerabile attraverso i ricavi di esercizio generati dal progetto. (L'importo totale di tale integrazione del servizio del debito di RFI verso ISPA, con quote decrescenti negli anni, ammonta a circa 30,7 miliardi di euro. Il valore di tale quota attualizzato al 1.1.1999 – anno di inizio delle erogazioni sugli investimenti AV/AC – è pari a circa 8,3 miliardi di euro).

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

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

Resto del Sistema	Importi in milioni di euro
Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera
Milano - Verona	4.796
Verona - Padova	2.856
3° Valico dei Giovi	4.339
Totale	11.991

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

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

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

I

RELAZIONI

DOCUMENTI

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