

**- Risanamento acustico**

Per il risanamento acustico si fa presente che il 26/11/2000 è stato emanato, da parte del Ministero dell'ambiente, il Decreto che stabilisce le modalità di redazione, presentazione e approvazione dei piani di risanamento di cui alla Legge 447/95 e quindi il finanziamento in questione va inteso come una quota del piano, mirata ai ricettori particolarmente sensibili di cui ad DPR 495/98.

In merito è stato effettuato da F.S. S.p.A. un censimento di detti ricettori che ha portato alla individuazione di circa 2100 casi da risanare su scala nazionale. Su questi sono in corso, a cura di F.S. S.p.A., approfondimenti e verifiche, nonché la concertazione con le Regioni per la definizione della priorità degli interventi; nell'arco di vigenza del Contratto, si dovrebbero poter effettuare non meno di 1000 interventi con un costo unitario di 2,35 miliardi per complessivi 2.350 miliardi.

La stima è riferita a barriere tipo per intervento, con lunghezza ed altezza media rispettivamente pari a 1 Km e 3 m per un costo di 300.000 al mq, con eccezione delle fondazioni che saranno realizzate su cordolo, con micropali, al ciglio del sentiero pedonale esistente sulla sede ferroviaria.

Come già detto, questi interventi non esauriranno le necessità nel settore, ma sono da intendersi come anticipi rispetto alla attuazione dei Piani, di cui al citato DM 26/11/2000, che dovranno essere presentati alle Regioni entro il Febbraio 2004 e potranno avere pratica attuazione nell'arco di un periodo di 15 anni.

*Prototipi ed attività di sperimentazione sul campo*

Vengono riportati qui di seguito alcuni studi, iniziati o in fase di avvio, che dovranno essere completati nell'arco di vigenza del contratto.

- Per risolvere il diffuso problema del cedimento dei rilevati ferroviari, occorre intervenire con sistemi radicali che prevedono la ricostituzione ed il potenziamento dei piani di piattaforma per renderli impermeabili alle infiltrazioni delle acque meteoriche e meno sensibili alle variazioni climatiche.
- La vulnerabilità di una linea ferroviaria è rappresentata dalla possibilità che essa possa essere coinvolta in un evento di instabilità naturale; con l'utilizzo di tecnologie informatiche vengono realizzati profili di vulnerabilità per instabilità di versante, partendo dagli itinerari a maggior rischio, per poter programmare interventi di stabilizzazione attraverso la sistemazione idraulica superficiale e la realizzazione di opere di sostegno.
- Prove in laboratorio e su linea ferroviaria per caratterizzare tappetini antivibranti da inserire sotto "ballast"; in particolare, in funzione della tipologia d'armamento e dei diversi pesi assiali circolanti, saranno individuati i parametri funzionali più significativi del materiale e le prove atte a verificarle.
- Prove e misure in laboratorio, nonché su linee ferroviarie, per caratterizzare conglomerati bituminosi antivibranti.
- Sperimentazione su resine per la protezione delle fondazioni e dei collarini impermeabilizzanti: verranno sperimentate resine epossidiche con additivi specifici tendenti a preservare nel tempo tali elementi ed i risultati consentiranno di ottimizzare i processi di protezione.
- Valutazione e certificazione del componente strutturale attacco, del suo processo di produzione e dei punti critici, e del comportamento in linea; valutazione del sistema "traversa più attacco" con prove in linea e simulazione in laboratorio, al fine di ricercarne le correlazioni.

- Il Misuratore Velocità Treno (MVT) consente di proteggere i punti di una linea nei quali sono prescritte variazioni in diminuzione di velocità da indebiti superamenti della velocità stessa da parte di un treno in transito.
- Impianto sperimentale per lo studio di armamento senza massicciata.
- Studi su interventi prototipali di barriere con fasi applicative.
- Supporti per monitoraggio del clima acustico dovuto al traffico ferroviario con applicazioni prototipali.
- Per consentire il transito dei treni interoperabili sulla rete Europea A.V. è necessario adeguare le gallerie delle linee esistenti alla sagoma gabarit B. E' necessario mettere a punto e sperimentare dei sistemi innovativi per l'abbassamento del Piano del Ferro e/o la demolizione - ricostruzione dei rivestimenti.
- Attrezzaggio sperimentale linea Porrettana con sistema innovativo BCA con trasmissione dati in sicurezza delle relazioni di blocco ed analisi.
- Realizzazione di rilevati sperimentali per verificare la possibilità di utilizzazione di terre marginali limo argillose e di materiali riciclati da demolizione edilizia per la realizzazione di rilevati ferroviari.

#### *La manutenzione straordinaria*

Nel recente passato è stato accertato un rallentamento nell'esecuzione degli interventi di manutenzione straordinaria oltre che problematiche nel mantenimento di un trend uniforme di acquisizione di materiali e di realizzazione di opere.

E' stata quindi richiesta ad F.S. S.p.A. l'elaborazione di un "Programma Straordinario di Revisione della Rete", sulla base di un'analisi delle criticità esistenti o potenziali sulla rete ferroviaria. Sono stati così individuati da F.S. S.p.A. gli interventi necessari per rimuovere tali criticità nei diversi settori principali dell'infrastruttura, ovvero:

- Armamento
- Corpo stradale
- Ponti
- Gallerie
- Impianti di trazione elettrica
- Impianti di sicurezza

Gli interventi devono risolvere le principali situazioni di irregolarità, a rinnovare impianti o apparecchiature usurati o al limite della loro durata di validità funzionale, per migliorarne l'affidabilità.

Con le risorse a oggi disponibili sono stati avviati gli interventi più urgenti ed indifferibili sulle principali direttrici della rete ferroviaria, con particolare priorità per quelli di manutenzione straordinaria all'armamento ed agli impianti di trazione elettrica, nonché per interventi mirati sulla Rete Complementare privilegiando, anche in questo caso, l'armamento e gli impianti di trazione elettrica.

La realizzazione degli interventi previsti nel suddetto "Programma Straordinario di Revisione della Rete" è prevista con carattere di continuità, con finanziamenti annuali che consentano di ultimare gli interventi residui.

Sono inoltre stimate le necessità finanziarie per soddisfare nel quinquennio:

- Il ciclo standard delle attività di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti, ivi compresi gli interventi previsti con l'utilizzo di personale proprio;
- un adeguamento tecnologico strutturale degli impianti (ascrivibili, in percentuale decrescente ai seguenti impianti : sottostazioni TE , ponti, corpo stradale, impianti sicurezza, difesa della sede);
- gli acquisti di mezzi d'opera, per adeguamento alle normative Europee (CEN), riguardanti principalmente le attrezzature pesanti (rincalzatrici, profilatrici, ecc.) e le attrezzature medie (carrelli IE-Lavori, portali varo deviatoi, carri appoggio, ecc.)
- gli interventi da realizzare su fabbricati esistenti (stazioni, IDP, terminali merci, ecc.).

*Gli investimenti per la ricerca, la sperimentazione ed i sistemi informativi*

Nella Tabella 5 del Contratto di Programma, richiamata nell'articolo 11 del Contratto stesso, sono indicati gli investimenti previsti dal Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, i sistemi informativi prototipali e gestionali ed, infine, l'adeguamento della rete nazionale alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario europeo sia alta velocità che convenzionale. Il piano dei finanziamenti nel quinquennio assomma a 270 miliardi di lire ed è suddiviso in quattro tipologie di investimenti: sistemi informativi, impianti prototipali, strumenti di certificazione e diagnostica, studi e sperimentazioni. Gran parte di tali attività è svolta sotto il coordinamento ed il controllo dell'Istituto Sperimentale di F.S. S.p.A., così come previsto nell'articolo 2 comma 1 d) e Tabella A dell'Atto di Concessione di cui al DM 138T del 31/10/2000.

**ALLEGATO 7**

**Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di  
investimento sulla Rete Convenzionale**

## *Scostamento tempi dei Progetti d'investimento sulla Rete Tradizionale*

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0006.PO	Sistemazione a P.R.G. di Milano Rogoredo	4° Trimestre 2007	3° Trimestre 2007	3 mesi	Lo slittamento nell'attivazione dell'ACS è conseguenza della ripianificazione effettuata a livello nazionale circa la realizzazione degli apparati tecnologici statici per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0008.NL	Passante Milanese	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2006	3 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratta Porta Venezia - Bivio Lambro/Milano Rogoredo è conseguenza della mancata disponibilità nei tempi programmati delle aree interessate dai lavori, a seguito del ricorso al TAR da parte del proprietario di un fabbricato da demolire e della presenza di insediamenti di nomadi sulle aree di cantiere.
0011.NL	Nuova linea per l'ingresso della Porrettana a Bologna C.le e suburbana Vignola-Casalecchio	1° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	3 mesi	L'ingresso, su nuova sede, della linea Porrettana al piazzale ovest di Bologna C.le è stato attivato nei tempi previsti; l'ACS di Casalecchio è stato attivato nel 4° trimestre 2002, il ritardo nell'approvazione degli schemi dell'impianto ha determinato lo slittamento della consegna all'esercizio dello stesso che è avvenuta nel 1° trimestre 2003.
0013.NL	Nuova Linea a Monte del Vesuvio	2° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	9 mesi	Lo slittamento è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione delle opere di mitigazione ambientale per recepire le modifiche alle opere civili richieste dagli Enti Locali. Inoltre si sono verificate difficoltà da parte dell'appaltatore nell'acquisizione definitiva delle aree interessate dai lavori di uno dei lotti costruttivi, con conseguente necessità di riprogrammazione di tutte le attività realizzative.

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0016.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona.	4° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	12 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0018.PO	P.R.G. e ACEI Roma Tiburtina e sestuplicamento fino a Smistamento (sestuplicamento)	2° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	6 mesi	Lo slittamento è dovuto alla gara per il riaffidamento dei lavori di armamento e T.E. non eseguiti dall'impresa appaltatrice originaria a seguito rescissione del contratto.
0033.PO	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuta all'impossibilità di procedere all'attrezzaggio con SCC della linea A Monte del Vesuvio (tratta lunga percorrenza sud) a seguito dei ritardi maturati nella realizzazione delle opere civili del progetto "Nuova linea a Monte del Vesuvio".
0036.PO	Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica..Nodo Palermo (1^ fase)	4° Trimestre 2009	4° Trimestre 2007	24 mesi	L'inserimento nelle tempistiche del Progetto del raddoppio della tratta Orleans-Belgio, precedentemente non previsto, ha rideterminato la data di ultimazione dello stesso al 2° trimestre ... 2009. Il successivo slittamento della data di ultimazione al 4° trimestre 2009 è conseguente alla ripianificazione della realizzazione di apparati tecnologici statici per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.
0038.PO	Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	3° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	9 mesi	Lo slittamento della data di attivazione prevista è dovuto ai ritardi maturati nell'espletamento delle attività negoziali relative alle opere civili, armamento e TE, tratta Salone - Lunghezza, a seguito del mancato affidamento per mancanza requisiti previdenziali e assicurativi della ditta miglior offerente, e nell'allineamento ai tempi di realizzazione dei lotti di penetrazione urbana della linea AVIAC Roma-Napoli.

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0039.PO	Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano (1 <sup>a</sup> fase)	1° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione relativa alla sola fermata di Portuense, è dovuto ad una riprogrammazione delle attività realizzative delle opere della fermata stessa, svincolandole dalla realizzazione del nuovo impalcato di via Portuense che viene costantemente rinviata a causa della mancanza del benessere da parte del Comune di Roma.
0043.TE	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2006	24 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza da un lato della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete, per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione, e dall'altro dell'inserimento nel Progetto dell'intervento di velocizzazione e sistemazione del piano del ferro della stazione di Bologna C.le. Quest'ultimo intervento, in particolare, è stato recentemente stralciato dal Progetto avendo verificato la possibilità di incrementare, con i restanti investimenti previsti, la capacità della stazione di Bologna C.le ad un livello al momento stimato sufficiente a recepire la completa domanda di servizio metropolitano pianificata dagli Enti Locali nel medio-lungo periodo.
0044.PO	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla riprogrammazione delle fasi di lavoro per mantenere inalterata l'attuale offerta per il servizio viaggiatori e alle numerose prescrizioni scaturite in Conferenza dei Servizi.
0045.NL	Collegamento Aeroporto Malpensa	3° Trimestre 2005	1° Trimestre 2005	6 mesi	A seguito della criticità del mercato della produzione di apparati tecnologici statici, è stata prevista la realizzazione di ACEI anziché ACS negli impianti interessati dal collegamento; ciò ha determinato la necessità di adeguamenti progettuali e contrattuali che comportano allungamenti nell'ultimazione delle opere, comunque inferiori a quelli che avrebbe comportato la realizzazione degli ACS in relazione alle limitate capacità produttive delle imprese del settore.

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0049.PO	Raddoppio Milano-Mortara	2° Trimestre 2010	4° Trimestre 2007	30 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla necessità di riarticolare il Progetto in modo da limitare la Conferenza dei Servizi, comunque convocata con notevole ritardo rispetto ai tempi programmati e conclusa il 18/11/2002, all'esame della progettazione delle tratte Porta Romana - Gaggiano e Parona-Mortara, vista l'opposizione dei comuni di Vigevano e Abbiategrasso alle modalità di attraversamento della linea sul loro territorio comunale.
0052.PO	Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (tratta P.ta Susa-Dora)	4° Trimestre 2009	3° Trimestre 2005	51 mesi	Il consistente slittamento della data di ultimazione è conseguenza della riprogettazione per tener conto delle richieste avanzate dal Comune di Torino, recepite nell'intesa fra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Comune di Torino, SATTI S.p.A. ed RFI S.p.A. recentemente sottoscritta che prevede il sottopasso del fiume Dora e la rilocalizzazione della stazione di Porta Nuova.
0057.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Roma-Ciampino	4° Trimestre 2002	2° Trimestre 2002	6 mesi	Lo slittamento dell'attivazione del BAB sulla tratta Roma T.ni - Casilina è dovuto alla complessità degli interventi di modifica al piano schematico di Roma Termini per effetto dell'innesto del BAB nell'impianto.
0069.PO	Raddoppio Bologna-Verona (Raddoppio Tavernelle-S. Giovanni e Nogara - Cà di David; potenziamento S. Giovanni-Nogara; P.M. intero raddoppio)	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	6 mesi	Lo scorrimento della data di ultimazione del Progetto è conseguente alla ripianificazione degli interventi relativi al raddoppio della tratta Crevalcore-Poggio Rusco la cui realizzazione, in considerazione dei finanziamenti disponibili e dell'aumento del costo del Progetto, è stata suddivisa in due fasi funzionali: Crevalcore-S. Felice sul Panaro, la cui attivazione è confermata nel 4° trimestre 2006, e S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco, la cui attivazione è prevista nel 2° trimestre 2007.



<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0071.TE	Interventi Tecnologici Milano-Venezia	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2005	3 mesi	Lo slittamento dell'ultimazione del Progetto è dovuto all'inserimento nello stesso di ulteriori lavori inerenti l'ACEI di Vicenza, precedentemente non previsti, al fine di recepire le modifiche conseguenti agli interventi di banalizzazione delle tecnologie di linea lato Grisignano.
0074.PO	Cintura Nord di Roma (messa in sicurezza galleria Cassia-M.Mario + PM intera Cintura)	2° Trimestre 2006	2° Trimestre 2005	12 mesi	Lo slittamento dell'attivazione è dovuto alla sospensione dei lavori in conseguenza del ricorso al TAR da parte di alcuni soggetti privati relativamente alle modalità di asservimento.
0077.PO	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andorra-S. Lorenzo)	3° Trimestre 2008	3° Trimestre 2007	12 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratta S.Lorenzo-Andora è dovuto alla revisione dei tempi di realizzazione a seguito dell'approfondimento progettuale che ha evidenziato difficoltà in relazione allo scavo delle gallerie e agli imbocchi.
0079.PO	Potenziamento Infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	18 mesi	Lo scorrimento dell'attivazione del Progetto è causato dal ritardo della definizione degli accordi con gli Enti Locali per la soppressione di alcuni PL, aventi ripercussioni sui lavori in corso nella stazione di Palmanova.
0099.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (Completamento raddoppio Vitulano-Benevento e Benevento-Apice e completamento CTC intera linea)	2° Trimestre 2008	4° Trimestre 2007	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della tratte Cervaro-Bovino e Bovino-Orsara è dovuto al protrarsi della Conferenza dei Servizi, nonché al ritardo nella formalizzazione del benestare da parte della Commissione VIA alle alternative di tracciato sviluppate, su richiesta della Commissione stessa, per l'attraversamento del Sito di Interesse Comunitario (SIC) "Valle del Cervaro-Bosco dell'Incoronata"

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0100.PO	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alle rilevanti difficoltà incontrate per ricercare una soluzione condivisa con gli Enti Territoriali per l'inserimento del raddoppio della tratta Bari S. Andrea- Bitetto nel territorio del comune di Modugno.
0113.TE	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	9 mesi	Lo slittamento della data di attivazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione dei lavori per tener conto delle criticità manifestate dal mercato della produzione degli apparati statici a livello nazionale.
0119.PO	Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara (Completo raddoppio Nera-Narni e CTC Foligno-Orte; raddoppio tratte Spoleto-Campello, Castelplanio-Montecarotto e Fabriano-PM 228)	1° Trimestre 2007	2° Trimestre 2006	9 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto sia al ritardo nell'apertura della C.d.S. per il raddoppio della tratta Fabriano - PM 228, sia alla necessità di eseguire ulteriori attività progettuali per recepire le prescrizioni formulate in sede di C.d.S. e le nuove linee guida sugli standard di sicurezza delle gallerie.
0136.NL	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (+ più progettazione Matera - Altamura FAL)	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2005	18 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alla sospensione delle attività inerenti la realizzazione della tratta Matera La Martella-Venusio a seguito di problemi connessi con la disponibilità di tutte le necessarie risorse finanziarie.
0142.PO	Raddoppio della Pescara-Bari	2° Trimestre 2007	1° Trimestre 2007	3 mesi	Lo slittamento del Progetto è dovuto alle rilevanti difficoltà per la compatibilità ambientale e la localizzazione delle opere di raddoppio della tratta Termoli -Chieti, attraversanti tre siti di interesse comunitario (SIC).

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0146.AM	Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2003	12 mesi	Lo slittamento della data di attivazione dell'intero Progetto è dovuto al ritardo nell'avvio dei lavori per la bretella di Sesto Calende a seguito dell'allungamento delle attività negoziali (a causa del ricorso di un concorrente alla gara), a difficoltà nelle procedure espropriative degli immobili di proprietà dell'Ospedale Maggiore di Milano ubicati nel comune di Sesto Calende, nonché alla revisione progettuale per l'ampliamento della sagoma (P50 binario dispari P80 binario pari) sulla tratta Arona - Premosello.
0149.PO	Sistemazione Nodo di Bari	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	-12 mesi	A seguito della riprogrammazione nella realizzazione degli apparati tecnologici a logica programmata sull'intera rete, per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione, è stata rinviata la realizzazione degli stessi nell'ambito del Progetto. Pertanto la data di ultimazione indicata si riferisce all'ultimazione funzionale del raddoppio Bari P.S. - Bari T.M. e della variante all'ingresso della linea Bari-Taranto e Cantiere Formazione Treni con il solo adeguamento degli apparati esistenti.
0201.TE	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	3° Trimestre 2004	2° Trimestre 2004	3 mesi	Il ricorso al TAR contro un provvedimento di esproprio, ha causato ritardi nell'appalto realizzativo di alcune opere del Progetto, con conseguente slittamento dello stesso.
0206.PO	Var. Ge-Ventim.tratta Pegli-Voltri	1° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	6 mesi	Il comune di Genova non ha reso disponibili nei tempi programmati le aree indispensabili per la consegna dei lavori, ubicate in prossimità della zona dove si sono tenuti i campionati mondiali di canottaggio, con conseguente slittamento della data di attivazione.
0207.PO	Sist. del Nodo di VE/Mestre	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2007	12 mesi	Lo slittamento della data di ultimazione del Progetto è conseguenza della ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete per tener conto delle difficoltà manifestate dal mercato della produzione.

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0222.PO	Linea BERGAMO - TREVIGLIO: raddoppio	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2005	3 mesi	Lo slittamento della data di attivazione del Progetto è dovuta al ritardo nella convocazione della Conferenza di Servizi.
0402.PO	AMPLIAMENTO TERMINAL VERONA QUADRANTE EUROPA	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla revisione degli indirizzi progettuali condotta da RFI come nuovo soggetto committente.
0410.PO	SISTEMAZIONE A P.R. POMEZIA SANTA PALOMBA	1° Trimestre 2004	3° Trimestre 2003	6 mesi	Lo slittamento è dovuto al protrarsi delle attività negoziali connesse alle procedure di verifica richieste dalla nuova normativa vigente (contribuzioni ecc..)
0411.IP	GUASTICCE - REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DELL'INTERPORTO DI LIVORNO GUASTICCE	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	9 mesi	Slittamento della data di attivazione per difficoltà nella fase negoziale a causa della presentazione di offerte anomale che ha richiesto maggiori approfondimenti.
0426.OM	ROMA SMIST. AMPLIAMENTO RIMESSA ALE E REALIZZ. POLO	4° Trimestre 2008	4° Trimestre 2003	60 mesi	A seguito del passaggio di committenza la 2^ fase è stata solo recentemente riavviata su rinnovati input progettuali. Il termine tiene quindi conto della nuova articolazione delle attività.
0427.PO	ROMA S. LORENZO COMPLETAMENTO OMAV	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al contenzioso con l'appaltatore, relativamente alle opere per la copertura del fascio basso.

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0430.ID	NAPOLI SMIST. COSTRUZ. IDP	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2006	6 mesi	Lo slittamento della data di attivazione della 2ª fase è dovuto al ritardo nella disponibilità di alcune aree, interessate anche dai lavori del 2° lotto della penetrazione urbana della linea AV RM/NA che procedono in ritardo a causa del ritrovamento di siti inquinati.

**Scostamento tempi dei Progetti d'investimento tecnologici**

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0102.TE	Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative	4° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	12 mesi	SSE Terraiba: variazioni in corso d'opera richieste da autorità Comunali - Interferenza con cantieri coesistenti su parco Genova Terraiba; SSE Casalpusterlengo: Interferenza con cantieri Italferr; SSE Peri: problemi con espropri per la costruzione dell'allacciamento alla linea AT.
0166.TE	Copertura radio in galleria	4° Trimestre 2004	3° Trimestre 2004	3 mesi	allacciamenti ENEL in corrispondenza imbocchi gallerie/adeguamenti impiantistici; concessione interruzioni secondo i programmi previsti dai Soggetti tecnici; ritardi nel rilascio delle concessioni e permessi da Amm.ni/Agenzie competenti; esigenze di riclassificazione impianti sulla base di nuove specifiche tecniche emesse da RFI (linee Bo-NA e NA-RC)
0068.TE	Ricerca MORANE	4° Trimestre 2002	3° Trimestre 2002	3 mesi	fornitura apparati/PC per campagna test e verifiche sui sistemi
0060.TE	Ricerca ERTMS	2° Trimestre 2003	4° Trimestre 2002	6 mesi	Innovazione tecnologica; criticità ai fini dell'attivazione della tratta AV/AC RM_NA per nuove specifiche dettate dalla committenza; adeguamento apparecchiature Specifiche requisiti Sistem.. 2.2.2
0063.TE	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	completamento lavori afferenti; la data di attivazione dell'ACS di Civitavecchia è in linea con quanto stabilito con la programmazione a livello nazionale per le realizzazioni ACS ridefinita a seguito della saturazione del mercato esterno; ritardi nell'approvvigionamento dei materiali necessari per gli impianti ACEI e per i Posti Periferici SCC

<i>Cod_pgt</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>Delta</i>	<i>Note</i>
0065.TE	Rilevamento termico Boccole	2° Trimestre 2003	2° Trimestre 2002	12 mesi	Integrazione delle progettazioni; interferenza con altri appalti; adeguamento impianti ai nuovi schemi di principio; Indisponibilità alimentazioni elettriche.
0066.PO	Potenziamento Tecnologico Bologna-Barl	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2003	24 mesi	Interferenze con esercizio; limiti di risorse nelle imprese; nella subtratta Castelbolognese-Rimini della PE-AN slittamento dovuto a realizzazione ACS di Faenza e dell'ACEI di Cesena, particolarmente complessi; sulla PE-FG lo slittamento è dovuto all'allungamento dei tempi di attivazione connessi con il raddoppio della linea
0067.PO	PotenziamentoTecnologico BO-VR-Brennero	1° Trimestre 2005	1° Trimestre 2004	12 mesi	ritardo nell'assegnazione di alcuni appalti; sulla tratta Tavernelle-Ca'David cambiamento tecnologia da ACS ad ACEI; per l'appalto relativo alla realizzazione del fabbricato di Posto centrale SCC è in corso procedura fallimentare dell'appaltatore
0023.IT	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2003	21 mesi	sistemazione fabbricato Posto centrale; Innovazione tecnologica interferenze su esercizio
0024.TE	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	1° Trimestre 2004	4° Trimestre 2003	3 mesi	limiti nelle risorse delle imprese; variazioni input progettuali; Innovazioni tecnologiche