

ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CLXXVII

n. 3

RELAZIONE

**SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI
PROGRAMMA 1994-2000 E 2001-2005 TRA MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E
FERROVIE DELLO STATO SPA**

(al 31 dicembre 2003)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 10 agosto 2004

PAGINA BIANCA

I N D I C E

1. PREMESSE	Pag.	7
2. LE PRESCRIZIONI DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI CONTENUTI DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	»	9
3. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	»	11
3.1. I contenuti originari e l'evoluzione del contratto	»	11
3.2. Primo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	20
3.3. Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	20
3.3.1. Risorse recate dalla legge finanziaria 1998	»	20
3.3.2. Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	20
3.3.3. Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ..	»	22
3.4. Terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e legge n. 354 del 1998	»	25
3.4.1. Il quadro normativo	»	25
3.4.2. Articolo 1 della legge n. 354 del 1998	»	25
3.4.3. Articolo 3 della legge n. 354 del 1998	»	28
3.4.4. Articolo 4 della legge n. 354 del 1998	»	31
4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005	»	32
4.1. Inquadramento generale	»	32
4.1.1 PGT, Piano d'Impresa di FS S.p.A. e Contratto di Programma 2001-2005	»	33
4.1.2 Il Piano di Priorità degli Investimenti	»	35
4.1.3 Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ..	»	38
4.1.4 Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 .	»	39
4.1.5 Il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ...	»	42
4.2 Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale	»	42
4.2.1 Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ..	»	42
4.2.2 Altri investimenti diffusi e di ricerca	»	47
4.3 Il programma degli investimenti per il sistema AV/AC	»	49
4.4 La ripartizione delle risorse recate dalle leggi finanziarie 2001 e 2002	»	52
4.5 Riepilogo dei valori delle tabelle allegate al Codice di procedura pe- nale 2001-2005	»	56

5. GLI STANZIAMENTI AUTORIZZATI PER LEGGE E LE EROGAZIONI EFFETTUATE	Pag.	58
5.1 Gli stanziamenti autorizzati per legge	»	58
5.2 Erogazioni relative alla fonti originarie del Codice di procedura Penale 1994-2000 ed alle successive leggi finanziarie	»	59
5.3 Erogazioni da altri provvedimenti legislativi	»	60
5.4 Erogazioni complessive	»	60
6. STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI AL 31-12-2003 .	»	61
6.1 Premesse	»	61
6.2 Le principali opere realizzate sulla rete tradizionale	»	62
6.3 Il materiale rotabile consegnato all'esercizio	»	66
6.4 Le contabilizzazioni al 31/12/2003	»	68
6.4.1 Il sistema di gestione del programma/progetto	»	68
6.4.2 Contabilizzazioni complessive	»	70
6.4.3 Contabilizzazioni del gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato	»	72
6.4.4 Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel Codice di procedura penale 2001-2005	»	74
6.4.5 Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A.	»	76
6.4.6 Contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A.	»	80
6.4.6.1 Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel Codice di procedura penale 2001-2005	»	80
6.4.6.2 Contabilizzazioni relative al Codice di procedura penale 2001-2005 (esclusa AV)	»	85
6.4.6.3 Nuovi progetti di Legge Obiettivo: contabilizzazioni	»	92
6.4.6.4 Contabilizzazioni relative al sistema AV/AC	»	93
6.4.6.5 Quadro generale delle contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A.	»	95
6.5 Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale	»	99
6.5.1 Contratto di Programma 1994-2000 e Primo Addendum	»	99
6.5.2 Accordo preliminare al Secondo Addendum al Codice di procedura penale 1994-2000	»	99
6.5.3 Secondo Addendum al Codice di procedura penale 1994-2000	»	101
6.5.4 Terzo Addendum al Codice di procedura penale 1994-2000 e legge n. 354 del 1998	»	103
6.5.5 Contratto di Programma 2001-2005	»	106
6.5.5.1 Progetto Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli	»	106
6.6 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale	»	110
6.7 Interventi di soppressione dei passaggi a livello	»	115
6.8 Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno	»	117
6.8.1 Le contabilizzazioni	»	117

6.8.2 Le attivazioni	Pag.	119
6.8.3 I ritardi	»	120
6.8.4 Il programma delle accelerazioni	»	120
6.8.5 Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE n. 85 del 2002	»	121
6.8.6 Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale	»	122
6.9 Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive	»	128
6.9.1 Conclusioni	»	133
APPENDICE A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse	»	136
APPENDICE B - Finanziamenti straordinari definiti con apposite leggi	»	139
B.1. Premessa	»	139
B.2. Legge n. 30 del 27/2/1998	»	139
B.3. Legge n. 194 del 18/7/1998	»	140
B.4. Legge n. 472 del 7/12/1999	»	140
APPENDICE C - Elenco allegati	»	143
Elaborato di Sintesi	»	227

PAGINA BIANCA

Capitolo 1 - Premesse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lo schema definitivo di 2° Addendum al Contratto di Programma – che provvede alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 e modifica le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema AV/AC secondo le disposizioni della stessa Legge Finanziaria - è stato esaminato con esito favorevole nella seduta preparatoria del CIPE dello scorso 1 aprile 2004. L'Addendum sarà sottoscritto una volta che sia stato definitivamente licenziato dal CIPE in una delle prossime sedute.

Inoltre, nella stessa seduta del 1 aprile scorso, il pre-CIPE ha esaminato anche lo schema di 3° Addendum al Contratto di Programma, che proseguirà il suo successivo iter di approvazione.

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

- la prima, il 12 agosto 1992, con la trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni;
- la seconda, con l'avvio del processo di societizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguenziale separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha infatti trasferito (inizialmente il 1° giugno, con un contratto di affitto e, successivamente, il 1° dicembre, con un contratto di cessione di ramo d'azienda) alla controllata Società per Azioni "Trenitalia" la gestione delle attività di trasporto fino ad allora svolte in via diretta, e conferito alla propria Divisione Infrastruttura sempre maggiore autonomia gestionale in materia di rete infrastrutturale. Nel secondo semestre 2000, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha avviato a realizzazione il progetto di scissione parziale delle attività di holding da quelle di gestione e sviluppo dell'infrastruttura. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1 luglio 2001 con la costituzione della Società per Azioni "Rete Ferroviaria Italiana".

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione, al 31/12/2003, sia del Contratto di Programma 1994-2000 e relativi addendum, sia del Contratto di Programma 2001-2005 e del relativo 1° addendum e viene inviata a ciascuna delle Camere (in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Legge 238/93) ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

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

I contenuti dello strumento “Contratto di Programma” sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato di cui all’art. 14 del D. Lgs. n° 188/2003 che si riporta per la parte che qui interessa.

c.1: I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma. Il contratto di programma è stipulato 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.

c.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.

c.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.

c.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:

1. (...) Tale contratto (...) individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all'infrastruttura, per:

- a) gli investimenti destinati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, prevedendosi la facoltà di effettuare spostamenti temporali, previa comunicazione al Ministero dei trasporti e della navigazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie previste dal contratto stesso ed in coerenza con il piano d'impresa;*
- b) le attività di manutenzione ordinaria;*
- c) i contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;*
- d) gli eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell'interesse della collettività, ivi comprese le perdite derivanti dall'attivazione all'esercizio di linee ed impianti i cui pedaggi non coprono i costi di esercizio, nonostante il gestore abbia perseguito l'obiettivo della loro massima utilizzazione;*
- e) gli adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.*

Capitolo 3 - Il Contratto di Programma 1994-2000

3.1- I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

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

Gli investimenti previsti, a decorrere dal 1° gennaio 1993 (data di vigenza del Contratto), ammontavano originariamente, a 28.457 milioni di euro (55.100 miliardi di lire), per la parte facente carico allo Stato. I principali interventi da attuare sono riportati nelle tabelle A e A1, allegate al Contratto (allegato1 alla presente relazione).

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

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

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

(importi in milioni di euro)

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

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

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

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

In particolare:

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

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

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

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

Successivamente:

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

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

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

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

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

Infine :

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

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

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

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

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

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

TABELLA 3.5

(importi in milioni di euro)

ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI	importo originario	importo ridotto
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 23/05/1997 N° 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250	210
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	10
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87	87
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	(°) 133	133
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 N° 354 (art. 1 e 3) - Addendum N° 3 al C.d.P. 1994-2000	(*) 1.541	1523
Legge 08.10.1998 N° 354 (art.4) - ripartiti con DM 110/T del 20.10.98	67	67
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Legge 30.06.1998 N° 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16
TOTALE	3.474	3.411

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

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

Come riferito da FS, 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, gli importi originari di alcuni specifici provvedimenti legislativi si sono ridotti come evidenziato nella tabella precedente.

In particolare:

- la Legge 144/99 ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento dell'anno 1999 per un totale di circa 2 milioni di euro per i seguenti provvedimenti legislativi: Legge

341/95-Delibera CIPE 23.04.1997; Legge 641/96-Delibera CIPE 18.12.1996; Legge 135/97-Delibera CIPE 29.08.1997. Pertanto l'importo totale stanziato si è ridotto complessivamente a 449 milioni di euro;

- l'importo originario recato dalla Legge 30/98, 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 del 1999, è passato da 250 a 210 milioni di euro;
- l'importo originario recato dalla Legge 194/98, 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 del 1999, è passato da 13 a 10 milioni di euro;
- l'importo originario recato dalla Legge 354/98 (art.1 e art.3), a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998, è passato da 1.541 a 1.523 milioni di euro.

Per quanto riguarda la legge 354/98, la riduzione a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 si riferisce all'intero stanziamento che come noto comprende, all'art.4, per un importo di circa a 158 milioni di €, anche interventi delle Ferrovie Nord Milano e del Comune di Como. Saranno inviate specifiche richieste di informazioni alle strutture competenti per conoscere, su tale quota, l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano ad 41.751 milioni di euro.

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

Al 31/12/2000, una parte degli interventi previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addendum erano ancora in corso. La società F.S., proseguendo nell'esecuzione di dette opere, ne ha assicurato l'ultimazione nel rispetto di tempi programmati. Inoltre, considerando l'avvenuta ristrutturazione societaria, gli investimenti riguardanti l'area del trasporto dovranno essere completati da Trenitalia S.p.A., mentre R.F.I. S.p.A. porterà a termine gli investimenti 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 d'Impresa 1999-1993 di F.S.) 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) e del successivo aggiornamento del Piano stesso (versione ottobre 2003 - Delibera n° 103 del 13 novembre 2003), 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, inserendo gli stessi in una nuova tabella (Tabella 2 bis) di detto

Contratto. Altri due progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 sono altresì transitati nella Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005 e sono stati accorpati con i corrispondenti progetti ivi presenti (aventi lo stesso oggetto, ma fase funzionale diversa) in conseguenza degli stretti legami funzionali esistenti. Un ulteriore progetto, per omogeneità di oggetto (Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno) è stato trasferito alla Tabella 3 del Contratto di Programma 2001-2005. Per una più immediata verifica di tali modifiche, si rinvia alle relative tabelle (vedi successivo paragrafo 4.2, pagine 38-43).

A tali modifiche si è provveduto con gli schemi di Addendum n° 2 e 3 Al Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in fase di approvazione (il primo, definitiva) da parte del CIPE.

Gli effetti della ristrutturazione del gruppo F.S. e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle successive figure:

Figura 3.1 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie

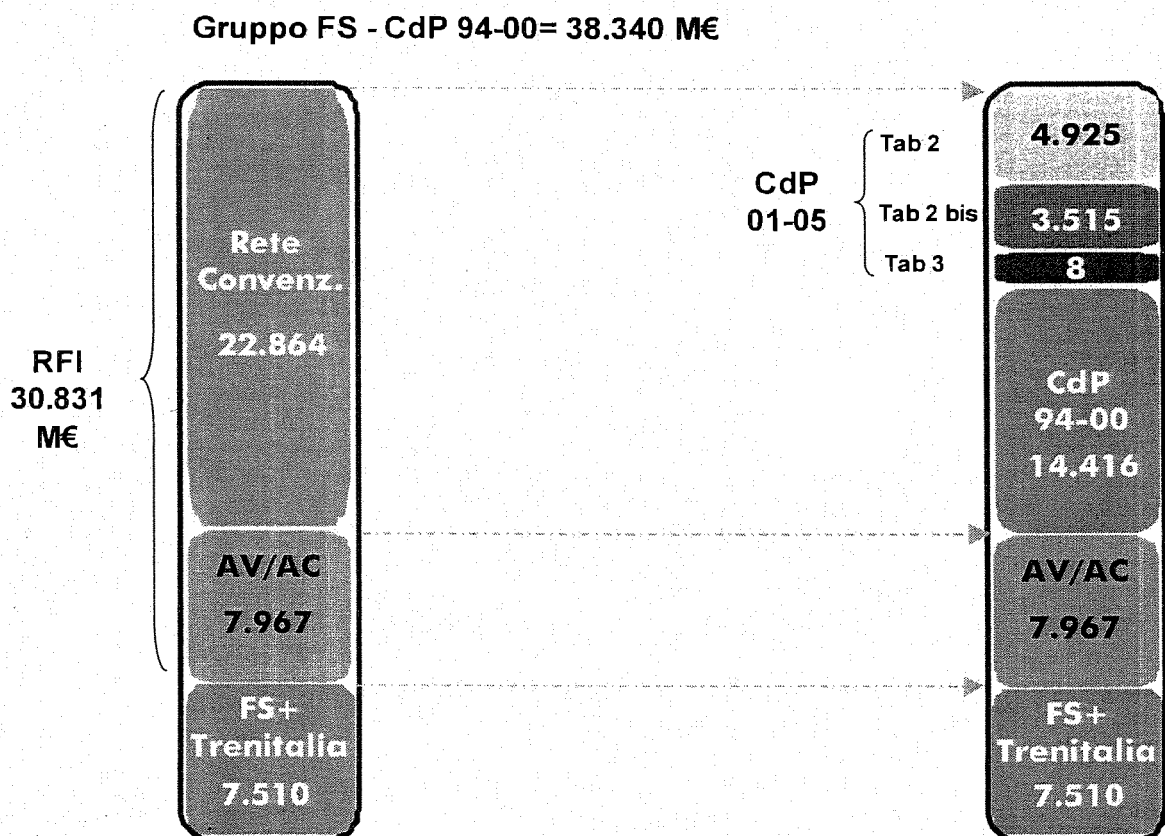
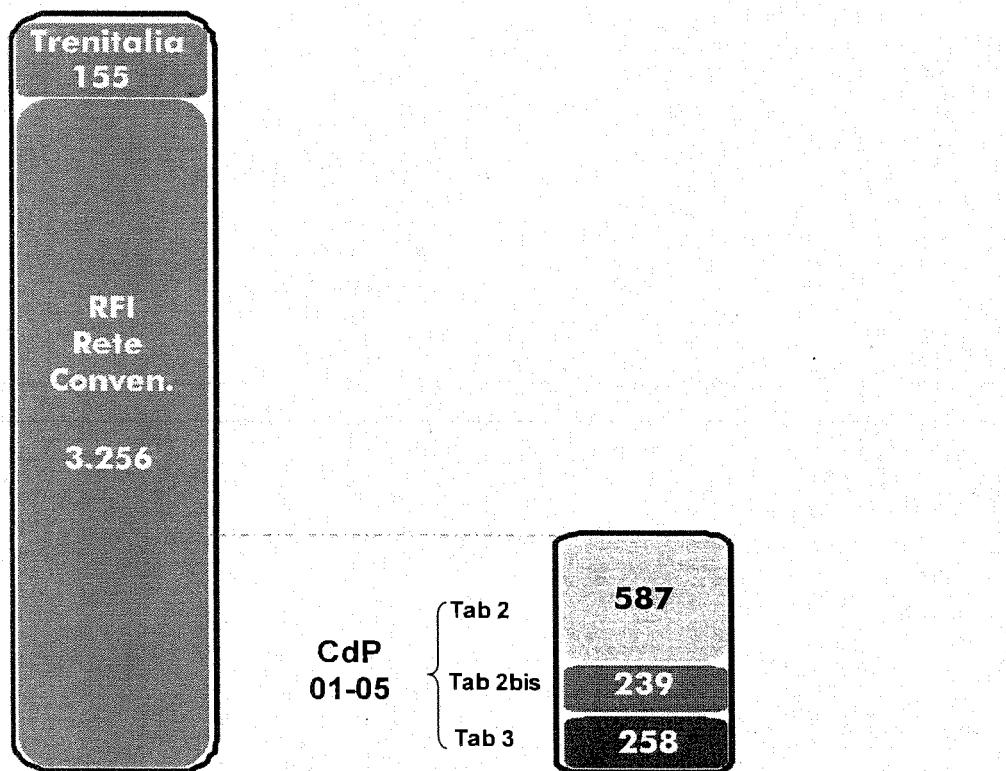


Figura 3.2 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi**Risorse altre leggi= 3.416 M€**

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

<i>(importi in milioni di €)</i>	Fonte CdP 94-00	Altre Leggi	Tot. Finanziamenti
R.F.I.	14.416	2.172	16.588
FS + Trenitalia	7.510	155	7.665
Tot. Finanziamenti	21.926	2.327	24.253

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

Del contenuto di tali addenda si dirà nei successivi paragrafi.

3.2 - Primo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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

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

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

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

3.3 - Secondo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

3.3.1 – Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998

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

3.3.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma

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

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

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

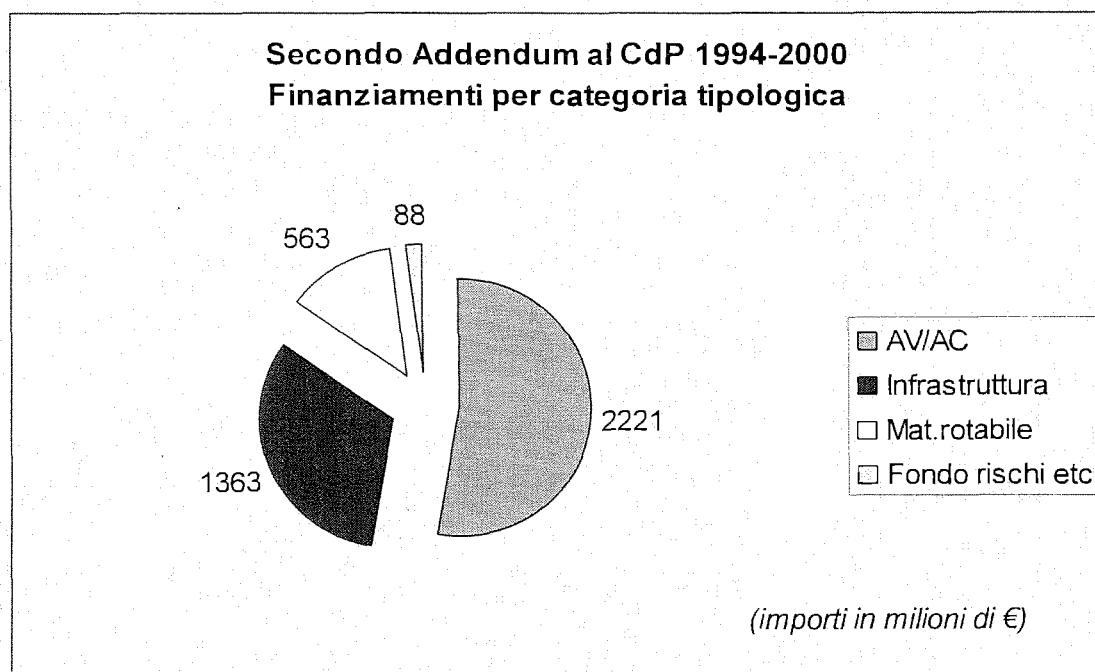
RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA DELLE ASSEGNAZIONI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000		milioni di euro
PROGRAMMA		
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	1.255
Progetti		
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	441
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	274
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	385
	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	155
PROGRAMMA		
	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	336
Progetti		
	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	284
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	52
PROGRAMMA		
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	51
PROGRAMMA		
	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO	70
PROGRAMMA		
	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE	56
RISERVA TECNICA		
		91
TOTALE		1.859

3.3.3 - Secondo Addendum al CdP 1994-2000

Come già detto, l'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al C.d.P. ha contrattualizzato una prima parte, pari a 1.859 milioni di euro, dei 6.094 previsti dalla legge 450/97; per la restante parte (4.235 milioni), è stato predisposto il relativo programma di utilizzo che costituisce l'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000.

- Circa il 50% delle risorse di cui trattasi è stata allocata per investimenti sulla rete esistente, nonché per nuove forniture di materiale rotabile (prevalentemente del Trasporto Regionale) e rifunzionalizzazione di quello esistente. In sintesi sono stati previsti interventi per:
 - ◆ il mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
 - ◆ il potenziamento mirato di linee ed impianti tra cui il completamento di opere e forniture in avanzato corso di realizzazione, specialmente nei nodi;
 - ◆ l'efficientamento e l'incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione (compreso attrezzaggio dei rotabili), nonché per le esigenze connesse con il servizio di trasporto metropolitano/regionale e al progetto "Grandi Stazioni";
 - ◆ il potenziamento e l'ammodernamento del parco rotabili sia attraverso interventi di restyling e riqualificazione di quello circolante che mediante l'immissione di nuovi mezzi da acquistare.
- La restante parte dello stanziamento è stato destinato alla realizzazione delle nuove linee ad alta capacità/alta velocità ed in particolare:
 - ◆ ad una ulteriore tranche di finanziamento della quota di copertura dello Stato per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli e la progettazione del resto del sistema (Milano-Genova e Milano-Venezia);
 - ◆ ad una ulteriore tranche di finanziamento delle occorrenze per gli interessi intercari da corrispondere agli istituti di credito, in relazione ai capitali di prestito necessari al completo finanziamento del progetto.

Per la disamina del programma proposto, i vari interventi sono stati raggruppati secondo le seguenti categorie tipologiche:

Figura 3.3 – ripartizione dei finanziamenti

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

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

1. QUADRUPPLICAMENTO AD ALTA CAPACITÀ E VELOCITÀ	Importo (milioni di €)
QUADRUPPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)	2.066
PROGETTAZIONE ALTRI TRATTI: Rifinanziamento	
INTERESSI INTERCALARI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TRATTA TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento	155
TOTALE	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	Importo (milioni di €)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)	413
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE: Mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi	98
RIFINANZIAMENTO progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	181

INTERVENTI ALLE LINEE, AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI, PREVISTI DALLE CONFERENZE DEI SERVIZI RELATIVI ALLA TORINO-MILANO-NAPOLI: 1^ tranche	181
NUOVI PROGETTI:	
Interventi per lo sviluppo del traffico merci	62
Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate	52
"Grandi Stazioni"	196
Impianti e terminali merci	103
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41
SISTEMI DI OBLITERAZIONE, CONTENIMENTO EVASIONE, INFORMAZIONE AL PUBBLICO ETC	36
TOTALE	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	Importo (milioni di €)
FORNITURE IN CORSO: Rincarì, scorte tecniche e maggiori forniture	116
Acquisto nuovo materiale rotabile	336
Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici	
TECNOLOGIE DEI ROTABILI: Attrezzaggio mezzi con sistema Vigilante ed ATC	111
TOTALE	563
4. RIEPILOGO	Importo (milioni di €)
1. QUADRUPLICAMENTO AC/AV	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	563
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI, IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	88
TOTALE	4.235

3.4 - Terzo Addendum al C.d.P. 1994-2000 e Legge 354/98

3.4.1 - Il quadro normativo

L'art.1 della Legge 8/10/98 n° 354 ha autorizzato la F.S. S.p.A. a predisporre ed eseguire, nel periodo 1998/2000, un piano triennale per la soppressione di passaggi a livello, privilegiando i principali itinerari internazionali e nazionali e gli ambiti dei principali nodi e stazioni, nonché le linee regionali di particolare importanza (nel limite del 10% delle risorse), per un importo totale pari a 568 milioni di euro (1.100 Miliardi di lire).

La stessa Legge ha autorizzato F.S. S.p.A. a realizzare, inoltre, il potenziamento, e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali, compreso l'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, e dei collegamenti ad essi afferenti nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola (art. 3).

Con ordinanza n. 1/99, in data 30/3/99, della Sezione di Controllo della Corte dei Conti è stato promosso il giudizio di legittimità costituzionale concernente l'art. 1 commi 3 e 4 e l'art. 3 commi 1 e 4 della legge 354/98, in relazione all'art. 81 della Costituzione: tale questione è stata superata con la Finanziaria 2000 (legge 488/99), che ha apportato delle riduzioni alle autorizzazioni di spesa e contestualmente ha previsto il finanziamento completo delle opere, assicurando anche la copertura per gli esercizi successivi a quelli compresi nel bilancio triennale.

Detta Legge infatti, in tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire) relativi alla Legge n.354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro (616 miliardi di lire) rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa L.354/98 (1.859 milioni di euro - 3.600 miliardi di lire). Tale definanziamento ha inciso sugli anni che vanno dal 2000 in poi, e pertanto le somme indicate dalla L.354/98 per gli anni 1998 e 1999 sono rimaste inalterate.

Alla luce di tale modifica legislativa, la Corte Costituzionale, con ordinanza n. 324 del 21 luglio 2000, ha ritenuto superata la questione di legittimità costituzionale sollevata dalla Corte dei Conti.

Tenendo conto dei definanziamenti operati dalla Finanziaria 2000, l'importo di cui all'articolo 1 della L. 354/98 è stato ridotto da 568 a 503 milioni di euro (da 1.100 a 974 miliardi di lire), mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa legge è stato ridotto da 1.291 a 1.038 milioni di euro (da 2.500 a 2.010 miliardi di lire).

Il Terzo Addendum, stipulato il 23 novembre 2000, relativamente al quale il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 111 del 2 novembre 2000, contrattualizza le somme di cui sopra (1.541 milioni di euro).

Come già evidenziato al paragrafo 3.1 (vedi anche Tabella 3.5), l'importo originario di 1.541 milioni di euro è stato ridotto a 1.523 a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

3.4.2 - Articolo 1 della L. 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'8/2/1999) esistevano 8542 passaggi a livello (P.L.), di cui 6230 manovrati e custoditi da personale F.S. e 2312 manovrati direttamente da privati, così distribuiti:

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

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4945	2035
TOTALE PARZIALE	6230	2312
TOTALE	8542	

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:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	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 alla F.S. S.p.A per la soppressione dei P.L. (Legge 189/83), nonché con gli interventi di potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale, erano stati soppressi, dal 1983 circa 3000 P.L. ed erano in corso interventi soppressivi per complessivi 326 P.L. .

La soppressione di ulteriori 204 P.L. era altresì prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria, quali quadruplicamenti, raddoppi, varianti.

Erano inoltre in corso le progettazioni esecutive di opere già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria per la soppressione di ulteriori 96 P.L. .

In sintesi, all'atto della predisposizione del piano, erano in corso di soppressione 530 P.L. mentre ulteriori 242 P.L. potevano essere soppressi con residui ancora disponibili rispetto ad altri stanziamenti assegnati, nonché con i contributi degli Enti Locali.

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 772 P.L. venivano così stimati:

- 190 P.L. entro il 2000;
- 190 P.L. entro il 2001;
- 192 P.L. entro il 2002;
- 200 P.L. entro il 2003;

Il piano di cui trattasi prende quindi in considerazione i restanti 7770 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

TABELLA 3.8 - Piano 8/2/99

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	192	50
Direttrici internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4895	2030
TOTALE PARZIALE	5535	2235
TOTALE	7770	

Con la classificazione del precedentemente citato D.M.T. del 21/03/2000, la Tabella diventa:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	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 F.S., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della 354/98 - pari a 568 milioni di euro (prima del definanziamento apportato dalla legge 488/99), e di 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) provenienti dal residuo della Legge 189/83, seguendo i criteri e le priorità stabiliti dall'art. 1 della legge 354/98, ha previsto di sopprimere tutti i passaggi a

livello ricadenti sulle direttrici nazionali e nodi, sulle direttrici internazionali e sulle linee trasversali per un totale di 845 P.L.

Sostanzialmente il piano di soppressione prevedeva di intervenire su 640 passaggi a livello pubblici e 205 privati per una previsione di spesa complessiva di circa 558 milioni di euro (1080 miliardi di lire).

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

Il relativo piano, proposto da F.S., è stato approvato con Decreto del 06/12/2002, previa intesa con le Regioni e gli Enti Locali sancita dalla Conferenza Unificata nella seduta del 25/7/2002.

Sulla situazione attuale dei PL presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del piano di soppressione si dirà al paragrafo 6.7.

3.4.3 - Articolo 3 della L. 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della L.354/98, dopo la promulgazione della Legge, F.S. S.p.A. ha trasmesso un documento contenente il programma di interventi proposti per il finanziamento. Tale programma prevedeva, conformemente a quanto disposto dal dettato legislativo, interventi sulle direttrici internazionali ed interventi finalizzati al potenziamento dei servizi ferroviari lungo alcuni itinerari fondamentali del Meridione nonché, nell'ambito dello sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana (facente parte del così detto corridoio V), un contributo per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno.

Come già detto, la Legge finanziaria per il 2000 ha effettuato la decurtazione di 253 milioni di euro (490 miliardi di lire) dai complessivi 1.291 originariamente previsti per il finanziamento dell'intero programma di interventi in esame. Con riferimento a tale programma, quindi, erano stati autorizzati finanziamenti per complessivi 1.038 milioni di euro (tra le varie riduzioni, è stato completamente definanziato il contributo per il V° corridoio in Slovenia).

Nella successiva tabella sono elencati gli interventi previsti nel III addendum, che, nell'allegato 5, vengono descritti con maggior dettaglio: 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.

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

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98

(milioni di €)

INTERVENTI DI SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO	Importo come definanziato	Importo dopo passaggio in economia
Piano triennale 1998-2000	503	488

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98

(milioni di €)

INTERVENTO	Importo come definanziato	Importo dopo passaggio in economia
ITINERARIO TORINO-MODANE		
- Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane	78	78
- Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39
ITINERARI SEMPIONE, LUINO, CHIASO		
- Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	16
<i>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:</i>		
- Variante di Novara e sistemazione del Nodo	49	49
- Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	3	3
- Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	26	26
- Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1 ^a fase gronda nord-est di Milano	62	62
- Raddoppio Bergamo-Treviglio	52	62
ITINERARIO BRENNERO e LINEE AFFERENTI		
- Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcadano: 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		
<i>Itinerario Messina-Catania:</i>		
- Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258
<i>Nodo di Palermo:</i>		
- Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62

<i>PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI</i>		
– Potenziamento impianti per il traffico merci	67	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67	43
SOMMA PARZIALE	1.038	1.033
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0	0
T O T A L E	1.038	1.033

3.4.4 - Articolo 4 della L. 354/98

Le somme recate dalla Legge 354/98 agli articoli 1 e 3 sono state oggetto del III Addendum al Contratto di Programma di cui si è detto in precedenza.

L'art.4 della stessa Legge, per consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A., nonché per urgenti e limitati interventi di viabilità stradale, autorizza una spesa totale di circa 158 milioni di euro (306 miliardi di lire). Tale somma è stata ripartita con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001 (che sostituisce il DM 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad F.S. (67 milioni di euro - 130 miliardi di lire) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 21 milioni di euro (40 miliardi di lire) sono stati assegnati al progetto Sempione-valico di Luino-Varese-collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete FS (progetto ricondotto nel Contratto di Programma 2001-2005, di cui si dirà in seguito).

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

Saranno richieste specifiche informazioni per conoscere l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

Capitolo 4 - Il Contratto di Programma 2001-2005

4.1 Inquadramento generale

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE nn. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 2/5/2001. Il Contratto prevede il completamento di interventi relativi al precedente Contratto di Programma - che necessitano di ulteriori finanziamenti, oppure già finanziati ma non precedentemente contrattualizzati con Contratto di Programma - nonché un vasto programma di investimenti che costituisce la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo PGT.

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

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

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

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

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e del suo successivo aggiornamento (ottobre 2003), 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 del 1° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 una prima tappa di questo processo evolutivo. Tale evoluzione ha riguardato l'aggiornamento del valore degli investimenti del Contratto, che è stato rideterminato in complessivi 102,3 miliardi di euro (inclusi gli investimenti relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli ed al cosiddetto "Resto del Sistema").

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

Nel corso del 2003 è stato sottoposto all'esame del CIPE lo schema di Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. I principali contenuti del documento riguardano il recepimento delle innovazioni normative apportate dall'art. 75 della legge n. 289/2002 (Finanziaria 2003) in materia di finanziamento dell'infrastruttura AV/AC e la ripartizione delle risorse finanziarie stanziate in aumento di capitale sociale dalla Tabella D della medesima legge. Su tale schema, il CIPE ha espresso parere favorevole con Delibera n. 29/2003 del 25 luglio 2003 subordinatamente al recepimento di alcune indicazioni. Il testo è stato inviato alle competenti Commissioni Parlamentari ed è stato approvato, con osservazioni, nei primi mesi del 2004. Come richiesto dalla citata Delibera n. 29/2003 il testo è ritornato al CIPE per l'espressione del definitivo avviso a riguardo. Lo schema in parola è stato esaminato, unitamente allo schema di Terzo Addendum, nella seduta del Pre-CIPE del 1 aprile 2004, ed è, quindi, in attesa di essere licenziato definitivamente dal CIPE.

Considerando le fonti di finanziamento derivanti dal Primo e Secondo Addendum, l'ammontare complessivo dei fabbisogni finanziari necessari per il completamento dei lavori previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si attesta intorno ai 74,5 miliardi di euro.

Alla luce del nuovo modello di finanziamento del Sistema AV/AC previsto dalla Finanziaria 2003, ed estendendo lo schema in questione anche alle opere afferenti al cosiddetto Resto del sistema (Terzo Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), circa metà dei fabbisogni in parola (36,3 miliardi di euro) dovrà essere reperita, tramite Infrastrutture SpA, sul mercato bancario e su quello dei capitali (fatta eccezione, nel periodo di costruzione delle opere, degli interessi/costi finanziari da riconoscere ad Ispa).

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.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31/12/2003.

4.1.1 - PGT, Piano d'Impresa di F.S. S.p.A. e Contratto di Programma 2001-2005

Gli interventi di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria originariamente considerati nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) interessano, nell'arco del prossimo decennio, circa 3.000 km di linee per un volume di investimenti attorno ai 46.500 milioni di euro (90.000 miliardi di lire) - di cui specificamente oltre 2.000 per le tecnologie). Gli obiettivi che questi interventi intendono raggiungere sono:

- il raddoppio della capacità di trasporto sugli assi fondamentali del sistema ferroviario (Alta Capacità TO-VE e MI-NA, quadruplicamento NA-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-RC);
- il raddoppio della capacità di trasporto sull'intero arco alpino e potenziamento dei collegamenti con i porti dell'Alto Tirreno (terzo valico di GE, corridoio TIBRE) ed Alto Adriatico (VR-BO, corridoio adriatico);
- il potenziamento e la creazione di bypass nei principali nodi ferroviari;
- il completamento del corridoio Adriatico (completamento raddoppio Bologna-Bari-Lecce);
- la creazione di corridoi per il trasporto merci atti a consentire il trasporto di container e semirimorchi (direttrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-Chiasso o Ferrara-Brennero, Genova-Terzo Valico-Novara-Sempione);
- la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico merci.

Tra gli interventi sopra elencati, ne sono stati individuati alcuni di elevata priorità (tutti relativi alla rete ferroviaria dello SNIT) per un volume di investimenti stimato in circa 28.400 milioni di euro (55.000 miliardi di lire).

Infine, nel PGT sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 516 milioni di euro (1.000 miliardi di lire) all'anno per i programmi di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti della rete tradizionale, a tutela degli standard prestazionali di affidabilità e sicurezza di tutta l'infrastruttura nazionale.

Il Piano d'Impresa di Ferrovie dello Stato S.p.A., costruito su un orizzonte 1999-2003 ed ancora su basi non completamente coerenti con la definizione del processo di societizzazione, per quanto attiene alla sezione di competenza del Gestore dell'infrastruttura, risulta in linea con i contenuti del PGT ancorché il riferimento temporale sia di più breve periodo. Tuttavia il Piano riporta valutazioni più aggiornate di costi di progetti di investimento che, a diverso titolo, avevano registrato incrementi di spesa per il loro completamento e messa in esercizio.

Il piano di investimenti delineato nel Contratto di programma 2001-2005, ha dovuto quindi dare concretezza agli indirizzi del PGT, di cui si configura come lo strumento applicativo per il primo quinquennio, e identifica le fasi e le modalità di copertura dei costi aggiuntivi per il completamento degli investimenti già previsti nel Piano d'Impresa, in precedenza descritti.

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

I fabbisogni finanziari che scaturivano dal nuovo Contratto assommavano, all'atto della stipula, come già evidenziato, a circa 22.000 milioni di euro, risultanti dalla somma delle necessità di copertura dei fondi per:

- il completamento degli investimenti già in atto sulla rete tradizionale e sulla rete AV/AC;
- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT sulla rete tradizionale, che comprende anche interventi in tecnologie innovative la cui introduzione è volta principalmente all'innalzamento dei livelli di sicurezza del trasporto su ferro;
- l'avvio delle realizzazioni per il resto del sistema AV/AC, in particolare per la tratta Milano-Brescia e la prima fase del Terzo Valico;
- la realizzazione di nuovi investimenti per il risanamento ambientale, la sperimentazione tecnica e la sicurezza delle lunghe gallerie;
- gli interventi di manutenzione straordinaria necessari, oltre che per le attività cicliche volte a rinnovare e migliorare l'affidabilità delle linee e degli impianti costituenti l'infrastruttura (ivi compresi gli asset immobiliari dei terminali merci e delle officine di manutenzione dei rotabili), anche per completare il Piano Straordinario di Revisione della Rete (PSRR) già parzialmente finanziato nel periodo 1999-2000.

I fabbisogni finanziari stimati all'atto della stipula, come già detto, sono successivamente aumentati e sono stati acclarati con il Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e con il suo successivo aggiornamento (ottobre 2003).

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

Il processo di recepimento degli indirizzi forniti da tali strumenti, ha permesso di individuare una serie di investimenti ferroviari ricadenti sugli assi individuati dalla Delibera CIPE appena

citata. Alcuni di questi investimenti sono già presenti tra quelli finanziati con i Contratti di Programma, mentre altri si vanno ad aggiungere a questi, e talvolta li integrano e completano.

4.1.2 - Il Piano di Priorità degli Investimenti

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

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:

- a) mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;
- b) miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;
- c) redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);
- d) sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;
- e) tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;
- f) grado di integrazione con altri investimenti collegati, con particolare riguardo alle linee ad Alta Capacità, ai corridoi europei, alle aree urbane ed ai nodi delle aree metropolitane;
- g) potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;
- h) potenziamento della rete nel Mezzogiorno e nelle altre aree del Paese carenti di infrastrutture.

Considerata la presenza - tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Contratto di Programma - sia di interventi già in fase di attuazione, sia di interventi da avviare (per i quali non esiste ancora alcun documento progettuale e/o di valutazione economico-finanziaria), il Contratto

stesso ha previsto che, successivamente alla prima definizione di massima si sarebbero resi necessari affinamenti ed eventuali ridefinizioni del Piano di Priorità, da effettuarsi sulla base di specifici dossier di valutazione, redatti da R.F.I. S.p.A. e sottoposti all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

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

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

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

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

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

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

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

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

(avvio cantieri e fine lavori), fabbisogno di finanziamenti da parte dello Stato e previsioni di contabilizzazione.

In ottemperanza alle prescrizioni della citata Delibera n.85/2002, nel mese di luglio del 2003 è stata trasmessa da RFI una proposta di aggiornamento del Piano. In seguito ai rilievi evidenziati sia dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze sia dalla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 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 a presentare una nuova proposta di aggiornamento del PPI - che tenga conto delle prescrizioni formulate - entro il mese di aprile 2004.

In particolare, la nuova versione del Piano contiene 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 3° Valico dei Giovi (Resto del Sistema), anche le linee di valico, gli shunt merci dei nodi, l'estensione a Sud delle 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 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.

Come già ricordato, la stima complessiva di tutti gli interventi previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, risultante a valle delle analisi e degli approfondimenti condotti in ambito PPI, è stata determinata in 102,3 miliardi di euro contro i 73,6 fotografati nella precedente relazione di monitoraggio al 31/12/2002. Il costo degli interventi registra quindi un incremento complessivo di 28,7 miliardi di euro, così composto:

- 11,3 miliardi di euro (il 39% del totale incremento) determinati dall'inclusione nell'accordo dei seguenti nuovi oggetti:

- sette nuovi interventi localizzati nel Mezzogiorno come da delibera n.85/02 (6,3 miliardi di euro);
 - “Parte comune sezione internazionale Torino-Lione competenza territoriale” (2,3 miliardi di euro);
 - “Piano di Upgrading della rete” (2,1 miliardi di euro);
 - “Partecipazione al capitale sociale di Stretto di Messina Spa” (0,375 miliardi di euro);
 - “Velocizzazione linea Palermo-Agrigento” (0,140 miliardi di euro)
 - “Tecnologie Sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)” (0,134 miliardi di euro);
 - “Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/Ancona (Studio di fattibilità)” (1 Meuro);
- 3,9 miliardi euro (14%) imputabili al trasferimento di alcuni progetti in precedenza oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 ed adesso inclusi nella tabella 2bis prevista dal 2° Addendum al CdP 2001-2005;
- 13,5 miliardi euro (47%) derivanti dall’aggiornamento dei costi a vita intera degli investimenti.

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:

<i>(milioni di euro)</i>	
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).

4.1.4 - Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Come accennato nelle premesse del paragrafo 4.1, si è quasi perfezionato presso il CIPE l'iter approvativo del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Appare, quindi, ragionevole collocare la sottoscrizione in tempi ravvicinati.

Peraltro, va qui ricordato che parallelamente è in corso anche l'iter approvativo del Terzo Addendum al CdP 2001-2005 (oggetto di trattazione al successivo paragrafo 4.1.5), che recepisce gli aggiornamenti conseguenti all'approvazione, da parte del CIPE, dell'aggiornamento del PPI nella versione di ottobre 2003.

Relativamente al settore degli investimenti, il Secondo 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-settembre 2002, approvato dal CIPE nella seduta del 29/9/2002;

- 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 SpA per gli investimenti di RFI;
- 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 Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al programma delle opere strategiche.

Per quanto riguarda le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti 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 Infrastrutture SpA (ISPA). Viene quindi superato l'originario schema di finanziamento 40% Stato – 60% Privati.

Resta comunque a carico dello Stato l'onere di copertura del fabbisogno finanziario relativo agli interessi intercalari che matureranno fino alla completa entrata in esercizio di ogni singola opera. Alla data del 31.12.2002, le coperture finanziarie pubbliche risultavano determinate nella misura di 5.128 Meuro, valore che corrisponde alle erogazioni (al netto degli interessi intercalari) effettuate nel corso degli anni a beneficio del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli a fronte di complessivi stanziamenti di 11.697 Meuro.

L'importo erogato per la copertura degli interessi del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli risultava pari a 559 Meuro, a valere su una stima totale quantificata in complessivi 5.251 Meuro nel Dossier di valutazione datato gennaio 2003.

Il nuovo schema, che attribuisce ad ISPA il reperimento dei finanziamenti 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" (linea AV/AC Milano-Verona-Padova; linea AV/AC Milano-Genova, cosiddetto Terzo Valico - Valico dei Giovi), l'Addendum prevede l'impegno per il Gestore a completare la progettazione e redigere i corrispondenti Dossier di valutazione prima di procedere alla loro realizzazione.

Il meccanismo da adottare per i relativi finanziamenti dovrebbe prevedere anche in questo caso la responsabilizzazione di ISPA. Nel corso del 2003 il CIPE, in occasione dell'approvazione delle progettazioni preliminari del Terzo valico dei Giovi e della tratta Milano-Verona (nelle sedute del 29/09/2003 e del 5/12/2003), ha infatti espresso il proprio orientamento in tal senso, autorizzando RFI a contrarre prestiti ponte con il sistema bancario, nelle more dell'intervento finanziario da parte di ISPA.

Per ciò che attiene alla ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli, come già ricordato in precedenza, a tutto il 2002 lo Stato aveva disposto stanziamenti, nel corso degli anni, per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli pari 11.697 Meuro (al netto degli interessi intercalari), contrattualizzati nel CdP 2001-2005 e relativo primo Addendum per l'intero ammontare.

Per gli effetti di quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2003, e coerentemente con quanto riportato nel Dossier di valutazione degli investimenti per l'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli, come detto, alla stessa data sono state considerate acquisite dal progetto, per la realizzazione di tratte e nodi, risorse finanziarie pubbliche pari a 5.128 Meuro. Nella Legge Finanziaria 2003, ancorché non ancora erogate per cassa, sono state comunque riportate le risorse non ancora utilizzate, che ammontano a 6.569 Meuro (pari alla differenza tra lo stanziato di 11.697 e l'erogato di 5.128 Meuro).

In attesa della contrattualizzazione dello Schema di Addendum sinora descritto nei suoi contenuti principali, si fa notare come la Legge Finanziaria 2004 abbia operato un definanziamento degli stanziamenti in favore di RFI, pari a 5.314 milioni di euro, rimanendo confermata la disponibilità dei residui 1.255 Meuro tra gli stanziamenti da erogare per cassa, ancorché con mutata destinazione di utilizzo.

Lo schema di Secondo Addendum provvede a ripartire tale somma nel seguente modo:

- 139 Meuro per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari dalla 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 Meuro da ripartire con il successivo Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Per ciò che riguarda la ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003), tali risorse finanziarie recate sotto forma di aumenti di capitale per investimenti del Gestore, sono ripartite secondo quanto riportato nella Tabella 8 allegata al secondo Addendum. In dettaglio, i 3.942 Meuro stanziati nella Tabella D, in coerenza con quanto riportato nel PPI di settembre 2002, vengono così destinati:

- 3.184 Meuro per investimenti sulla rete convenzionale;
- 542 Meuro per interventi in Manutenzione straordinaria (Tabella 4);
- 216 Meuro per coprire una parte degli interessi intercalari relativi al Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli per l'anno 2003 (Tabella 7).

Quest'ultimo importo, come detto in precedenza, 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 Meuro a valere sui precedenti impegni dello Stato comunque destinati all'AV/AC, di cui si è già detto in precedenza.

Nell'articolato dello schema di 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 a porre in atto tutte le azioni necessarie a

garantire la costante coerenza tra quanto rappresentato nel Piano di Priorità ed il Piano delle opere strategiche definito in attuazione della Legge n. 443/2001.

4.1.5 - Il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Lo schema di terzo atto integrativo del CdP 2001-2005, al momento in cui si scrive la presente Relazione, è stato esaminato nel corso della seduta preparatoria del CIPE del 1 aprile 2004.

Lo schema di Addendum in parola, relativamente alla sezione investimenti, avrà come principali contenuti i seguenti punti:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Finanziaria 2004), pari a 6.700 Meuro, in considerazione dei fabbisogni previsti, per l'anno 2004, dal Piano di Priorità degli Investimenti 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;
- una nuova allocazione, che modifica la precedente disposta dal secondo Addendum, dei 1.116 Meuro citati nel paragrafo precedente, dei quali 1.100 Meuro per far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 per il progetto di investimento "Piano di upgrading della rete e degli impianti" e 16 per uno specifico "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud".

L'Addendum sarà oggetto di diffusa trattazione nella prossima relazione di monitoraggio degli investimenti, allorquando si relazionerà sulle attività dell'anno 2004, periodo di competenza dell'atto. Ai fini della presente relazione, si è ritenuto opportuno richiamarne brevemente i contenuti, come detto ancora in corso di perfezionamento, per gli stretti legami con il precedente Addendum e con il PPI 2003.

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 di ultimazione, i relativi contenuti sono già stati definiti con la Delibera CIPE di approvazione dell'aggiornamento del PPI n° 103/2003.

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

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce	336	312	-	23
		Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27	-
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	1.008	819	139	50
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	774	706	-	68
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-	-
		Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	948	753	150	45
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento Asse Livorno - Pisa	134	50	4	81
		Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	349	119	76
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	150	702
	Sistema Linee di accesso Gottardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno)	1.000	83	-	917
		Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale	2.278	-	-	2.278
	Itinerari internazionali	Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	27	-	3
		Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15	-
	Sub-totale Rete Fondamentale		9.202	4.321	561	4.320
RETE COMPLEMENTARE	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-	-
	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	293	24	15
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60	-
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	1.073	492	235	346
		Raddoppio Palermo-Messina	2.247	1.840	67	340
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-	-
	Sub-totale Rete Complementare		3.899	2.813	385	701
NODI	Direttrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31	-
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	185	32	145
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	-	158
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	46	-	2
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	-	12
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	-	21
		PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	54	2	-	52
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	-	26
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2ª fase)	54	-	-	54
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	-	25
		Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	753	493	150	110
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	-
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	-
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1	-
	Sub-totale Nodi		1.785	968	214	604
DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	-	-
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osannoro	105	94	-	11
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2ª fase)	1.033	801	232	-
	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	-	-
	Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	150	199
	Sub-totale Diffusi		1.639	1.046	382	211
Totale generale			16.526	9.147	1.542	5.836

Tabella 2 bis - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 2° Addendum CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	26	-	23
Direttrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	279	248	-	30
Direttrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	58	55	-	3
Direttrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	292	267	-	25
Direttrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90	-
Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10	-
Direttrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	378	354	-	24
Sub-totale Rete Fondamentale		1.784	1.578	100	106
Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	784	589	153	41
	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35	-
Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	116	48	35
Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa	474	455	-	19
Sub-totale Rete Complementare		1.791	1.480	236	95
Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26	-	1
Nodo di Genova	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	146	129	-	17
Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	223	203	13	6
Nodo di Milano	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	206	151	-	55
	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	473	348	90	35
	Raddoppio Milano-Mortara	526	207	-	319
	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	74	-	8
Nodo di Roma	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	361	336	-	25
	Raddoppio Prenestina-Lunghezza	60	38	-	22
Nodo di Venezia	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	141	130	-	10
Sub-totale Nodi		2.242	1.641	103	498
Totale generale		5.818	4.679	440	699

Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005
(articolo 9 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terzi e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica)	780	70	-	711
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	600	4	-	596
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara)	2.500	219	-	2.281
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.855	16	-	1.839
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	1.540	56	564	921
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	-	-	1
Sub-totale Rete Fondamentale		7.803	416	564	6.823
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	1.970	286	-	1.684
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	140	140	-	-
	Venafro-Teroli	1.101	-	-	1.101
	Battipaglia - Potenza - Metaponto	1.497	-	-	1.497
	Taranto - Metaponto - San Lucido	618	-	-	618
	S. Gavino-Sassari/Olbia	801	-	-	801
	Roma-Pescara	1.221	-	-	1.221
	Palermo-Trapani	640	-	-	640
	Siracusa-Gela	401	-	-	401
	Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	375	-	-	375
	Sub-totale Rete Complementare	8.943	426	77	8.439
NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	1	-	149
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	49	-	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	2.300	15	9	2.276
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.392	10	-	1.382
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.200	10	-	1.190
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	624	11	-	613
	Sub-totale Nodi	5.743	97	9	5.637
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	-	1.033
	Sistema Controllo Marcia Treno (3ª fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	60	456
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2ª e 3ª fase)	240	196	44	-
	Riqualficazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	26	154
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	15	21	-
	Itinerari merci	181	-	60	121
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	42	150
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	-	-	134
Sub-totale Diffusi		2.650	246	253	2.151
Totale		25.139	1.185	904	23.051

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 5.018 milioni di euro, comprendenti anche il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti;
- 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 207 milioni di euro;
- 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).

In relazione agli investimenti in parola, la novità rilevante introdotta dall'aggiornamento del PPI approvato dal CIPE con Delibera 103/2003 è costituita dal Piano di Upgrading della rete. Si tratta di un programma di interventi tecnologici ed infrastrutturali atti a rendere la rete esistente idonea a rispondere, in tempi brevi, a criticità significative ed a creare un network complementare ed integrativo al sistema AV/AC senza significativi limiti prestazionali. L'obiettivo fondamentale del Piano di Upgrading, dunque, è di omogeneizzare ed elevare le prestazioni dell'intera rete, garantendo un programma di interventi di rapida attuazione sulle linee e sugli impianti diversificati per tre filoni di prodotto (merci, viaggiatori lungo percorso, viaggiatori locali) che si accompagnano ad interventi per il miglioramento della sicurezza e delle prestazioni.

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-versione ottobre 2003).

Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

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 generale	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018
Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2003)	284	1.007	542			
Ulteriori fabbisogni da Stato				1.542	1.642	3.185

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 (articolo 11 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	125	32	33	59
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	12
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	10
Studi e sperimentazioni	25	4	5	15
Totale generale	207	57	55	96

Tabella 6 del CdP 01-05 - 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)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	36	65
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	207	904
Totale generale	1.394	183	243	968

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 relevantissimo 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 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 necessario al progetto (parzialmente coperti a carico dei fondi recati dalle Leggi Finanziarie 2001 e 2002).

I successivi aggiornamenti del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002 e ottobre 2003) approvati dal CIPE hanno rivisto in aumento il costo complessivo del progetto per 48.182 Meuro, di cui 5.251 per la copertura degli interessi intercalari riferiti al solo Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

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. finanzia 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.

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).

In merito allo stato dell'arte del modello di finanziamento del Sistema AV/AC tracciato dall'art.75 della Finanziaria 2003, si rappresenta che:

- in data 9 dicembre 2003 è stata sottoscritta una nuova convenzione tra RFI e TAV, con la quale viene rivista la disciplina dei rapporti tra le due società e vengono unificate in un unico atto le disposizioni contenute nella convenzione originaria (1991) e nei successivi atti modificativi ed integrativi;
- in data 23 dicembre 2003 è stato sottoscritto da parte di RFI, TAV e ISPA il contratto (Credit Facility Agreement) per un programma complessivo di finanziamento, relativo alla direttrice Torino-Milano-Napoli, pari a 25 miliardi euro (importo elevabile previa specifica delibera del CIPE);
- in data 23 dicembre 2003 è stato emanato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Decreto che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione all'attuale fase di costruzione del progetto.

La tabella che segue (che aggiorna con i dati del PPI - versione ottobre 2003 - 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.

Si segnala che è in corso di valutazione l'aggiornamento (versione 2004) del Piano di Priorità degli Investimenti presentato da RFI, in ossequio alle disposizioni del CIPE, alla fine dello scorso mese di aprile: in tale contesto è presente anche un aggiornamento relativo alla valutazione dell'intero 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	7.029
Milano - Bologna	6.435
Bologna - Firenze	5.205
Firenze - Roma	442
Roma - Napoli	5.207
Nodo di Torino	129
Nodo di Milano	73
Nodo di Bologna	1.200
Nodo di Firenze	1.490
Nodo di Roma	700
Nodo di Napoli	390
Contingencies	1.002
Costi di struttura capitalizzati	258
Totale To-Mi-Na	29.560
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
3° Valico dei Giovi	4.719
Milano - Verona	4.720
Verona - Padova	2.630
Nodo di Verona	420
Nodo di Milano	41
Contingencies	841
Totale	13.371

4.4 - La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001, 2002 e 2003

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 risorse recate dalla Legge 27/12/2002 n. 289 (Finanziaria 2003) saranno allocate con la sottoscrizione del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, una volta che il CIPE avrà deliberato in maniera definitiva su tale documento.

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.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001		(Importi in migliaia di euro)						
DESCRIZIONE INTERVENTO		Import	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 Osannoro		62	62					
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Pontremolese: ulteriore fase		70	70					
Nodo di Roma: ulteriore fase infrastrutturazione Tiburtina, completamento cintura nord e progettazione preliminare cintura sud		62	52	10				
Linea Roma - Ancona: ulteriori fasi progettuali e realizzative di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, compreso nodo di Falconara e adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica		70		70				
Interventi di velocizzazione e potenziamento della linea Foligno - Terontola: ulteriore fase		18	18					
Direttrice Palermo - Messina - Catania e relativi nodi: quota rifinanziamento interventi in corso		146	146					
Interventi di ammodernamento e potenziamento rete calabra		26	26					
Rete sarda: interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano		57	57					
Direttrice Napoli - Bari: rifinanziamento interventi in corso, ulteriori fasi di potenziamento e progettazione definitiva del potenziamento dell'intera direttrice		204		204				
Tecnologie innovative di sicurezza per SCMT e GSMR, nonché attrezzaggi tecnologici linee ed impianti intera rete		258	155	103				
Ulteriori fasi progettuali di potenziamento linea Torino-Lione		32	32					
Riquilificazione Medie Stazioni - fase		26		26				
Interventi di adeguamento a nuovi standard di sicurezza delle gallerie di lunghezza maggiore di 5000 metri: fase		46					46	
Interventi di protezione da inquinamento acustico		103					103	
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti		284			284			
TOTALE GENERALE		3.615	1.310	528	284		150	1.343

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002 (Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005)							
(Importi in migliaia di euro)							
DESCRIZIONE INTERVENTO	Importo	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	2.695						2.695
Sistema Controllo Marcia Treno	385	385					
Impianti Rilevamento Termico Boccole	15		15				
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	12	12					
Sistemi informativi circolazione	16				16		
Tecnologie di comunicazione	92		92				
Sistemi informativi manutenzione	16				16		
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	36	36					
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	64	64					
Omologazione ACS ed altri	1				1		
Protipi/Dimostratori/Diagnostica	24				24		
Raddoppio della Pescara-Bari	28	28					
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	31	31					
P.G.R. Tuscolana	2	2					
Quadruplicamento Tortona-Voghera	4		4				
Nodo urbano di Genova (Fase)	11		11				
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	1		1				
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci (Fase)	15		15				
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	52		52				
Itinerario Napoli-Bari (fase)	15		15				
Raddoppio Reggio C. - Melito	5	5					
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (Fase)	16		16				
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	28		28				
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	34					34	
Piano Straordinario di revisione della rete	631			631			
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	376			376			
TOTALE GENERALE	4.607	564	250	1.007	57	34	2.695

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (in conformità con lo schema di Secondo Addendum al CdP 2001-2005)

Descrizione Intervento	Importo	importi in Meuro							
		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 - Venusio	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 Litterno-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					
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 (2a 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		
Interessi intercalari	216							216	
TOTALE GENERALE	3.942	1.542	440	904	542	55	243	216	

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

Quanto descritto nei paragrafi precedenti è riassunto nelle tabelle seguenti:

RETE CONVENZIONALE			(Valori in milioni di euro)		
Tabella del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2003 (incluso congelato)	Coperture finanziarie al 31-12-2002	Finanziaria 2003	Finanziato al 31/12/2003	Ulteriori fabbisogni
Tabella 2	16.526	9.147	1.542	10.689	5.836
Tabella 2 bis	5.818	4.679	440	5.119	699
Tabella 3	25.139	1.185	904	2.089	23.051
Tabella 4	5.018	1.291	542	1.833	3.185
Tabella 5	207	57	55	112	96
Tabella 6	1.394	183	243	426	968
Totale Rete Convenzionale	54.102	16.543	3.726	20.268	33.834

SISTEMA AV/AC			(Valori in milioni di euro)	
Tabella 7 del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2003	Coperture finanziarie da Stato (*) al 31-12-2002	Finanziaria 2003	Finanziato da Stato al 31/12/2003
Asse TO-MI-NA	29.560	5.128	-	5.128
Interessi intercalari TO-MI-NA	5.251	559	355 (*)	914
Resto del Sistema	13.371	482	-	482
Totale AV/AC	48.182	6.169	355 (*)	6.524

(*) Le risorse recate dalla Finanziaria 2003 assommano complessivamente a 216 Meuro. La differenza, pari a 139 Meuro è coperta con le risorse rese nuovamente disponibili a seguito del finanziamento dell'asse AV/AC TO-MI-NA da parte di Infrastrutture SpA (cfr. par. 4.1.4).

(*) Come noto, dal 1/1/2003 il finanziamento dell'asse AV/AC TO-MI-NA avviene tramite Infrastrutture SpA. A seguito delle recenti deliberazioni del CIPE anche gli assi MI-GE e MI-VR-PD, appartenenti al c.d. "Resto del Sistema" verranno finanziati dalla stessa ISPA.

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

In virtù delle modifiche introdotte dal Piano di Priorità degli Investimenti, già più volte citato, e dei finanziamenti recati dalle ultime Leggi Finanziarie, assommano a 33.834 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti sulla Rete Convenzionale dal Contratto di cui trattasi, senza considerare le ulteriori risorse finanziarie rese disponibili con la Legge Finanziaria 2004, la cui allocazione è disposta con lo schema di Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in corso di approvazione.

Per quanto riguarda il Sistema AV/AC, come è stato già detto, a partire dal 1 gennaio 2003, il finanziamento degli investimenti per l'asse TO-MI-NA e per una prima parte del cosiddetto

“Resto del Sistema” avviene per il tramite di Infrastrutture S.p.A. Lo Stato provvede alla copertura della quota relativa agli interessi intercalari e della parte di capitale destinato alla copertura del debito non remunerabile attraverso i flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento dell’opera.

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

5.1 - Gli stanziamenti autorizzati per Legge

Complessivamente, per la realizzazione del programma di investimenti del Gruppo F.S. sin qui descritto, sono intervenuti, dal 1° gennaio 1993, vari provvedimenti legislativi che hanno autorizzato stanziamenti per 53.920 milioni di euro, dettagliati nella tabella seguente:

(importi in milioni di euro)		
CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000 E RELATIVI ADDENDA N° 1, N° 2 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001 – 2005 E RELATIVO ADDENDUM N° 1		Stanziamenti totali
Mutui residui al 31.12.92 e cassa		1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accesi al 27.12.97 (finanziaria 1998)		4.671
Ulteriori risorse CEE		1.188
Finanziaria 1993 L. 23.12.1992 N° 500		4.261
Finanziaria 1994 L. 24.12.1993 N° 538		4.157
Finanziaria 1995 L. 24.12.1994 N° 725		4.287
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (trasf. in aumento di capitale di mutui da accendere)		7.982
Sommano CDP 1994 – 2000		28.457
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)		3.763
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)		6.094
Finanziaria 2000 L. 23.12.1999 N° 488 - tabella D (aumento di capitale)		26
SOMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000		38.340
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388		^(*) 3.615
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448		^(*) 4.607
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289		^(*) 3.942
SOMMA LEGGI FINANZIARIE		50.504
ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI	Importo originario	Importo ridotto
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 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
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250	210
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del	13	10
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87	87
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	133	133
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 N° 354 - (art. 1 e 3) Addendum N° 3 al C.d.P. 1994 – 2000	1.541	1.523
Legge 08.10.1998 N° 354 - art. 4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	67	67
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388	5	5
TOTALE	3.479	3.416
TOTALE FONTI PER INVESTIMENTI DAL 1.1.93	53.983	53.920

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

Si segnala che tra il totale degli stanziamenti previsti dalle varie Leggi Finanziarie pari a 50.504 milioni (tabella D), e il totale degli stanziamenti per cassa (tabella F) pari a 50.514 milioni, risulta una differenza di 10 milioni, evidenziata dalla tabella seguente:

	2002	2003	2004	2005	2006 e oltre	Totale
Legge Finanziaria 2002 (Tabella F)	4.359	5.087	5.077	4.892		15.056
Legge Finanziaria 2003 (Tabella D)		500	1.000	2.442		3.942
Totale						18.998
Legge Finanziaria 2003 (Tabella F)		3.804	3.751	4.082	7.371	19.008
Differenza						10

La suddivisione per anno dei 50.514 milioni di euro (somma di Leggi Finanziarie) è riportata di seguito:

		Aumenti di capitale												
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	oltre
STANZIAMENTI AUTORIZZATI DALLE LEGGI FINANZIARIE AGGIORNATE AL 2003	7.770(*)	852	767	1.515	1.394	4.132	3.822	3.176	3.718	4.359	3.804	3.751	4.082	7.371
TOTALE		50.514												
PARZIALE AL 2003		35.310												

(*) L'importo si riferisce ad altre fonti: in particolare mutui ed ulteriori risorse CEE

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

Secondo i dati forniti da F.S., al 31 dicembre 2003 sono stati erogati per cassa, in aumento di capitale ad F.S., 26.936 milioni di euro, di cui 3.804 erogati nel 2003, relativi per 603 milioni di euro a residui esercizio 2002 e 3.201 relativi all'esercizio 2003.

Per quanto riguarda i finanziamenti della U.E., sono stati erogati 1.008 milioni di euro. Sono attualmente in corso, da parte della Commissione Europea (D.G. Regio) le attività finalizzate all'erogazione del saldo finale relativo al programma 1994-1999.

A carico dei complessivi 1.188 milioni il Contratto di Programma 1994 – 2000 recepisce impieghi per circa 801 prevedendo un fondo pari alla differenza di 387 da utilizzare o per nuovi investimenti al sud o per ridurre la quota di stanziamenti da reperire a carico dello Stato per il completo finanziamento del Contratto di Programma stesso.

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

	<i>(in milioni di euro)</i>
MUTUI E CASSA	6.582
AUMENTI DI CAPITALE	26.936
CONTRIBUTI U.E.	<u>1.008</u>
TOTALE	34.526

Il valore complessivo dei relativi finanziamenti è pari a 50.504 milioni di euro.

5.3 - Erogazioni da altri provvedimenti legislativi

Al 31 dicembre 2002 sono stati erogati ad F.S. circa 1.321 milioni di euro come riportato in dettaglio nella tabella seguente:

	<i>(in milioni di euro)</i>
LEGGE 189/83 SOPPRESSIONE P.L.	849
LEGGI 651/96 E 270/97 GIUBILEO	121
LEGGI 341/95, 641/96, 64/96, 135/97 E 208/98 AREE DEPRESSE	2
LEGGI 30/98, 194/98, 354/98 E 472/99	349
TOTALE	1.321

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

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

Il valore complessivo dei finanziamenti di cui trattasi è pari a 3.416 milioni di euro.

5.4 - Erogazioni complessive

In definitiva dall'1/1/1993 al 31/12/2003 sono stati erogati complessivamente ad F.S. 35.847 milioni di euro. Il valore complessivo dei finanziamenti è pari a 53.920 milioni di euro.

Capitolo 6 - Stato di attuazione degli investimenti al 31/12/2003

6.1 - Premesse

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

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

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 al 31.12. 2003,**

trasmessa da F.S. S.p.A. in qualità di capogruppo del Gruppo FS (controllante le due società Trenitalia S.p.A. – per i servizi di trasporto – e R.F.I. S.p.A. – gestore della rete);

➤ **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31.12.2003 – Contratto di Programma 1994-2000 e Contratto di Programma 2001-2005,**

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

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

Stante l'articolazione societaria, l'ultrattività del Contratto di Programma 1994-2000, la sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005 che prevede sia investimenti nuovi sia investimenti derivanti dal contratto precedente, nonché alla sottoscrizione dell'Addendum N° 1, l'importo di 53.920 milioni viene, di seguito, ripartito in relazione alla realizzazione degli interventi sugli asset di proprietà.

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

TABELLA 6.1

(milioni di euro)

INVESTIMENTI TECNICI	
➤ R.F.I. S.P.A.	46.256
➤ TRENITALIA S.P.A.	5.808
➤ F.S. S.P.A.	48
RISTRUTT. INDUSTRIALE	1.808
TOTALE	53.920

6.2 - Le principali opere realizzate sulla rete tradizionale

Si riporta di seguito l'elenco delle opere realizzate e delle attivazioni avvenute nel corso del 2003, così come comunicato da RFI:

- **3 Km di nuove linee** nella linea di cintura di Bologna;
- **24 Km di varianti di linea** di cui: **km 2** tra Calalzo e Perarolo (in galleria), **km 2** tra Barcellona e Terme V., **km 2** tra Pace del Mela e S. Filippo, **km 3** nella tratta Cozze – Polignano, **km 14** nella tratta Lesina – S. Severo e **km 1** nella tratta Eccellente – Francavilla;
- **il blocco automatico banalizzato su 59 Km** di cui: **km 3** nel Nodo di Torino, **km 19** nella tratta Rosignano – Bolgheri, **km 6** nella tratta Bologna - S. Ruffillo, **km 12** nella tratta S. Margherita – Barletta, **km 3** nella tratta Mergozzo – Verbania, **km 2** nella tratta Pozzuoli - Napoli C.F., **km 10** nella tratta Settebagni-D.B. Nomentano e **km 4** nel nodo di Torino;
- **54 Km di blocco conta-assi** di cui: **km 13** nella tratta S. Felice – Crevalcore, **km 5** nella tratta S. Agata - S. Fratello, **km 7** nella tratta Mezzocorona – Lavis., **km 20** tra Terni e Nera M. e **km 9** tra Caronia e S. Stefano;
- **25 Km di elettrificazioni** sulla tratta Giulianova a Teramo;
- **229 Km di SCC (Sistema di Comando e Controllo)** di cui **km 57** nella tratta Riccione – Senigallia, **km 63** nella tratta Cerignola – Barletta, **km 20** nella tratta Viareggio - Pisa S. Rossore e **km 89** nella tratta Pisa C.le – Campiglia;
- sono stati **soppressi complessivamente 183** passaggi a livello (dato che include anche gli interventi attuati sui PL manovrati dai privati);
- sono stati **automatizzati 24** passaggi a livello;

Nel dettaglio, con riferimento agli anni compresi tra il 1993 ed il 2003 sono state consegnate all'esercizio ferroviario le opere evidenziate nella seguenti tabelle (dati al 31/12 per ogni annualità e cumulativi).

Si segnala che rispetto alla relazione dell'anno precedente è stata eliminata la riga corrispondente alla realizzazione dell'attrezzaggio delle linee con il Sistema ATC (Automatic Train Control), in quanto superato e sostituito dal cosiddetto SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno). Dall'anno 2001, infatti, non si registrano ulteriori attivazioni del sistema ATC che, di difficile integrazione nel sistema ferroviario italiano e poco compatibile con le nuove regole europee sui sistemi di segnalamento, è stato sostituito dal sistema SCMT.

Di seguito si riporta in apposita tabella la ripartizione tra sistema di Blocco automatico e Sistema di Blocco conta assi, e per annualità, delle realizzazioni di cui alla riga contrassegnata con la lettera (D) nelle successive Tabelle 6.2 e 6.3.

(valori espressi in Km)

	Blocco automatico (Ba)	Blocco conta assi (Bca)	Totale
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	1100
nel corso del 1994:	158	921	1079
nel corso del 1993:	151	637	788

TABELLA 6.2 - Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2003 (dati cumulati al 31/12 di ciascun anno)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km. 100	153	206	250	321	363	485	522	698	781	808
(B) Elettrofichazioni	Km. 89	185	294	426	444	571	744	797	949	1.020	1.045
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico	Km. 431	1.000	2.269	2.807	3.049	3.284	3.618	3.777	3.920	4.227	4.456
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico	Km. 788	1.867	2.967	3.651	4.117	4.656	5.273	5.627	5.825	6.053	6.166
(E) Realizzazione di apparati ACEI	n. 59	153	261	328	357	406	447	482	522	545	554
(F) Soppressione e automazione di passaggi a livello (*) di cui:	n. 531	898	1.354	1.587	1.750	1.903	2.110	2.267	2.444	2.599	2.695
soppressi	n. 176	275	526	618	749	839	992	1.118	1.280	1.415	1.598
automatizzati	n. 355	623	828	969	1.001	1.064	1.118	1.149	1.164	1.184	1.208
(G) Linee attrezzate con SCMT	Km.										960

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

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

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km. 100	53	53	44	71	42	122	37	176	83	27
(B) Elettrofificazioni	Km. 89	96	109	132	18	127	173	53	152	71	25
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico	Km. 431	569	1.269	538	242	235	334	159	143	307	229
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico	Km. 788	1.079	1.100	684	466	539	617	354	198	228	113
(E) Realizzazione di apparati ACEI	n. 59	94	108	67	29	49	41	35	40	23	9
(F) Soppressione e automazione di passaggi a livello (*) di cui: soppressi automatizzati	n. 531	367	456	233	163	153	207	157	177	155	96
	n. 176	99	251	92	131	90	153	126	162	135	183
	n. 355	268	205	141	32	63	54	31	15	20	24
(G) Linee attrezzate con SCMT	Km.										960

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

6.3 - Il materiale rotabile consegnato all'esercizio

Per quanto concerne le forniture di materiale rotabile, Trenitalia ha consegnato all'esercizio ferroviario nel corso del 2003 i seguenti nuovi mezzi:

ETR 500	0
Locomotive	92
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	7
Carrozze per ETR	44
Treni ad alta frequentazione (TAF)	11
Carri	100

Nel corso del 2002, era stato consegnato all'esercizio il seguente materiale rotabile:

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

Relativamente all'attuazione del Contratto di programma 1994-2000, il materiale rotabile entrato in esercizio complessivamente a tutto il 2003 è esposto di seguito:

ETR 460/480/500	85
Locomotive	366
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	297
Treni ad alta frequentazione (TAF)	99
Carri	2.869

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

TABELLA 6.4

PARCO ROTABILE OPERATIVO		
		2003
Categoria	Descrizione	Numero unità
trainante	Locomotive a Vapore	23
trainante	Locomotive Elettriche	1.880
trainante	Locomotive Diesel	386
Totale trainante		2.289
complessi	Mezzi leggeri elettrici (Ale, Le)	1.082
complessi	Mezzi leggeri diesel (Aln, Ln)	779
complessi	TAF	99
Totale mezzi leggeri		1.960
complessi	Elettrotreni	95
complessi	<i>di cui ETR 500</i>	57
manovra	Locomotive Elettriche	26
manovra	Locomotive/Automotori Diesel	1.060
Totale manovra		1.086
trainato	Carrozze Viaggiatori	8.319
trainato	Bagagliai, Postali, Altro	140
trainato	Carri FS per il Pubblico	44.612
trainato	Carri FS di servizio	4.543
Totale trainato		57.614
MATERIALE ROTABILE FUORI ESERCIZIO		6.081
<i>DI CUI CARRI</i>		<i>4.319</i>

6.4 - Le contabilizzazioni al 31/12/2003

6.4.1 - Il sistema di gestione del programma/progetto

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

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

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

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

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

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

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

La gestione degli aspetti contabili relativi a ciascun progetto è stata affidata a uno specifico sistema informatico 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 1.1.1993, data di avvio del CdP).

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

Anche al fine di attuare un più efficace e completo monitoraggio degli investimenti è in fase di ultimazione il processo di realizzazione di un collegamento permanente on-line, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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	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- 2002	Importo che, per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma, fa carico allo stanziamento previsto dal Contratto stesso, nel periodo 1993-2002.
Totale contabilizzato	Importo totale contabilizzato a carico del programma/progetto esposto, compresa quindi anche la parte ante Contratto di Programma.

Nella Relazione di monitoraggio precedente, si era segnalato, per quel che riguarda le contabilizzazioni ante 1992 relative al gruppo di programmi "altri progetti", di tipo 3, dell'esistenza di una lieve differenza tra il dato di FS e quello di RFI. Tali risorse erano state provvisoriamente attribuite ad RFI.

A valle di una verifica puntuale avvenuta tra la Capogruppo FS ed RFI, le Società hanno convenuto che la competenza degli stessi è da attribuirsi quasi integralmente ad RFI (34 Meuro), procedendo ad aggiornare di conseguenza le cifre.

6.4.2 - Contabilizzazioni complessive

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

L'intero gruppo ha contabilizzato, nel 2003, circa 7.343 milioni di euro, di cui 7.317 per progetti di investimento (tipo1-2-3 ed AV). La media delle stesse contabilizzazioni negli anni che vanno dal 1993 al 2002 è invece pari a circa 3.034 milioni di euro, di cui 2.877 per gli investimenti.

Per quanto concerne gli investimenti tradizionali (escludendo la quota AV/AC), nell'anno 2003 si è registrato un incremento di circa il 10% rispetto al contabilizzato dell'anno 2002 ed il totale delle contabilizzazioni per il periodo 1993-2003 è pari 25.608 milioni di euro.

Si segnala che la partecipazione di R.F.I. al capitale sociale della Società "Stretto di Messina", in seguito all'approvazione da parte del C.I.P.E. del PPI di ottobre 2003, rientra tra gli investimenti.

Pertanto le relative contabilizzazioni non presenti nella relazione a consuntivo 2002 sono state inserite nella presente relazione facendo registrare un delta di circa 10 milioni per l'anno 2002. Inoltre si segnala che le cifre contenute nelle successive tabelle è incluso anche il dato di spesa realizzato da R.F.I. a valere su un insieme di interventi che nel corso del 2003 sono usciti dalla sfera di competenza della Società per effetto della scissione di parte del patrimonio immobiliare, confluito nella Società del Gruppo Ferrovie Real Estate. In attesa di una puntuale definizione degli importi in questione, si è scelto di riportare i valori al lordo di tale quota, anche al fine di offrire una base di confronto omogenea con le precedenti relazioni.

Sui progetti di investimento il 2003 fa registrare un incremento del 29% rispetto al 2002 e quasi di due volte e mezza rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Per quanto riguarda il Fondo di Ristrutturazione Industriale finanziato da fonti pubbliche per 1.808 milioni, le relative contabilizzazioni dell'anno 2003 sono pari a 26 milioni e l'utilizzo del Fondo (pari a 1.762 milioni) ha raggiunto il 98% al 2003.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2003 è pari 40.722 milioni di euro.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

importi in milioni di euro

PROGETTI TIPO 1 E 2		CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
BA	Bacini	-	22	12	6	28
DI	Direttrici	3.391	4.333	512	575	8.300
GS	Grandi Stazioni	-	72	1	1	72
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	13	23
LA	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	4	4
ME	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	-	-	-	-	-
MR	MATERIALE ROTABILE	524	4.858	550	621	6.003
ND	Nodi	400	2.691	393	377	3.468
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	29	7	0	29
PI	Processi industriali	-	40	18	19	59
PL	Piano Soppressione P.L.	13	237	34	37	287
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	6	1	2	8
RC	Programma ricerca	-	29	4	4	33
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	2
TM	Traffico Merci	1	136	10	9	146
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	7	5	2	9
VC	RETE AV / AC - (Venezia-Trieste)	-	2	2	3	5
TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2		4.330	12.473	1.561	1.674	18.476
PROGETTI TIPO 3						
AA	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	1	1
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.712	253	255	3.656
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	263	63	47	334
AS	ATTR. E APP. MEZZI DI SOCCORSO	-	2	2	1	3
AU	AUTOFINANZIAMENTI	-	-	-	-	-
BD	TECNOLOGIE BORDO TRENO	-	48	43	76	124
CL	Manutenzione incrementativa	-	1.573	356	345	1.917
IC	Interventi a completamento	1.833	1.290	36	28	3.152
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	68	10	18	85
ME	Mantenimento in Efficienza	155	455	78	86	696
MT	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	118	150
PI	Processi industriali	-	18	3	2	21
PL	Piano Soppressione P.L.	-	20	20	19	39
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	24	10	28	52
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	49	7	9	61
RC	RICERCA	-	2	2	4	6
RS	Ricerca e Sviluppo	97	199	42	51	348
SC	Sviluppo a Completamento	485	230	25	47	762
SM	GSM-R	-	34	34	42	76
SO	Manut. straord. ed Obblighi di legge	158	1.886	468	453	2.498
SS	Riqualficazioni Stazioni	2	221	45	60	283
ST	adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.	-	11	6	10	21
SW	progetti informatici	-	123	21	34	157
TR	Potenz. tecn. imp. manut. rotabili	-	43	12	6	49
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	18	3	2	20
AA	Altri Progetti	9.424	1.397	0	0	10.821
TOTALE PROGETTI TIPO 3		13.872	9.718	1.571	1.743	25.332
TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI		18.201	22.191	3.132	3.417	43.808
Altre Società (Grandi Stazioni, Sita, ecc.)		-	204	56	55	259
AV/AC		732	8.751	2.291	3.531	12.931
TOTALE INVESTIMENTI		18.933	31.146	5.479	7.003	56.998
AV/AC (interessi intercalari)		-	497	192	323	820
R.I.	RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	-	1.736	14	26	1.762
TOTALE GENERALE		18.933	33.379	5.685	7.352	59.580

6.4.3 - Contabilizzazioni del gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato

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

Relativamente ai finanziamenti di cui trattasi, l'intero gruppo FS ha contabilizzato, nel 2003, 3.007 milioni di euro di cui 2.980 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2002, è invece pari, a 2.681 milioni di euro di cui 2.508 per gli investimenti.

Sui progetti di investimento il 2003 fa quindi registrare un incremento delle contabilizzazioni (esclusa la quota AV/AC) del 5% rispetto al 2002: per quanto riguarda il Sistema AV/AC, le contabilizzazioni del 2003 relative alla fonte Stato diminuiscono, come è ovvio attendersi, in quanto, come è noto, dal 2003 il finanziamento avviene attraverso Infrastrutture SpA, venendo assicurata dallo Stato, per il momento, la sola quota relativa agli interessi intercalari.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2003 è pari 29.819 milioni di euro.

Tale somma rappresenta il 55% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (53.920 milioni) e l'83% delle somme effettivamente erogate (35.847 milioni).

La differenza tra le somme erogate dal 1993 e le relative contabilizzazioni risulta, al 31/12/2003 pari a circa 5.800 milioni di euro (occorre tener conto delle somme – circa 200 milioni di euro - contabilizzate ante 1993; cfr. Tab. 6.11, per soppressione dei passaggi a livello di cui alla Legge 189/83).

Data la rilevanza di dette somme il Ministero ha avviato con la capogruppo FS SpA un confronto che ha evidenziato che le risorse erogate in eccesso (trattasi di cassa) non sono (se non in parte) immediatamente liberabili, in quanto impiegate in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato (crediti per IVA, Imposta Patrimoniale, IRPEG, Contratto di servizio, Contratto di Programma).

Una prima verifica dei dati di bilancio al 31/12/2003 ha evidenziato una “riserva di disponibilità” - data dalla somma di detti crediti – di complessivi 5,9 miliardi di euro, in grado di coprire il citato sbilancio tra contabilizzazioni e somme trasferite al Gruppo FS

In merito, il Gruppo Ferrovie, ha riferito di aver intrapreso un'azione di recupero graduale le cui modalità dipenderanno dalle indicazioni che perverranno dall'Azionista e dai tempi con cui verranno liquidate le citate partite creditorie nei confronti del Gruppo.

TABELLA 6.6 - GRUPPO FS INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO

		importi in milioni di euro				
PROGETTI TIPO 1 E 2		CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
BA	Bacini	-	22	12	6	28
DI	Direttrici	3.391	4.330	512	571	8.292
GS	Grandi Stazioni	-	71	1	1	72
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	13	23
LA	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	4	4
MR	MATERIALE ROTABILE	524	4.443	277	199	5.166
ND	Nodi	400	2.650	380	360	3.409
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	29	7	0	29
PI	Processi industriali	-	40	18	19	59
PL	Piano Soppressione P.L.	13	233	31	33	279
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	6	1	2	8
RC	Programma ricerca	0	29	4	4	33
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	2
TM	Traffico Merci	1	136	10	9	146
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	5	3	2	7
VC	RETE AV / AC - (Venezia-Trieste)	-	2	2	3	5
TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2		4.330	12.008	1.271	1.226	17.562
PROGETTI TIPO 3						
AA	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	1	1
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.652	238	243	3.584
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	259	62	46	330
BD	TECNOLOGIE BORDO TRENO	-	48	43	76	124
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	-	-	2	2
CL	Manutenzione incrementativa	-	2	2	0	2
IC	Interventi a completamento	1.833	1.285	35	27	3.145
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	65	8	17	82
ME	Mantenimento in Efficienza	155	351	35	36	543
MT	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	118	150
PI	Processi industriali	-	18	3	2	21
PL	Piano Soppressione P.L.	-	20	20	19	39
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	24	10	28	52
PR	Potenz. impianti manutenz. rotabili	2	50	7	9	61
RC	RICERCA	-	2	2	4	6
RS	Ricerca e Sviluppo	97	198	41	51	347
SC	Sviluppo a Completamento	485	213	22	39	737
SM	GSM-R	-	34	34	42	76
SO	Manut. straord. ed Obblighi di legge	158	1.886	468	453	2.497
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	220	45	60	281
ST	adeg. sicur. e tecn., ogr e log. mater.	-	11	6	10	21
SW	progetti informatici	-	85	2	-	85
TR	Potenz. tecn. impianti manut. rotabili	-	43	12	6	49
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	18	3	2	20
AA	Altri progetti	9.419	1.362	0	-	10.781
TOTALE PROGETTI TIPO 3		13.866	7.878	1.131	1.291	23.036
TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI		18.196	19.886	2.401	2.517	40.598
AV/AC (quota "Stato" int. Interc. e Resto Sistema)		732	5.191	1.319	463	6.385
TOTALE INVESTIMENTI		18.927	25.076	3.720	2.980	46.984
R.I.	RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	-	1.736	14	26	1.762
TOTALE INVESTIMENTI		18.927	26.812	3.734	3.007	48.746

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

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

TABELLA 6.7 - INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO E NON RICONDOTTI NEL CdP 2001-2005*(importi in milioni di euro)*

	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
F.S. S.p.A.				
Progetti tipo 1 e 2				
ME Manutenimento in efficienza	-	-	-	-
Totale Progetti tipo 1 e 2	-	-	-	-
Progetti tipo 3				
II Immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-
ME Manutenimento in efficienza	-	46	1	47
Totale Progetti tipo 3	-	47	1	47
TOTALE F.S. S.p.A.	-	47	1	47
TRENITALIA S.p.A.				
Totale Progetti tipo 1 e 2	524	4.525	219	5.268
Totale Progetti tipo 3	95	431	127	653
TOTALE TRENITALIA S.p.A.	619	4.956	346	5.921
R.F.I. S.p.A.				
Totale Progetti tipo 1 e 2	1.369	3.614	344	5.326
Totale Progetti tipo 3	13.776	7.145	504	21.425
TOTALE R.F.I. S.p.A.	15.145	10.759	847	26.752
TOTALE PROGETTI	15.764	15.762	1.194	32.720
Ristrutturazione industriale	-	1.736	26	1.762
TOTALE GENERALE	15.764	17.498	1.220	34.482

Relativamente a tali investimenti, il gruppo FS ha contabilizzato, nel 2003, 1.220 milioni di euro, di cui 1.194 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2001, è invece pari, a 1.750 milioni di euro di cui 1.576 per gli investimenti.

Anche quest'anno si evidenzia che una serie di progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 – già interamente finanziati - transitano al 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 R.F.I. S.p.A. sono riportati nei paragrafi seguenti.

6.4.5 - Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A.

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

TABELLA 6.8 - TRENITALIA S.p.A. INVESTIMENTI PER TUTTE LE FONTI DI FINANZIAMENTO*(importi in milioni di euro)*

PROGETTI TIPO 1 E 2		BUDGET ASSEGNATO AL 31.12.2003	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
DI	DIRETTRICI	63	-	39	1	0	39
MR	MATERIALE ROTABILE	8.085	524	4.858	550	621	6.003
ND	NODI	7	0	7	-	-	7
PI	PROCESSI INDUSTRIALI	69	-	28	13	18	46
RC	RICERCA	14	-	8	2	2	10
TT	SVIL. TRAFFICO TRADIZIONALE	-	-	-	-	-	-
TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2		8.238	524	4.940	566	641	6.105
AR	ACQUISTI E RIMPIAZZI	14	-	9	1	1	9
AS	ATTR. E APP. MEZZI DI SOCCORSO	5	-	2	2	1	3
AU	AUTOFINANZIAMENTI	-	-	0	-	-	0
BD	TECNOLOGIE BORDO TRENO	307	-	48	43	76	124
CL	MANUTENZIONE INCREMENTATIVA	2.005	-	1.555	354	344	1.899
II	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	3	-	2	1	0	2
ME	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	626	95	282	50	56	433
PM	POTENZ. IMPIANTI INTERMODALI	10	-	5	0	-	5
PR	POTENZ. IMP. MANUT. ROTABILI	7	-	3	0	1	5
RC	RICERCA	8	-	2	2	4	6
RS	RICERCA E SVILUPPO	3	-	1	0	-	1
ST	ADEG. SICUR. E TECN. OGR E LOG. MATER.	52	-	11	6	10	21
SW	PROGETTI INFORMATICI	209	-	123	21	34	157
TR	POT. TECN. IMP. MANUT. ROTAB.	87	-	43	12	6	49
TT	SVIL. TRAFF. TRADIZIONALE	0	-	0	-	-	0
TOTALE PROGETTI TIPO 3		3.336	95	2.086	492	533	2.714
TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI		11.574	619	7.026	1.058	1.174	8.819

Si riportano di seguito le relative fonti di finanziamento:

Fonte	BUDGET ASSEGNATO AL 31.12.2003	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
CdP 94-2000	6.269	619	4.856	346	313	5.791
Altre leggi da Stato	155	-	100	39	30	130
autofin. da mercato	5.150	-	2.070	673	828	2.898
Totale investimenti	11.574	619	7.026	1.058	1.174	8.819

TABELLA 6.9 - TRENITALIA S.p.A. INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO*(importi in milioni di euro)*

PROGETTI TIPO 1 E 2		BUDGET ASSEGNATO AL 31.12.2003	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO 1993-2002	CONTABILIZZATO 2002	CONTABILIZZATO 2003	TOTALE CONTABILIZZATO AL 31.12.2003
DI	DIRETTRICI	63	-	39	1	0	39
MR	MATERIALE ROTABILE	5.499	524	4.443	277	198	5.165
ND	NODI	7	0	7	-	-	7
PI	PROCESSI INDUSTRIALI	69	-	28	13	18	46
RC	RICERCA	14	0	8	2	2	10
TT	SVIL. TRAFFICO TRADIZIONALE	-	-	-	-	-	-
TOTALE PROGETTI TIPO 1 E 2		5.652	524	4.525	293	219	5.267
AR	ACQUISTI E RIMPIAZZI	6	-	5	0	0	5
BD	TECNOLOGIE BORDO TRENO	115	-	48	43	73	121
II	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2	-	1	1	0	1
ME	MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	405	95	227	26	33	355
PM	POTENZ. IMPIANTI INTERMODALI	10	-	5	0	-	5
PR	POTENZ. IMP. MANUT. ROTABILI	6	-	4	0	1	5
RC	RICERCA	8	-	2	2	4	6
RS	RICERCA E SVILUPPO	1	-	0	-	-	0
ST	ADEG. SICUR. E TECN., OGR E LOG. MATER.	52	-	11	6	10	21
SW	PROGETTI INFORMATICI	86	-	85	2	0	85
TR	POT. TECN. IMP. MANUT. ROTAB.	81	-	43	12	6	49
TT	SVIL. TRAFF. TRADIZIONALE	-	-	0	-	-	0
TOTALE PROGETTI TIPO 3		772	95	431	92	128	654
TOTALE INVESTIMENTI TRADIZIONALI		6.424	619	4.956	385	346	5.921
Budget da assegnare		3					
TOTALE		6.427					

Si rileva, innanzitutto, che il budget complessivo relativo alle fonti di finanziamento statali è stato lievemente ridistribuito: sulla voce “materiale rotabile” vi è una diminuzione di 5 milioni di €, con assegnazione di 1 milione di euro in più a ciascuna delle voci “mantenimento in efficienza” e “potenziamento tecnologico impianti manutenzione rotabili”. Residuano, quindi, 3 milioni di € di budget da riassegnare.

In relazione a tutte le fonti di finanziamento le contabilizzazioni complessive dell'anno 2003 fanno registrare un incremento dell' 11% rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (1.174 milioni di euro contro 1.058); rispetto alla media delle contabilizzazioni degli anni che vanno dal 1993 al 2002, invece, il 2003 fa registrare un incremento del 67 % circa.

Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2003 (346 milioni di euro) continuano a manifestare una lieve flessione rispetto agli anni precedenti (437 milioni di euro nel 2000, 412 nel 2001, 385 nel 2002): tale flessione appare comunque fisiologica, in considerazione del fatto che il programma di investimenti tende ad esaurirsi.

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

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

- Per l'acquisto o la ristrutturazione del materiale rotabile sono stati destinati circa 5.568 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). A fronte dei 5.568 milioni di euro sono stati contabilizzati 5.211 milioni di euro pari a circa il 94%.
- Inoltre sono stati destinati circa 70 milioni di euro ad investimenti che riguardano attrezzature tecnologiche dei rotabili e degli impianti delle officine. In particolare il programma "Direttrici" (63 milioni di euro) comprende due progetti per la prima fase dell'ATC – sottosistema di bordo (43 milioni di euro), nonché l'installazione del sistema di comunicazione Terra-treno sui rotabili (20 milioni di euro); il programma "Nodi" prevede un solo progetto (peraltro concluso) relativo alle attrezzature tecnologiche dell'impianto polifunzionale di Milano Fiorenza (ricadenti negli asset di Trenitalia per 7 milioni di euro);
- Infine sono stati destinati circa 14 milioni di euro al programma "Ricerca" che prevede un progetto da tempo concluso relativo alla sperimentazione dell'ETR 500 ed uno per la definizione della parte di bordo del nuovo sistema di Comando e Controllo della Circolazione.

b) La restante quota, pari a 772 milioni di euro, è stata destinata ai **PROGETTI DI TIPO 3** sia per l'adeguamento delle tecnologie di bordo ai nuovi sistemi di sicurezza sia per il potenziamento e mantenimento in efficienza degli asset di proprietà di Trenitalia, in particolare con riferimento ai programmi:

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

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

In definitiva a fronte del finanziamento dello Stato di 6.427 milioni di euro dedicato al complesso degli investimenti, alla data del 31/12/2003 sono state contabilizzate opere e forniture per complessivi 5.921 milioni di euro pari a circa il 92% dello stanziamento.

Il completamento del residuo 8% ancora da contabilizzare, pari 506 milioni di euro, è stato previsto da Trenitalia nel prossimo quadriennio, e quindi con termine nel 2007.

Si evidenzia che lo scorso anno Trenitalia aveva previsto sul residuo da contabilizzare il seguente programma di completamento, con scadenza 2006:

Residuo	2003	2004	2005	2006
852	366	289	118	79

La previsione per il 2002 è stata solo lievemente disattesa (346 effettivamente contabilizzati, contro i 366 previsti). Il programma, inoltre, è stato nuovamente rivisto con una proroga di un ulteriore anno sulla scadenza da ultimo prevista. Le nuove previsioni sono le seguenti:

Residuo	2004	2005	2006	2007
506	263	181	24	38

con una riduzione sulle precedenti previsioni per il 2004 ed un allungamento in avanti del periodo di conclusione. L'importo relativo al 2007 comprende anche i residui 3 milioni ancora da assegnare.

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

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

In proposito, si segnala che le cifre contenute in tutte le successive tabelle del monitoraggio includono anche il dato di spesa realizzato da RFI a valere su un insieme di progetti che nel corso del 2003 sono usciti dalla sfera di competenza della società per effetto della scissione di parte del patrimonio immobiliare, confluito nella società del gruppo denominata "Ferrovie Real Estate". In attesa di una puntuale definizione degli importi in questione, si riportano i valori al lordo di tale quota, anche al fine di offrire una base di confronto omogenea con le precedenti edizioni della presente Relazione.

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

Per l'insieme d'investimenti compresi nel Contratto di Programma 1994-2000, il valore delle opere contabilizzate alla data del 31/12/2002 (vedi Tabella 6.10, la somma della colonna che si riferisce agli importi ante 1993 e di quella degli importi del periodo 1993-2002) registra una riduzione di circa 1.785 Meuro (passando da 27.687 Meuro agli attuali 25.904) rispetto alla situazione rappresentata nella scorsa Relazione. Lo scostamento in parola è da attribuire all'ulteriore "trasferimento" di alcuni progetti dal vecchio al nuovo Contratto in conseguenza della variazione registrata, con il PPI 2003, sulle stime di costo (vedi pag.11). Tale fenomeno era stato già evidenziato nella Relazione precedente. Gli interventi transitati nella Tabella 2bis del Contratto di Programma 2001-2005 hanno ovviamente modificato il valore complessivo della suddetta Tabella (confronta Tab 6.13, pag. 79).

Come riferito in precedenza, nella precedente Relazione era stato segnalato come il valore complessivo della voce "Altri progetti" fosse ancora oggetto di approfondimenti, tesi ad accertare la titolarità di un insieme di interventi di Tipo 3 (realizzati antecedentemente al processo di separazione societaria del Gruppo FS), il cui ammontare complessivo si aggirava intorno ai 35 Meuro. A valle di una verifica puntuale avvenuta tra FS e RFI, le due Società hanno, quindi, convenuto che la competenza degli stessi è da attribuirsi quasi integralmente ad RFI (34 Meuro che portano il valore da 10.786 a 10.820 Meuro).

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

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

Tipo	Gruppo di Programmi	Finanziato al 2003	Contabilizzato al 31-12-1992	Contabilizzato anni 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
1	Bacini	28	-	22	12	6	28
	Diretrici	3.006	1.060	1.260	102	101	2.421
	Grandi Stazioni	73	-	72	1	1	72
	Itinerari internazionali	134	-	-	-	-	-
	Nodi	3.324	295	1.813	228	182	2.290
	Piano Soppressione P.L.	419	13	237	34	37	287
	Potenziamento impianti intermodali	196	0	6	1	2	8
	Programma ricerca	24	-	20	2	2	23
	Sviluppo Traffico Tradizionale	75	-	7	5	2	9
	Tecnologie Innovative Diffuse	22	-	0	0	1	1
	Traffico Merci	332	1	136	10	9	146
TOTALE TIPO 1		7.632	1.369	3.573	395	343	5.284
2	Acquisto Navi Traghetto	45	-	29	7	0	29
	Processi industriali	13	-	12	5	1	13
TOTALE TIPO 2		58	-	41	13	1	42
3	Acquisti e Rimpiazzi	306	25	236	44	22	284
	Ammodernamento Infrastrutturale	3.594	1.689	1.551	103	84	3.325
	GSM-R	67	-	0	0	2	3
	Immobilizzazioni Immateriali	32	-	18	3	7	26
	Interventi a completamento	3.344	1.833	1.290	36	28	3.152
	Mantenimento in Efficienza	219	61	89	13	10	159
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	2.338	158	1.791	378	186	2.135
	Manutenzione incrementativa	17	-	17	1	0	17
	Piano Soppressione P.L.	488	-	20	20	19	39
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	91	2	48	8	8	58
	Potenziamento impianti intermodali	202	-	19	10	28	47
	Processi industriali	25	-	18	3	2	21
	Rete cavo a fibra ottica	25	-	-	-	2	2
	Ricerca e Sviluppo	332	97	186	30	14	298
	Riqualificazioni Stazioni	602	2	215	39	42	259
	Sviluppo a Completamento	1.075	486	230	25	47	762
	Sviluppo Traffico Tradizionale	30	-	18	3	2	20
	Tecnologie Innovative Diffuse	41	-	-	-	-	-
	Altri progetti	10.820	9.422	1.398	-	-	10.820
TOTALE TIPO 3		23.647	13.776	7.145	717	504	21.425
TOTALE TIPO 1-2-3		31.337	15.145	10.759	1.125	847	26.752
RISERVA/FONDO		607					
TOTALE FINANZIATO		31.944	(di cui importo congelato 2.705 milioni di euro)				

Tenuto conto degli effetti anzidetti, alla data del 31/12/2003 le contabilizzazioni totali degli investimenti rimasti in capo al Contratto di Programma 1994-2000, sono pari a 26.752 Meuro (circa l'85% del totale finanziato) di cui 847 Meuro contabilizzati nel corso del 2003.

Raffrontando quest'ultimo dato con la spesa del 2002, si evidenzia un decremento nell'ordine del 25%.

Per quanto riguarda l'anno 2003, circa il 60% dei lavori consuntivati è ascrivibile ai progetti classificati come "Tipo 3" (mantenimento in efficienza e altri investimenti); nello specifico una quota rilevante è da attribuire agli interventi dei programmi "Manutenzione straordinaria ed Obblighi di legge" (37%) ed "Ammodernamento infrastrutturale" (17%).

Per i progetti di "Tipo 1", l'83% delle contabilizzazioni, pari complessivamente a 343 Meuro, è ripartito tra i gruppi di programmi "Nodi" (53%) e "Direttrici" (30%). In dettaglio, per il primo insieme la spesa maturata nel corso del 2003 è concentrata sui seguenti programmi:

- Nodo di Firenze (40%), in particolare sui progetti "Potenziamento infrastrutturale Prato-Firenze" (41%), "Firenze Osmannoro: costruzione IDP" (31%) e "Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli" (27%);
- Nodo di Milano (18%), attribuibile in massima parte agli interventi "Passante Milanese" (64%), "Ripetizione Discontinua del Nodo di Milano (1^a Fase)" (18%) e "Sistemazione a P.R.G. di Milano Rogoredo" (17%);
- Nodo di Napoli (17%), in particolare sui progetti "Nuova Linea a Monte del Vesuvio" (78%), "Ripetizione Discontinua del Nodo di Napoli" (12%) e "Napoli Smistamento: costruzione IDP" (10%);
- Nodo di Roma (13%), con l'88% della spesa consuntivata sui progetti "P.R.G. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana" (28%), "Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio" (19%), "Ripetizione discontinua Nodo di Roma" (17%), "P.R.G. e ACEI Roma Termini" (14%) e "P.R.G. e ACEI Roma Tiburtina e sestuplicamento fino a Smistamento (sestuplicamento)" (10%).

Il contabilizzato per gli investimenti nei "Nodi" cumulato alla data del 31/12/2003 è comunque pari a circa il 69% del relativo costo preventivato. Le contabilizzazioni relative a tale gruppo di programmi, negli ultimi anni, risultano le più rilevanti fra gli investimenti di Tipo 1, in coerenza 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 alle Direttrici, i programmi più importanti in termini di opere contabilizzate nel corso del 2003 sono rappresentati da:

- Direttrice Adriatica (28%), con il totale delle contabilizzazioni riferito ai progetti "Sistemazione Nodo di Bari" (80%) ed "Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto" (20%);
- Rete Sarda (17%), risultato attribuibile interamente al progetto "Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda";
- Tecnologie Innovative Diffuse (15%), di cui il 79% contabilizzato sul progetto "Copertura radio in galleria", il 12% sull'intervento "Rilevamento termico Boccole" ed il 9% sul progetto "Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative";
- Direttrice Orte-Falconara (8%), interamente ascrivibile all'intervento "Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara".

Il totale contabilizzato per gli investimenti sulle Direttrici al 31/12/2003 è pari a circa 2.421 Meuro (81% del relativo costo preventivato).

Con riferimento ai tempi d'attivazione dei progetti di Tipo1 e 2 (circa 85 progetti), secondo le schede fornite da R.F.I. l'insieme degli interventi dovrebbe essere completato entro il 2008: l'anticipo sui tempi di ultimazione del programma, rispetto alla precedente relazione di monitoraggio (2010), è dovuta al passaggio di un certo numero di progetti al Contratto di Programma 2001-2005. Possono considerarsi sostanzialmente ultimati 26 progetti (pari a quasi un terzo del totale), mentre un ulteriore 30% entrerà già in esercizio nel 2005. Si torna a segnalare che per un certo numero di progetti (il 19% circa) R.F.I non fornisce una data certa di ultimazione, essendo tuttora in corso una ripianificazione delle attività realizzative.

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

Come già segnalato negli anni scorsi, anche al 31/12/2003, alcuni dei progetti di cui trattasi registrano contabilizzazioni piuttosto ridotte (a volte nulle). Tra questi, ancora gli interventi relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

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

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

Fonti descrizione	Finanziamenti al 2003	Contabilizzato al 31.12.1992	Contabilizzato anni 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Addendum2 al CdP 94-2000	3.058	-	1.864	488	273	2.137
Autofinanziamento	17	-	16	0	-	16
Contratto di Programma 1994-2000 + Addendum 1	26.250	14.907	8.112	513	416	23.435
Contributi da terzi	157	0	90	4	4	94
Finanziamenti CEE	37	23	13	0	0	36
Investimenti infrastrutturali enti pubblici	264	3	62	25	26	90
Legge 135/1997	35	-	9	8	13	22
Legge 189/1983	872	211	483	37	36	731
Legge 30/98	8	-	8	2	0	8
Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	46	-	40	0	0	40
Legge 341/1995	73	-	25	9	9	34
Addendum3 al CdP 94-00- Legge 354/98	1.106	-	35	35	63	98
Legge 448/2001- Legge Finanziaria 2002 - 1°addendum CdP 01-05	-	-	-	-	-	-
Legge 472/1999	-	-	-	-	-	-
Legge 488/1999	-	-	-	-	-	-
Legge 388/2000-Finanziaria 2001	5	-	-	-	-	-
Legge 641/1996	15	-	4	4	6	10
Non classificate	1	0	1	-	-	1
TOTALE COMPLESSIVO	31.944	15.145	10.759	1.125	847	26.752

Tabella 6.12 - R.F.I. S.p.A. CONTABILIZZAZIONI INVESTIMENTI NON RICONDOTTI NEL CDP 2001-2005
(per fonte di finanziamento e gruppo di programmi)

(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di Programmi	Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	Legge 30/98	Finanziamenti CEE	Contributi da Terzi ed Enti Pubblici	Addendum 2 al CDP 94-00	Autofinanziamento	Legge 135/97	Soppressione PL - Legge 189/83	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	Legge 341/95	Addendum 3 al CDP 94-00- Legge 354/98	Legge 641/1996	NON CLASSIFICATI	Totale al 31.12.2003
1	Bacini	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
	Direttrici	2.368	-	12	2	-	-	18	2	-	8	1	-	-	2.421
	Grandi Stazioni	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
	Nodi	2.159	8	-	11	65	-	-	1	36	-	10	-	-	2.290
	Piano Soppressione P.L.	9	-	-	8	-	-	-	270	-	-	-	-	-	287
	Potenziamento impianti intermodali	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
	Programma ricerca	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
	Sviluppo Traffico Tradizionale	7	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
	Tecnologie Innovative Diffuse	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Traffico Merci	126	-	-	-	20	-	-	-	-	-	0	-	-	146
TOTALE TIPO 1		4.801	8	12	24	85	-	18	273	36	8	10	10	-	5.284
2	Acquisto Navi Traghetto	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
	Processi industriali	11	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	13
TOTALE TIPO 2		40	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	42
3	Acquisti e Rimpiazzi	190	-	-	-	94	-	-	-	-	-	-	-	-	284
	Ammodernamento	2.688	-	-	72	533	-	4	7	-	-	21	-	-	3.324
	GSM-R	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Immobilizzazioni Immateriali	23	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	26
	Interventi a completamento	2.855	-	-	7	-	-	-	290	-	-	-	-	-	3.152
	Mantenimento in Efficienza	140	-	-	16	3	-	-	-	-	-	-	-	-	159
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	856	-	-	1	1.279	-	-	-	-	-	-	-	-	2.136
	Manutenzione incrementativa	1	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-	17
	Potenz. impianti manutenzione rotabili	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58
	Piano Soppressione P.L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	-	-	39
	Potenziamento impianti	11	-	-	0	11	-	-	-	-	-	25	-	-	47
	Processi industriali	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
	Ricerca e Sviluppo	262	-	-	-	35	-	-	-	-	-	0	-	-	298
	Rete cavo a fibra ottica	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Riqualficazioni Stazioni	168	-	-	2	60	-	-	-	3	26	-	-	-	9
	Sviluppo a Completamento	701	-	-	25	33	-	-	3	-	-	0	-	-	762
	Sviluppo Traffico Tradizionale	17	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	20
	Altri Progetti	10.600	-	23	37	-	-	-	159	-	-	-	-	1	10.820
TOTALE TIPO 3		18.594	-	24	160	2.051	16	4	458	3	26	88	-	1	21.425
TOTALE GENERALE		23.435	8	36	184	2.137	16	22	731	40	34	98	10	1	26.752

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

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti sulla Rete convenzionale, nel corso del 2003 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari al 46% del valore del precedente anno. Come è possibile dedurre dalla successiva Tabella 6.14, il valore complessivo di opere consuntivate al 31/12/2003 risulta pari a 8.119 Meuro, dei quali 1.361 contabilizzati nel corso del 2003 contro i 932 del 2002.

Globalmente, il contabilizzato sulla rete tradizionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta al 15% del costo complessivo ed al 40% dei corrispondenti finanziamenti.

Si segnala che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio (al 31.12.2002), le cifre relative al 2002 ed ai precedenti anni sono variate per effetto di:

- passaggio di alcuni progetti dal CdP 1994-2000 al nuovo accordo, di cui si è già ampiamente riferito nel corso della trattazione;
- inclusione del dato di spesa, pari a circa 10 Meuro maturati nel corso del 2002, relativo alla “Partecipazione al capitale sociale della Società Stretto di Messina SpA”, investimento in precedenza non previsto nell’ambito del Contratto, ed inserito per la prima volta nel PPI – versione 2003 e prossimamente oggetto di contrattualizzazione in occasione della stipula del Terzo Addendum.

L’impulso maggiore all’aumento della spesa per il 2003 è venuto dagli investimenti previsti dalla Tabella 2 e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto.

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

Tabella CdP	CVI	Finanziamenti 31.12.2003	Contabilizzato al 1992	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Tabella 2	16.526	10.690	1.583	351	3.755	528	4.284
Tabella 2 bis	5.818	5.119	853	264	2.681	248	2.929
Tabella 3	25.139	2.088	-	40	40	75	114
Tabella 4	5.018	1.833	-	260	266	465	731
Tabella 5	207	112	-	12	12	37	49
Tabella 6	1.394	426	-	5	5	8	13
Totale CdP 01-05 (Rete Convenzionale)	54.103	20.268	2.436	932	6.759	1.361	8.119
(di cui importo congelato)	3.986						

TABELLA 6.14 - Tabelle del CDP 2001-2005 con Finanziamenti al 31.12.2002 (valori in milioni di euro)

Descrizione Fonte di Finanziamento	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Totale
Addendum2 al CDP 94-00	65	20	-	-	-	-	84
Addendum3 al CDP 94-00- Legge 354/98	146	77	258	-	-	-	482
Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	6.416	4.348	8	-	-	-	10.773
Legge 388/2000 -Finanziaria 2001	1.310	-	528	284	-	150	2.272
Contributi da terzi	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti CEE	1	-	-	-	-	-	1
Investimenti Infrastrutt. Enti Pubblici	181	72	140	-	-	-	393
Legge 135/97	43	17	-	-	-	-	60
Legge 194/98	10	-	-	-	-	-	10
Legge 208/98	-	15	-	-	-	-	15
Legge 289/2002 - Finanziaria 2003	1.542	440	904	542	55	243	3.725
Legge 30/98	203	-	-	-	-	-	203
Legge 341/95	56	36	-	-	-	-	92
Legge 448/2001 - CdP 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 - 1 Addendum	564	-	250	1.007	57	34	1.912
Legge 472/99	87	-	-	-	-	-	87
Legge 488/99	26	-	-	-	-	-	26
Legge 64 / 96	41	-	-	-	-	-	41
Legge 641/96	-	21	-	-	-	-	21
Legge 651/96-Legge 270/97-Giubileo	-	70	-	-	-	-	70
Soppressione PL - Legge 189/83	-	3	-	-	-	-	3
Totale Finanziamenti al 31.12.2003	10.692	5.119	2.088	1.833	112	426	20.270
Ulteriori Fabbisogni	5.834	699	23.051	3.185	96	968	33.833
Costi a Vita Intera al 31.12.2003	16.526	5.818	25.139	5.018	207	1.394	54.103
di cui importo congelato	2.549	1.437					

Analizziamo più in dettaglio i dati di contabilizzazione:

➤ Tabella 2

Per gli investimenti di Tabella 2, la media delle contabilizzazioni negli anni 1993-2002 è pari a circa 217 Meuro. Nel 2003, con 528 Meuro, pertanto, si registra una spesa pari a due volte e mezzo il volume medio degli anni precedenti.

Il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2003 è di 4.284 Meuro, pari al 40% dei relativi finanziamenti ed al 26% del costo globale stimato. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati, nel 2003, per i seguenti progetti:

- Sistema Controllo Marcia Treno (118 M€);
- Raddoppio Palermo-Messina (82 M€);
- Potenziamento Pontremolese (53 M€);
- Quadruplicamento Padova-Mestre (49 M€);
- Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce (38 M€).
- Raddoppio Bologna-Verona (35 M€).

➤ Tabella 2 bis

Come ampiamente riferito, si tratta di una nuova tabella, che contiene i progetti appartenuti al vecchio Contratto di Programma, necessitanti di ulteriori finanziamenti.

Tali progetti hanno consuntivato nel corso del 2003 circa 248 Meuro, registrando un lieve decremento, pari al 6%, rispetto al risultato dell'anno precedente.

Il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2003 è di 2.929 Meuro, pari al 57% dei relativi finanziamenti ed al 50% del costo globale stimato.

➤ Tabelle 3,4,5,6

Il totale contabilizzato nell'anno 2003 (584 Meuro) rappresenta il 13% dei relativi finanziamenti (circa 4.460 milioni di euro) e circa il 2% del costo totale previsto.

Tali contabilizzazioni sono prevalentemente relative ad interventi di Tabella 4 (manutenzione straordinaria di linee ed impianti) per i quali il contabilizzato dell'anno 2003 è pari a circa il 25% dei corrispondenti finanziamenti.

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

Globalmente, il contabilizzato sulla rete tradizionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta a 8.119 milioni di euro, pari al 15% del costo complessivo ed al 40% dei corrispondenti finanziamenti.

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

TABELLA 6.15 - INVESTIMENTI RELATIVI AL CdP 2001-2005 PER GRUPPO DI PROGRAMMI
(importi in milioni di euro)

Tipo	Gruppo di Programmi	Contabilizzato al 31/12/1992	Contabilizzato 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
1	Direttrici	2.331	3.035	409	5.366	474	5.840
	Nodi	105	871	165	976	195	1.171
	Potenziamento impianti intermodali	-	0	0	0	0	0
	Programma ricerca	-	0	0	0	0	1
	RETE AV / AC	-	2	2	2	3	5
	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	-	4	4
	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	0	1
	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	10	13	23
	TOTALE TIPO 1	518	3.919	586	6.355	689	7.045
3	Acquisti e Rimpiazzi	-	18	18	18	24	42
	Ammodernamento Infrastrutturale	-	161	151	161	171	332
	GSM-R	-	34	34	34	39	73
	Immobilizzazioni Immateriali	-	46	5	46	10	56
	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	-	96	90	96	267	363
	Manutenzione incrementativa	-	1	1	1	-	1
	Ricerca e Sviluppo	-	12	12	12	37	49
	Riqualificazioni Stazioni	-	6	6	6	18	24
	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	-	1	1
	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	31	118	150
	Sviluppo a Completamento	-	-	-	-	0	0
	TOTALE TIPO 3	12	405	347	405	686	1.090
TOTALE GENERALE		529	4.324	933	6.760	1.375	8.135

La spesa per gli investimenti di Tipo 1 si concentra quasi esclusivamente, in analogia con quanto rilevato per il CdP 1994-2000, tra le voci “Direttrici” (69%) e “Nodi” (30%). Nel primo caso, nel corso del 2003 la maggior parte degli impieghi è ripartita tra i seguenti programmi:

- Rete siciliana (21%), valore in massima parte ascrivibile al progetto “Raddoppio Palermo-Messina” (90%);
- Direttrice Adriatica (21%), in particolare sui progetti “Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce” (40%), “Raddoppio della Pescara-Bari” (23%), “Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari” (23%);

- Direttrice Tirrenica Nord (21%), importo riferito ai progetti “Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese” (57%), “Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese” (31%) e “Potenziamento asse Livorno-Pisa” (12%);
- Direttrice Brennero (14%), da attribuire ai progetti “Raddoppio Bologna-Verona” (57%) e “Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero” (43%).

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

- Nodo di Napoli (19%), di cui il 90% sul progetto “Potenziamento del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata”;
- Nodo di Milano (19%), suddivisa tra gli interventi “Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio” (72%), “Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa” (8%), “Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco” (7%), “Raddoppio Milano-Mortara” (6%) e “Collegamento Aeroporto Malpensa” (6%);
- Nodo di Torino (18%), in massima parte attribuibile al progetto “Quadruplicamento P.ta Susa-Stura” (88%);
- Nodo di Genova (13%), quasi esclusivamente riferito all'intervento “Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova” (98%).

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

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

Descrizione Fonte di Finanziamento	Finanziamenti 31.12.2003	Contabilizzato al 31/12/1992	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Addendum 2 al CDP 94-00	84	-	1	8	4	12
Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	10.773	2.436	541	6.256	562	6.819
Finanziamenti CEE	1	0	-	1	-	1
Investimenti Infrastrutturali Enti Pubblici	393	-	12	31	22	53
Legge 135/97	60	-	5	5	16	21
Soppressione PL - Legge 189/83	3	-	-	2	0	2
Legge 194/98	10	-	3	3	4	8
Legge 208/98	15	-	-	-	-	-
Legge 30/98	203	-	-	-	1	1
Legge 341/95	92	-	2	12	3	15
Addendum3 al CDP 94-00- Legge 354/98	482	-	14	14	51	65
Legge 388/2000 -Finanziaria 2001	2.272	-	248	254	199	453
Legge 448/2001 - CdP 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 - 1 ADDENDUM	1.912	-	103	103	463	566
Legge 472/99	87	-	2	2	6	7
Legge 488/99	26	-	0	0	10	10
Legge 641/96	21	-	2	3	1	4
Legge 64 / 96	41	-	-	-	-	-
Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	70	-	1	65	1	66
Legge 289/2002 - Finanziaria 2003	3.725	-	-	-	33	33
Totale COMPLESSIVO	20.270	2.436	933	6.760	1.375	8.135
Ulteriori Fabbisogni	33.833					
Costi a Vita Intera	54.103					
di cui importo congelato	3.986					

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

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

Tipo	Gruppo di Programmi	Addendum 2 al CDP 94-00	Contratto di programma 1994-2000 + Addendum 1	Finanziamenti CEE	Investimenti Infrastrutturali Enti Pubblici	Legge 135/97	Soppressione PL - Legge 189/83	Legge 194/98	Addendum 3 al CDP 94- 00- Legge 354/98	Legge 388/2000 - Finanziaria 2001	Legge 448/2001 - CDP 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 - 1 ADDENDUM	Legge 289/2002 - Finanziaria 2003	Legge 472/99	Legge 488/99	Legge 641/96	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	Legge 30/98	Legge 341/95	TOTALE AL 31.12.2003 (precons.)
1	Direttrici	11	5.619	1	5	19	2	-	60	109	0	-	0	4	4	-	1	4	5.840
	Nodi	0	1.029	-	47	-	-	-	-	18	8	-	1	1	-	66	-	-	1.171
	Potenziamento impianti intermodali	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
	Programma ricerca	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	RETE AV / AC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5
	Sistema Linee di Accesso al Goltardo	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Immobilitazioni Immateriali	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
	TOTALE TIPO 1	12	6.672	1	53	19	2	-	64	127	8	-	7	5	4	66	1	4	7.045
	Acquisti e Rimpiazzi	-	-	-	-	-	-	-	-	20	21	1	-	-	-	-	-	-	42
3	Ammodernamento Infrastrutturale	-	-	-	-	-	-	-	-	167	152	1	-	-	-	-	-	-	332
	GSM-R	-	3	-	-	-	-	-	-	28	42	-	-	-	-	-	-	-	73
	Immobilitazioni Immateriali	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	56
	Manut. Straordi ed Obblighi di legge	-	-	-	-	-	-	-	-	40	306	17	-	-	-	-	-	-	363
	Manutenzione incrementativa	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Ricerca e Sviluppo	-	-	-	-	-	-	-	1	-	35	13	-	-	-	-	-	-	49
	Riqualficazioni Stazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	20	3	1	0	-	-	-	-	-	24
	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Sistema controllo marcia treni	-	101	-	-	2	-	-	-	47	-	-	-	-	-	-	-	-	150
	Sviluppo a Completamento	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	TOTALE TIPO 3	-	146	-	-	2	-	8	1	325	558	33	0	5	-	-	-	11	1.090
	TOTALE GENERALE	12	6.819	1	53	21	2	8	65	453	566	33	7	10	4	66	1	15	8.135

(importi in milioni di euro)

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 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, 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 16 Meuro, è stata sostenuta con anticipazioni su fonti già disponibili, in attesa delle relative disponibilità finanziarie.

(valori in milioni di €)

	Finanziamenti 31.12.2003	Contabilizzato al 1992	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Nuovi di Legge Obiettivo	-	-	2	2	14	16

6.4.6.4 - Contabilizzazioni relative al sistema AV/AC

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

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

(importi in milioni di euro)

ASSE TO-MI-NA	Costo a Vita Intera	Contabilizzato Anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002 (al netto svalutazioni Italferr)	Contabilizzato Anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003	Percentuale di contabilizzato sul costo
Tratta Torino-Milano	7.029	641	915	905	1.414	2.318	33%
Tratta Milano-Bologna	6.435	641	1.358	1.339	1.011	2.350	37%
Tratta Bologna-Firenze	5.206	464	2.534	2.523	405	2.928	56%
Tratta Roma-Firenze	442	1	50	48	0	48	11%
Tratta Roma-Napoli	5.207	358	3.750	3.735	364	4.099	79%
Nodo di Torino	129	1	3	3	0	3	2%
Nodo di Milano	73	5	25	24	4	29	39%
Nodo di Bologna	1.200	66	176	179	85	265	22%
Nodo di Firenze	1.490	31	77	80	36	116	8%
Nodo di Roma	700	54	154	154	71	226	32%
Nodo di Napoli	390	23	77	81	17	98	25%
Costi di struttura e SIGAV	258	4	181	181	29	210	
Contingencies	1.001						
Sub Totale TO-MI-NA	29.560	2.289	9.300	9.253	3.437	12.690	
Interessi intercalari	5.251	192	497	497	323	820	
Totale TO-MI-NA	34.811	2.481	9.797	9.750	3.760	13.510	
Resto del Sistema	13.371	2	182	146	95	241	
Totale AV/AC	48.182	2.483	9.979	9.896	3.855	13.751	

Nella tabella è riportata una colonna che espone le cifre aggiornate relativamente alle contabilizzazioni al 31.12.2002. Infatti, rispetto a quanto esposto nella precedente Relazione, a pari data, il dato cumulato mostra un decremento complessivo di 83 Meuro (9.896 Meuro contro i precedenti 9.979), determinato dalla revisione dei rapporti contrattuali tra TAV ed Italferr riferita agli anni antecedenti il 2003. Detta revisione, resasi necessaria in conseguenza del mutato quadro realizzativo del Progetto AV/AC, ha comportato una ridefinizione, in riduzione, di alcune componenti tariffarie le cui risultanze (note di credito da parte di Italferr) trovano evidenza come decremento nel bilancio 2003, ma che in termini gestionali vanno considerate a carico degli esercizi precedenti all'ultimo. In termini di rappresentazione numerica, nonostante la svalutazione in parola sia da riferire a prestazioni relative a più esercizi, RFI ha scelto di rettificare soltanto il valore di contabilizzazioni registrato nel corso

dell'anno 2002 (da 2.483 a 2.400), con l'intento di preservare la serie storica dei dati già consolidata e rappresentata in molteplici dichiarazioni.

Le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC relative all'anno 2003 sono pari a 3.845 Meuro, di cui 463 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dagli interessi intercalari della TO-MI-NA e dalle progettazioni per il Resto del Sistema.

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli, il 2003 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un significativo incremento rispetto all'anno precedente pari al 50% (3.427 contro 2.289 Meuro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2003 (12.676 milioni di euro) rappresenta circa il 43% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2003, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 79% del relativo costo stimato.

Nella successiva tabella sono riportate le erogazioni su fonti pubbliche.

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

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

(importi in milioni di euro)

ASSE TO-MI-NA	Fonti pubbliche anno 2002	Fonti pubbliche al 2002	Fonti pubbliche anno 2003 (precons.)	Fonti pubbliche al 2003 (precons.)
Tratta Torino-Milano	787	1.098	0	1.098
Tratta Milano-Bologna	115	757	0	757
Tratta Bologna-Firenze	123	893	0	893
Tratta Roma-Firenze	0	52	0	52
Tratta Roma-Napoli	18	1.998	0	1.998
Nodo di Torino	1	3	0	3
Nodo di Milano	5	27	0	27
Nodo di Bologna	23	100	0	100
Nodo di Firenze	24	77	5	82
Nodo di Roma	20	72	0	72
Nodo di Napoli	21	42	0	42
SIGAV	0	4	0	4
Sub-Totale	1.137	5.124	5	5.129

Interessi intercalari	192	497	323	820
Resto del Sistema (°)	-9	301	135	436

Totale	1.319	5.922	463	6.385
---------------	--------------	--------------	------------	--------------

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

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

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

TABELLA 6.20 - R.F.I. S.p.A. INVESTIMENTI PER TUTTE LE FONTI DI FINANZIAMENTO*(importi in milioni di euro)*

Gruppo di Programmi		Contabilizzato al 31-12-1992	Contabilizzato anni 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
BA	Bacini	-	22	12	22	6	28
DI	Diretrici	3.391	4.294	510	7.686	575	8.261
GS	Grandi Stazioni	-	72	1	72	1	72
ND	Nodi	400	2.685	393	3.084	377	3.461
PL	Piano Soppressione P.L.	13	237	34	250	37	287
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	6	1	6	2	8
RC	Programma ricerca	-	21	2	21	2	23
VC	RETE AV / AC (Venezia-Trieste)	-	2	2	2	3	5
LA	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	-	4	4
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	7	5	7	2	9
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	1	2
TM	Traffico Merci	1	136	10	137	9	146
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	29	7	29	0	29
PI	Processi industriali	-	12	5	12	1	13
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	10	13	23
TOTALE TIPO 1 E 2		3.805	7.533	995	11.338	1.033	12.371
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	254	62	279	46	326
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.712	253	3.401	255	3.656
SM	GSM-R	-	34	34	34	42	76
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	64	8	64	17	82
IC	Interventi a completamento	1.833	1.290	36	3.124	28	3.152
ME	Mantenimento in Efficienza	61	90	13	150	10	160
SO	Manut. Straord. ed Obblighi di legge	158	1.886	468	2.045	453	2.498
CL	Manutenzione incrementativa	-	18	2	18	0	18
PL	Piano Soppressione P.L.	-	20	20	20	19	39
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	48	8	50	8	58
TR	Potenz. Tecnol. impianti manut. rotabili	-	-	-	-	-	-
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	19	10	19	28	47
PI	Processi industriali	-	18	3	18	2	21
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	-	-	-	2	2
RS	Ricerca e Sviluppo	97	198	41	295	51	347
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	221	45	223	60	283
AA	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	-	1	1
MT	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	31	118	150
SC	Sviluppo a Completamento	486	230	25	716	47	763
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	18	3	18	2	20
ALTRI PROGETTI		9.422	1.398	-	10.820	-	10.820
TOTALE TIPO 3		13.776	7.551	1.063	21.327	1.190	22.516
Totale Investimenti Tradizionali		17.581	15.084	2.058	32.665	2.223	34.888
Rete AV/AC		732	9.161	2.396	9.892	3.855	13.737
TOTALE		18.313	24.245	4.454	42.557	6.077	48.625

Analizzando complessivamente le cifre dei due Contratti di programma, il totale delle contabilizzazioni dell'anno 2003 è pari a 6.077 Meuro, con un aumento in percentuale, rispetto al 2002 del 36%. Il significativo risultato conseguito nell'anno è in linea rispetto alle previsioni di spesa riportate Piano di Priorità degli Investimenti del 2003, registrando un incremento del 2% (5.754 contro 5.618 Meuro, dati al netto degli interessi intercalari).

Notevoli progressi, rispetto al 2002, si sono registrati a carico della quota AV/AC (+ 60 %). Lo stesso incremento, valutato sulla rete tradizionale, è pari all'8%.

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

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

(importi in milioni di euro)

Gruppo di Programmi		Contabilizzato al 31-12-1992	Contabilizzato anni 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
BA	Bacini	-	22	12	22	6	28
DI	Direttrici	3.391	4.291	510	7.683	571	8.253
GS	Grandi Stazioni	-	2	1	72	1	72
ND	Nodi	400	2.643	380	3.043	360	3.402
PL	Piano Soppressione P.L.	13	233	31	246	33	279
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	6	1	6	2	8
RC	Programma ricerca	-	21	2	21	2	23
VC	RETE AV / AC (Venezia-Trieste)	-	2	2	2	3	5
LA	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	-	4	4
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	5	3	5	2	7
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	1	2
TM	Traffico Merci	1	136	10	137	9	146
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	29	7	29	0	29
PI	Processi industriali	-	12	5	12	1	13
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	10	13	23
TOTALE TIPO 1 E 2		3.805	7.483	977	11.288	1.007	12.294
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	254	62	279	46	326
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.652	238	3.342	243	3.585
SM	GSM-R	-	34	34	34	42	76
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	64	7	64	17	81
IC	Interventi a completamento	1.833	1.285	35	3.118	27	3.145
ME	Mantenimento in Efficienza	61	76	9	137	5	142
SO	Manut. Straord. ed Obblighi di legge	158	1.886	468	2.044	453	2.497
CL	Manutenzione incrementativa	-	2	2	2	0	2
PL	Piano Soppressione P.L.	-	20	20	20	19	39
PR	Potenz. impianti manut. rotabili	2	48	8	50	8	58
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	19	10	19	28	47
PI	Processi industriali	-	18	3	18	2	21
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	-	-	-	2	2
RS	Ricerca e Sviluppo	97	198	41	295	51	347
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	220	45	221	60	281
AA	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	-	1	1
MT	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	31	118	150
SC	Sviluppo a Completamento	486	213	22	699	39	738
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	18	3	18	2	20
ALTRI PROGETTI		9.419	1.363	-	10.783	-	10.783
TOTALE TIPO 3		13.773	7.402	1.040	21.175	1.164	22.339
TOTALE GENERALE		17.578	14.885	2.017	32.463	2.171	34.633
Rete AV/AC		732	5.190	1.319	5.922	463	6.385
TOTALE		18.310	20.075	3.336	38.385	2.634	41.018

Nel 2003 il totale delle contabilizzazioni a valere su finanziamenti statali risulta pari a circa 2.634 Meuro, con una diminuzione in percentuale del 21% circa rispetto al 2002 (3.336 Meuro). Come è possibile dedurre dalla lettura dei dati riportati nella successiva tabella, la flessione del dato si registra sul sistema AV/AC. Tale risultato è fisiologico alla luce del nuovo schema di finanziamento previsto dalla Finanziaria 2003 che, come ricordato in precedenza, ha previsto che a partire dal 2003, fatta eccezione per gli interessi intercalari, le opere del sistema AV/AC dell'asse Torino-Milano-Napoli siano finanziate con fonti private mediante il ricorso ad ISPA.

Sulla rete tradizionale, invece, il 2003 mostra un aumento delle contabilizzazioni del 8% rispetto al 2002 e del 46% rispetto alla media relativa agli anni 1993-2002 che risulta pari a 1.487 Meuro.

6.5 - Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale.

6.5.1 - Contratto di Programma 1994-2000 e Primo Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

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

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

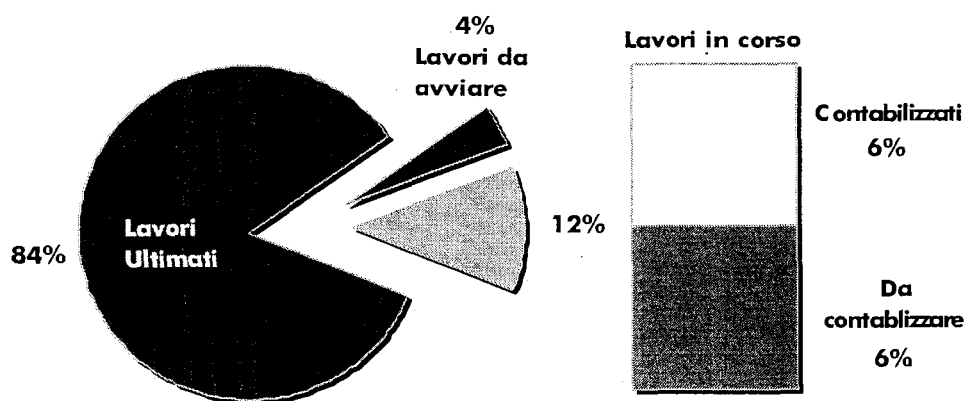
Relativamente all'Accordo Preliminare all'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000 (relativo a risorse apportate dalla legge 450/97), data la particolare importanza che esso riveste, in quanto le risorse sono state finalizzate al finanziamento di programmi volti a garantire la sicurezza e la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

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:

PROGRAMMA	Progetto	Finanziamento
MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	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
AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	284
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	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, pari a 1.789 Meuro, al 31/12/2003, sono già state attivate risorse pari a 1784,5 Meuro. Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, come mostrato nella successiva figura, si rileva che:

- l'84% del totale (1.501,1 Meuro) risulta già ultimato;
- il 12% (214,6 Meuro) si trova in fase di realizzazione, con una percentuale di avanzamento economico pari alla metà del valore;
- il 4% (68,8 Meuro) risulta da avviare.
-



6.5.3 - Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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

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

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

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

Il contabilizzato rappresenta circa il 23% del relativo finanziamento (il dato del 2002 si attestava al 19%, quello del 2001 all'11%).

11

(valori in milioni di euro)			
	Finanziamento	Assegnato +Quota Riserva	Contabilizzato
<i>Situazione al 31.12.2003</i>			
1 QUADRUPLICATIONE AD ALTA CAPACITA'			
QUADRUPLICATIONE TORINO-MILANO-NAPOLI	2.065,83	1.475,52	105,63
INTERESSI INTERCALARI	154,94	154,93	154,93
TOTALE	2.220,76	1.630,45	260,56
2 INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTRA ESISTENTE			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA LINEE ED IMPIANTI	413,17	476,24	393,63
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	40,28	8,78	0,26
RIFINANZIAMENTO PROGETTO IN CORSO E/O NUOVE FASI DI PROGETTI AVVIATI	180,76	162,02	88,01
INTERVENTI ALLE LINEE ED AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI PREVISTI DALLA CONFERENZA DI SERVIZI RELATIVI ALLA TO-MI-NA	180,76	157,71	18,96
NUOVI PROGETTI			
INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI	61,97	35,64	16,34
COMPLETAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DEL NODO DI GENOVA E FASE DI RAZIONALIZZAZIONE IMPIANTI E FERMATE	51,65	51,65	8,81
GRANDI STAZIONI	196,25	196,25	6,76
IMPIANTI TERMINALI MERCI	103,29	16,13	11,30
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogenizzazione compresa la linea Roma-Cassino- Napoli	41,32	0,00	0,00
TOTALE INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURAZIONE ESISTENTE	1.269,45	1.104,41	544,07
TOTALE ANTE RISERVE	3.490,21	2.734,86	804,63

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

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

L'art.4 della stessa Legge, prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A. .

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

<i>Situazione legge 354/98 al 31.12.2003</i>		<i>(valori in milioni di euro)</i>
Progetti attivati		627,7
Progetti da attivare		962,4
Lavori ultimati		0,00
Lavori in corso		403,0
Lavori da avviare		221,0
Perizia di spesa		403,0

Si segnala che l'importo della Legge 354/98 è rappresentato considerando la riduzione di 18,1 Meuro prodotta dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998. La decurtazione dei finanziamenti non è stata operata invece relativamente all'art. 4 del medesimo provvedimento, considerando che gli stanziamenti ivi previsti sono in comune con altri soggetti, ed essendo ancora da definire la quote di relativa pertinenza. Si torna a rammentare che a tal proposito, saranno inviate specifiche richieste di informazioni alle strutture competenti per conoscere, su tale quota, l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

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

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98			
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO			
Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato	
Piano triennale 1998-2000	487,54	273,72	38,99
TOTALE	487,54	273,72	38,99
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98			
ITINERARIO TORINO-MODANE			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale direttrice Torino-Modane	77,47	72,82	13,49
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	38,73	36,95	36,95
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASO			
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: variante di Gozzano	15,49	1,29	0,16
<u>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa</u>			
Varianti di Novara e sistemazione del nodo	49,06	2,17	0,54
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	2,02
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	25,82	0,00	0,00
Potenziamento Milano-Chiaso e prima fase gronda nord -est di Milano	61,97	19,92	6,03
Raddoppio Bergamo-Treviglio	61,97	61,97	19,06
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	1,73
ITINERARIO TARVISIO - VILLAOPIGNA E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Veneto-Friulana	46,48	37,02	8,01
ITINERARIO PESCARA ROMA			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	3,57	0,00

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	10,33	0,01
REGIONE SICILIA			
<u>Itinerario Messina-Catania:</u>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	19,44	4,37
<u>Nodo di Palermo:</u>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	0,00	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,24	15,33
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti	43,38	31,78	16,25
TOTALE	1.035,49	333,36	123,95
ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98			
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	46,48	0,00	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	0,32
TOTALE	67,14	20,66	0,32
TOTALE GENERALE	1.590,17	627,74	163,26

(valori in milioni di euro)

6.5.5 - Contratto di programma 2001-2005

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

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

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

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

Il modello allora delineato prevedeva che la realizzazione dell'infrastruttura AV/AC fosse affidata a TAV SpA. Una volta completata, l'infrastruttura sarebbe stata messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'infrastruttura cui era attribuito il compito di "vestire" la "nuda" infrastruttura messa a disposizione da TAV, aggiungendo tutti i servizi necessari alla sua effettiva fruizione (manutenzione, circolazione ecc.) da parte delle imprese di trasporto. 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 per finanziare l'infrastruttura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel corso del 2003, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione ottobre 2003) il costo complessivo delle opere dell'asse verticale Torino-Milano-Napoli, è stato rideterminato in misura pari a 29.560 Meuro, registrando un incremento di circa 3 punti percentuali.

Con riferimento agli incrementi di costo, nella tabella che segue sono riportati in dettaglio, per tratta e per nodo le variazioni nei confronti delle previsioni riportate nella precedente Relazione di monitoraggio e le principali motivazioni di tali riprevisioni, così come riportate nel PPI - versione ottobre 2003.

TABELLA 6.22

(valori in milioni di euro)

Tratta / Nodo	Costo PPI ott 2003	Costo Dox gen 2003	Variazione	Principali motivazioni delle variazioni
TO – MI	7.029	6.878	+ 151	Tratta Torino-Novara: incremento a seguito di una serie di varianti determinatesi in fase di progettazione di dettaglio
MI – BO	6.435	6.335	+ 100	L'importo complessivo dei lavori è stato adeguato per tener conto delle maggiori risorse necessarie per varianti nel territorio di Modena e per altre varianti connesse principalmente alla definizione di Accordi con gli Enti Locali competenti e con la Società Autostrade
BO – FI	5.205	4.855	+ 350	Variazione in conseguenza dell'adozione nei tratti in galleria di tecnologie finalizzate a conseguire più elevati livelli di sicurezza, nonché a seguito di una riconfigurazione della interconnessione di Pianoro
FI – RM	442	442	0	
RM – NA	5.207	5.207	0	
Nodo di TO	129	129	0	
Nodo di MI	73	73	0	
Nodo di BO	1.200	1.200	0	
Nodo di FI	1.490	1.240	+ 250	Oneri per finanziare la maggiore incidenza di opere di mitigazione ambientale conseguenti alle prescrizioni della Conferenza di Servizi, nonché per adeguare il piano di committenza prevedendo l'esecuzione a cura di un Contraente Generale delle principali nuove infrastrutture AV/AC (nuova stazione, linea passante in galleria e innesti indipendenti alla stazione di Castello);
Nodo di RM	700	644	+ 56	Incremento del costo per far fronte ai maggiori oneri conseguenti a varianti progettuali e a diverse modalità esecutive necessarie a seguito del rinvenimento di preesistenze archeologiche di notevole entità
Nodo di NA	390	374	+ 16	Incremento del costo per far fronte ai maggiori oneri conseguenti al reperimento imprevisto di notevoli estese di siti fortemente inquinati, nonché per realizzare opere viarie, che all'atto della redazione del progetto esecutivo, sono risultate più onerose di quanto precedentemente previsto;
Costi di struttura	258	258	0	
Contingencies	1.002	1.155	- 153	E' stato ridotto il valore delle contingencies, poiché, tenuto conto dell'adeguamento dei valori di nodi e tratte, con il progredire dell'esecuzione del progetto diminuisce in modo corrispondente l'entità delle riserve necessarie per far fronte a imprevisti realizzativi
TOTALE	29.560	28.790	+ 770	

Inoltre, in data 9/12/2003 RFI ha stipulato con TAV 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 introduce sostanziali novità all'impianto precedentemente delineato, aspetti che qui brevemente si richiamano:

- la proprietà delle opere eseguite da TAV, una volta ultimate, fermo restando il recupero da parte di TAV di tutti i costi sostenuti e capitalizzati (inclusi spese generali e oneri finanziari) sarà trasferita in capo ad RFI, 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 (Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e Tratta Firenze- Roma) e lasciando la committenza a TAV 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 (Terzo 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"; nella convenzione originaria la durata era stata fissata in 50 anni, in ragione dell'attribuzione dello sfruttamento economico a TAV.

Si ricorda, inoltre che in data 23 dicembre 2003 è stato sottoscritto da parte di RFI, TAV e ISPA il contratto di finanziamento (Credit Facility Agreement), ed è stato emanato il Decreto che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione all'attuale fase di costruzione del progetto.

Per completezza di informazione, in merito agli interventi afferenti il cosiddetto "Resto del Sistema AV/AC", la nuova situazione di stima di costo e l'analisi degli scostamenti rispetto alla precedente quantificazione è rappresentata nella successiva tabella:

(Valori in milioni di euro)

Investimento	Stima aggiornata	Stima precedente	Variazione	Cause degli scostamenti
Milano - Genova (3° Valico dei Giovi)	4.719	4.339	+ 380	Esiti seduta CIPE del 29/09/2003 con approvazione Progetto Preliminare e Studio Impatto Ambientale
Milano - Verona	4.720	7.652	+ 159	Lo scostamento è da attribuire all'inserimento di una quota di rischi ed imprevisti quantificata a valle delle progettazioni preliminari
Verona - Padova	2.630			
Nodo di Verona	420			
Nodo di Milano	41			
Contingencies	841	n.d.	+ 841	
TOTALE	13.371	11.991	+ 1.380	

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

Nel presente paragrafo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2003 relativi ai progetti d'investimenti di Tipo 1 e 2 già avviati alla data 31.12.2003.

In sintesi, R.F.I. riporta una casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti. Il dettaglio degli scostamenti rispetto ai tempi di ultimazione precedentemente previsti è riportato in allegato 7 alla presente relazione.

Gli scostamenti più significativi registrati nel corso del 2003 sono da attribuire a:

Ampliamenti funzionali di progetti già in corso:

- nel progetto “Potenziamento dell’asse Livorno-Pisa”, i 18 trimestri di ritardo derivano da un’estensione radicale del progetto, che dal 2003 include la realizzazione di una seconda fase di Piano Regolatore oltre che dall’ampliamento delle funzioni dell’Apparato di Sicurezza di Pisa Centrale, il quale sarà deputato anche alla gestione di gran parte degli impianti di Pisa S. Rossore;
- i 10 trimestri di ritardo rilevati nel progetto “Blocco Automatico Banalizzato Roma-Napoli Via Formia” derivano da una data di attivazione riferita all’estensione del Blocco Automatico Banalizzato da Campoleone a Cisterna di Latina, precedentemente non previsto nel Progetto: il Blocco Automatico Banalizzato tra Casilina e Campoleone, compresi gli Apparati di Sicurezza, verrà attivato nel 2° trimestre 2005, con solo due trimestri di ritardo rispetto al monitoraggio 2002.

Rapporti con le imprese appaltatrici:

- nel “Potenziamento del tratto urbano linea Roma-Viterbo”, gli 8 trimestri di ritardo sono una conseguenza indiretta delle scadenti caratteristiche geomeccaniche del terreno in corrispondenza della fermata urbana Quattroventi, che hanno reso necessaria una modifica del progetto originario dando luogo ad un contenzioso con l'appaltatore ed alla sospensione delle attività realizzative, fino all'intervento del Comune di Roma, che ha deciso di realizzare comunque l'intervento, risolvendo il contenzioso con l'appaltatore;
- i progetti “Adeguamento a norma Ponte sul fiume Po” e “Ravenna: prima fase del nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolungamento dorsale FS” hanno registrato 7 trimestri di ritardo, causa difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice, con conseguente rescissione del contratto, necessità di riappaltare i lavori.

Rapporti con gli enti pubblici:

- nel “Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara” si è avuto uno scostamento di 7 trimestri in seguito alla necessità di includere nel bando di gara, le modifiche progettuali derivanti dalla ripianificazione delle attività e dalle prescrizioni dettate in ambito di Valutazione di Impatto Ambientale e di Conferenza di Servizi.

La tabella successiva riporta per singolo intervento gli slittamenti temporali più significativi rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2002, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Potenziamento asse Livorno-Pisa	18	Il Progetto nel 2003 è stato ampliato in modo radicale includendo nello stesso la realizzazione di una seconda fase di Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Pisa Centrale, la cui pianificazione è stata definita tenendo conto dell'inserimento nell'Apparato stesso anche della gestione di gran parte degli impianti di Pisa S. Rossore.
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	10	La data di attivazione è riferita all'estensione del Blocco Automatico Banalizzato da Campoleone a Cisterna di Latina, precedentemente non previsto nel Progetto. Il Blocco Automatico Banalizzato tra Casilina (e) e Campoleone, compresi gli Apparati di Sicurezza, verrà attivato nel 2° trimestre 2005.
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	8	Le scadenze caratteristiche geometriche del terreno in corrispondenza della fermata Quattroventi, da realizzare nell'ambito del quarto binario Trastevere - S. Pietro, hanno reso necessario introdurre una variante al progetto originario. Ciò ha portato ad un contenimento con l'appaltatore con sospensione delle attività realizzative ed alla proposta di soprassedere temporaneamente alla realizzazione della suddetta fermata. La decisione del Comune di Roma di realizzare comunque la fermata ha determinato la risoluzione del contenzioso con l'appaltatore, ma lo slittamento della data di attivazione.
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (CIR) dei lavori relativi al corpo stradale e sede delle rampe d'accesso al ponte esistente rialzato, che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella pubblicazione del bando di gara del raddoppio Fabriano - PM 228, a causa delle modifiche da apportare agli elaborati progettuali a seguito delle rilevanti prescrizioni emerse in ambito VIA e CdS, nonché alla ripianificazione delle attività del raddoppio stesso effettuata sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto.
Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolung dorsale FS	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà economico/finanziarie ed organizzative dell'impresa appaltatrice dei lavori relativi alle opere civili (COOP Costruttori), con la quale è stato rescisso il contratto, con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Potenziamento Infrastrutturale Firenze-Empoli	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie di una società dell'ATI (CIR), affidataria dei lavori relativi al corpo stradale e viadotto Arno della variante Signa - Montelupo, con la quale è stato recentemente rescisso il contratto.
Raddoppio Milano-Mortara	6	Lo slittamento della data di attivazione delle tratte Porta Romana - Gaggiano e Parona - Mortara è dovuto ai maggiori tempi ressi necessari per l'adeguamento della progettazione agli esiti della CdS, con conseguente rivisitazione dei tempi di realizzazione delle opere. Lo slittamento della tratta Cascina Bruciata - Parona è dovuto alla ridefinizione delle fasi realizzative a seguito della progettazione preliminare sviluppata e trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 giugno 2003 ai sensi del D.Lgs. 190/2002, nonché ai ritardi già maturati nell'approvazione della progettazione preliminare stessa da parte del CIPE.
Raddoppio Bologna-Verona	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (COOP Costruttori) dei lavori inerenti le fondazioni del nuovo ponte sul Po (tratta Poggio Rusco - Nogara), che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Raddoppio Messina-Siracusa	6	Lo slittamento della data di attivazione è causato dalla ripianificazione per fasi funzionali delle attività realizzative del raddoppio della tratta Catania Ognina - Catania C.le. effettuata a valle della conclusione della progettazione definitiva, allo scopo di ridurre in maniera significativa l'impatto sulla circolazione ferroviaria, rispetto a quanto previsto nell'ambito della progettazione originaria, nonché al recepimento delle modifiche progettuali richieste dal Comune di Catania. La ripianificazione consiste nella realizzazione in prima fase dei soli lavori relativi al binario di raddoppio, con attivazione dello stesso nel primo trimestre 2008; successivamente i lavori di adeguamento dell'esistente binario e la realizzazione delle fermate verranno effettuati in regime di interruzione della circolazione, con riattivazione dell'esistente binario adeguato nel secondo trimestre 2009.
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	6	A seguito della mancata definizione del protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Puglia e Regione Basilicata, è intervenuta l'interruzione delle attività negoziali relative alla galleria Venusio ed alle opere allo scoperto della tratta Matera La Martella - Venusio, con conseguente sospensione della pianificazione del sottoprogetto. La data indicata si riferisce alla sola tratta Ferrandina - Matera La Martella, il cui slittamento è causato dalle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (ATI CIR) delle prestazioni integrali, con il quale è stato rescisso in danno il relativo contratto con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Raddoppio Palermo-Messina	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al protrarsi dei tempi per la chiusura della CdS relativa al raddoppio Fiumetorlo - Castelbuono, nonché alla necessità di realizzare ulteriori opere a seguito delle prescrizioni emerse nel corso della stessa, da eseguirsi in presenza di esercizio ferroviario.
Sistemazione Nodo di Bari	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (CIR) dei lavori relativi alla linea di raccordo Bari S.A. - Bari P.N., nell'ambito del sottoprogetto " Variante dell'Ingresso della linea Bari - Taranto nel nodo e Cantiere Formazione Treni", con il quale è stato rescisso il contratto in danno con conseguente necessità di riappaltare i lavori.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Napoli smist. costruz. IDP	6	Lo slittamento della data di attivazione 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, nonché alle problematiche economiche dell'impresa Pontello capogruppo mandataria dell'ATI realizzatrice dell'intervento.
Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di Interscambio Ricerca ERTMS	6	Scostamento dovuto all'allungamento dei tempi di approvazione da parte degli Enti Locali
Ripetizione discontinua Nodo di Roma	6	Ritardo del fornitore Alstom riguardo allo sviluppo del sistema ERTMS e conseguente ritardo nella messa a punto dei test definitivi di sistema e loro effettuazione
Ripetizione discontinua Nodo di Napoli	6	Problematiche connesse complessità dei Nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 85% dei km di linea previsti.
Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	5	Problematiche connesse alla complessità dei nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 70% dei km di linea previsti. Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella consegna dei lavori relativi alle opere civili, armamento e TE, tratta Salone - Lunghezza, per mancanza dei requisiti dell'impresa migliore offerente in sede di gara, con conseguente necessità di espletare le attività amministrative per selezionare il subentrante. Inoltre, prima di procedere all'affidamento, si è dovuto attendere l'esito, favorevole per RFI, del ricorso al TAR di uno dei partecipanti alla gara.
Collegamento Aeroporto Malpensa	5	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla necessità di procedere al riappalto delle opere civili, dell'armamento e TE, con conseguente riprogrammazione dell'attività realizzativa, a seguito delle difficoltà economico/finanziarie e organizzative della ditta (COOP Costruttori) miglior offerente in sede di gara e dell'impossibilità di aggiudicare all'impresa seconda classificata, che non ha confermato la validità della propria offerta.
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	5	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito delle pesanti prescrizioni emerse in sede di CdS.
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	5	Ritardo nell'approvvigionamento dei materiali necessari. Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio.
Potenziamento tecnologico BO-VR-Brennero	5	Alla data di riferimento 31/03/2004 saranno in esercizio l'80% dei km di linea previsti. Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento del 31/03/2005 saranno in esercizio il 50% dei km di linea previsti.
Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a gravi ritardi nell'esecuzione delle prestazioni da parte della ditta appaltatrice.
Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	4	A causa dell'interferenza della realizzazione delle fermate di Prati di Caprara, Aeroporto, S. Vitale con i lavori AV interessanti il Nodo di Bologna, considerati prioritari, nonché del ritardo nella conclusione dell'iter approvativo da parte del Comune di Bologna di alcune opere di soppressione PL, propedeutiche ai lavori relativi alla fermata Zanardi, le citate fermate sono state stralciate dall'appalto relativo alla seconda fase del Progetto, con conseguente ripianificazione delle attività. Nel 2003 sono state attivate le fermate di Ozzano, Fano, Planoro e Rastignano.
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'approvazione della variante progettuale, definita con gli Enti Locali, per il sottoattraversamento del fiume Dora, che rende impossibile la realizzazione per fasi funzionali del quadruplicamento tra Dora e Stura, per cui si è reso necessario unificare i due Progetti di quadruplicamento delle tratte P.ta Susa - Dora e Dora - Stura in un solo Progetto, includendo nello stesso anche la realizzazione del fabbricato viaggiatori di Tomo P. Susa, con conseguente ridefinizione dei tempi di ultimazione.
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto sia al protrarsi della CdS relativa alla tratta Solignano - Osteriazza, a seguito della decisione di alcuni Enti Locali di esprimere il proprio parere solo a valle della chiusura della procedura VIA, sia all'allungamento dei tempi progettuali per recepire le prescrizioni formulate in sede di CdS, sia alla riprogrammazione delle attività realizzative effettuate a valle della progettazione definitiva arricchita ai fini dell'Appalto Integrato.
Raddoppio Bari-Taranto	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente all'allungamento dei tempi di approvazione del progetto preliminare del raddoppio della tratta Bari S. Andrea - Bietto, trasmesso il 7 marzo 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi del D.Lgs. 190/2002, per consentire la formulazione della successiva proposta al CIPE per la pronuncia della compatibilità ambientale e localizzazione delle opere. La data indicata si riferisce al completamento del raddoppio della linea. Sono comunque previste le seguenti fasi funzionali di raddoppio: - tratta Acquaviva - Gioia del Colle; - tratta Massafra - Taranto; - tratta Palagianello - Massafra; - tratta Castellana - Palagianello.
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai maggiori tempi richiesti per l'arricchimento della progettazione definitiva a seguito delle prescrizioni della CdS. I programmi per la realizzazione sono stati modulati in modo da conseguire nel 1° trimestre 2007 l'attivazione del raddoppio con esclusione del PRG di Serramanna, Villasor e Samassi e del BAB.

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Linea BERGAMO - TREVIGLIO: raddoppio	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento delle attività di progettazione del Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Bergamo a seguito dei maggiori tempi necessari per la definizione delle specifiche funzionali, che hanno dovuto recepire alcune richieste del Comune di Bergamo sull'utilizzazione delle aree oggetto di PRG. La data indicata si riferisce all'Apparato di Sicurezza di Bergamo, il raddoppio si attiva nel 2° trimestre 2005.
COSTRUZ. CAPANNONE PER MAT. ORDINARIO ED AV	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a ritardi nel rilascio delle autorizzazioni per la bonifica da ordigni bellici, nonché all'allungamento dei tempi necessari per la consegna lavori a seguito della indisponibilità di alcune aree.
Rilevamento termico Boccole	4	Interferenza con realizzazione altri appalti - Indisponibilità alimentazioni elettriche
Copertura radio in galleria	4	Riclassificazione impianti Tirrenica - Nodo Genova

Il processo di valutazione delle cause dei ritardi è ovviamente connesso a quello di analisi dell'aumento dei costi, per i quali il Ministero ha avviato un'indagine specifica.

La maggior parte delle cause che incidono sull'incremento delle previsioni di spesa, infatti, determina anche slittamenti sui tempi di esecuzione. Per tale motivo, è in fase di elaborazione un sistema specifico di monitoraggio che individui un' opportuna classificazione nelle macrocause che determinano le principali variazioni di tempi e costi dell'opera, rispetto alle previsioni iniziali e che, a seguito dell'analisi e dell'elaborazione dei dati raccolti, possa consentire di individuare le azioni correttive ai fini della eliminazione/mitigazione di detti eventi.

6.7 - Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2003 sono stati soppressi complessivamente 2.924 passaggi a livello, dei quali 1.306 sulla rete fondamentale e 1.618 su quella complementare.

Si registra, al 31/12/2003, l'esistenza di 7.233 passaggi a livello (P.L.): la loro distribuzione è sintetizzata nella tabella che segue.

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	813	122
Rete Complementare	4.777	1.521
Sub-totale	5.590	1.643
TOTALE	7.233	

Nell'ultimo quadriennio sono stati soppressi un totale di 606 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella tabella successiva:

Anno	P.L. soppressi
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
TOTALE	606

contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, 117 per l'anno 2002 e 115 per l'anno 2003.

Sulla base delle risorse stanziata alla data del 31/12/2003 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 544 P.L. a valere sui fondi delle leggi 189/83, 354/98 e nell'ambito di altri interventi di potenziamento.

La soppressione di ulteriori 281 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 60 P.L. .

In sintesi, come mostrato nella tabella seguente, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 885 P.L.

Rete ferroviaria	Interventi soppressivi in corso	Ulteriori interventi soppressivi	Interventi di soppressione con progettazione in corso
Rete Fondamentale	304	187	50
Rete Complementare	240	94	10
Sub-totale	544	281	60
TOTALE	885		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 885 P.L. sono stati così definiti:

- 128 P.L. entro il 2004;
- 136 P.L. entro il 2005;
- 181 P.L. entro il 2006;
- 220 P.L. entro il 2007;
- 220 P.L. entro il 2008.

Rispetto alla relazione di monitoraggio al 31/12/2002 si registra un aumento di ulteriori 124 interventi soppressivi, una riprogrammazione degli interventi, con conferma del numero di interventi sulle previsioni per il periodo 2004-2006, una riduzione sul numero previsto per il 2007 ed un allungamento al 2008 per l'ultimazione.

Con l'ultimazione prevista degli interventi di soppressione dei passaggi a livello di cui si è detto, la consistenza dei P.L. sulla rete ferroviaria sarà di 6.348 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	340	52
Rete Complementare	4.493	1.463
Sub-totale	4.833	1.515
TOTALE	6.348	

6.8 – Monitoraggio sugli investimenti 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.

6.8.1 – Le contabilizzazioni

In base ai dati forniti da R.F.I., nel corso del 2003 per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 688 milioni di euro, pari al 31% del totale nazionale, con un incremento di un punto percentuale rispetto al corrispondente valore del 2002.

		(valori in milioni di euro)	
Gruppo di Programmi		Contabilizzato Mezzogiorno anno 2002	Contabilizzato Mezzogiorno anno 2003
DI	Direttrici	234	272
ND	Nodi	92	77
PL	Piano Soppressione P.L.	10	18
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	0
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	0	0
NG	Acquisto Navi Traghetto	7	-0
II	Immobilizzazioni Immateriali	10	13
TOTALE TIPO 1 E 2		353	379
AR	Acquisti e Rimpiazzi	12	15
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	59	56
SM	GSM-R	11	17
II	Immobilizzazioni Immateriali	0	1
IC	Interventi a completamento	24	23
ME	Mantenimento in Efficienza	2	2
SO	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	117	131
PL	Piano Soppressione P.L.	-	8
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	0
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	1
RS	Ricerca e Sviluppo	-	7
SS	Riqualificazioni Stazioni	12	20
MT	Sistema controllo marcia treni	6	12
SC	Sviluppo a Completamento	10	15
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	0	1
TOTALE TIPO 3		254	309
TOTALE INVESTIMENTI RETE CONVENZIONALE		608	688
TOTALE ITALIA RETE CONVENZIONALE		2.058	2.223
PERCENTUALE SUD		30%	31%

Confrontato con quello dell'anno precedente, il dato del 2003 rappresenta un incremento del 13%, confermando i significativi risultati conseguiti nell'ultimo periodo in termini di crescita dei volumi di spesa destinata alle regioni del Mezzogiorno. Nel triennio 2001-2003, infatti, si è registrato un volume medio annuo di contabilizzazioni superiore del 46% rispetto alla media annua riferita al periodo 1993-2000.

	1993-2000	2001	2002	2003
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete convenzionale)	3.323	529	608	688
valore medio	415	608		

A livello complessivo, i gruppi di programmi sulla Rete convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2003 risultano più consistenti riguardano le direttrici (272 Meuro, il 40% della spesa totale al Sud ed il 47% di quanto speso per lo stesso programma sull'intero territorio), la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (131 Meuro) ed i nodi (77 Meuro).

Il 47% della spesa è stato sostenuto per interventi diffusi e tra questi il 70% del totale è relativo alla manutenzione straordinaria.

Il restante 53% della spesa totale è stata sostenuta per opere di potenziamento e sviluppo della rete: le voci di spesa più rilevanti sono relative alla Rete Siciliana (14%), Direttrice Adriatica (13%) e nodo di Napoli (6%).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2003):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 82 M€);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 38M€);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 34 M€);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 26 M€);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 23 M€);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 23 M€);
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 22 M€).
- il potenziamento tecnologico della Bologna-Bari (circa 22 M€);
- il raddoppio Bari-Taranto (circa 12 M€);

Nel corso del 2003 sono state avviate gare d'appalto per un valore complessivo di circa 1.051 milioni di €.

Inoltre, sono stati stipulati contratti con i soggetti aggiudicatari per l'esecuzione dei lavori per circa 122 milioni di €.

6.8.2 – Le attivazioni

Nel corso del 2003, 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** in **Sicilia** di cui: **km 2** tra Barcellona e Terme V. e **km 2** tra Pace del Mela e S. Filippo;
- **17 Km di varianti di linea** in **Puglia** di cui: **km 3** nella tratta Cozze – Polignano, **km 14** nella tratta Lesina – S. Severo;
- **1 Km di varianti di linea** in **Calabria** nella tratta Eccellente – Francavilla;
- **12 Km di blocco automatico banalizzato** in **Puglia** nella tratta S. Margherita – Barletta;
- **Km 2 di blocco automatico banalizzato** in **Campania** nella tratta Pozzuoli - Napoli C.F.;
- **14 Km di blocco conta-assi** in **Sicilia** di cui: **km 5** nella tratta S. Agata - S. Fratello e **km 9** tra Caronia e S. Stefano;
- **25 Km di elettrificazioni** in **Abruzzo** sulla tratta Giulianova a Teramo;
- **63 Km di SCC (Sistema di Comando e Controllo)** in **Puglia** nella tratta Cerignola – Barletta.

Il quadro degli interventi sulla rete del Sud include, inoltre, specifici interventi mirati all'incremento della sicurezza, come quelli relativi alla soppressione dei Passaggi a Livello (PL).

Nel corso del 2003 sono stati soppressi nel Mezzogiorno un totale di 32 PL a fronte delle complessive 633 soppressioni avvenute nel periodo 1991-2002. Nella successiva tabella viene illustrato il dettaglio.

Regione	PL soppressi (1991-2002)	PL soppressi (2003)
Abruzzo	55	6
Basilicata	19	-
Calabria	30	1
Campania	109	6
Molise	8	-
Puglia	178	10
Sicilia	189	9
Sardegna	45	-
Totale Sud	633	32

6.8.3 – I ritardi

Nonostante il progressivo trend di crescita della capacità di spesa manifestato negli ultimi anni al Mezzogiorno, alcuni progetti registrano ritardi rispetto alle stime sui tempi di ultimazione precedentemente determinate.

Tra questi, si evidenziano:

- Raddoppio Messina-Siracusa (18 mesi);
- Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (18 mesi);
- Raddoppio Palermo-Messina (18 mesi);
- Sistemazione Nodo di Bari (18 mesi);
- Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (15 mesi).

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI, emergono principalmente nelle fasi approvative con gli Enti territoriali e per difficoltà degli appaltatori che portano alla rescissione dei contratti ed alla conseguente necessità di riappaltare i lavori.

6.8.4 – Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (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 l'aggiornamento del PPI (versione ottobre 2003), approvato dal CIPE il 13 novembre 2003, il Gestore 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. Uno dei progetti, inoltre, ha riportato un aumento del valore dei costi legati all'accelerazione della fase esecutiva. Con la Delibera di approvazione è stato richiesto al gestore un ulteriore miglioramento del programma predetto attraverso una serie di azioni da mettere in atto.

Con l'aggiornamento del citato PPI presentato da ultimo da RFI (maggio 2004), che verrà sottoposto prossimamente all'esame del CIPE, il Gestore comunica di avere predisposto, all'uopo, 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 nel PPI del 2003 per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

Per quanto riguarda il programma delle accelerazioni, alcuni dei progetti, pur conservando sostanzialmente la previsione di accelerazione della fase realizzativa, registrano uno 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.

Progetto-tratta	Scostamento	Cause
Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti	10 mesi	Protrarsi dell'iter per la valutazione dell'impatto ambientale, tuttora in corso.
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto	5 mesi	Adeguamento del progetto a seguito richieste avanzate nel corso dell'istruttoria di approvazione del Progetto Preliminare.
Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	3 mesi	Formalizzazione chiusura Conferenza di Servizi per attesa parere favorevole Ministero dell'ambiente.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	7 mesi	Protrarsi Conferenza di Servizi. Revisione programma a seguito osservazioni EE.LL.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	18 mesi	Passaggio ad attività negoziale tipo "General contractor"; necessità di ulteriori coperture finanziarie.

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 Ministero e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafro-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;
- Siracusa-Ragusa-Gela;

- S.Gavino-Sassari-Olbia.

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.

Per i citati studi lo schema di 3° Addendum al CdP 2001-2005, già esaminato con esito favorevole nella seduta del Pre-CIPE del 1° Aprile scorso ed in attesa del definitivo esame da parte del CIPE, dispone il finanziamento degli studi stessi e dell'avvio della prima fase di progettazione.

Il Gestore dell'infrastruttura ha trasmesso negli scorsi mesi la documentazione relativa agli studi stessi. Per ciascuna delle relazioni, gli studi prodotti propongono delle soluzioni alternative, a seconda che la linea stessa permetta al trasporto su rotaia di competere con il servizio pubblico su gomma o con quello privato.

Per la valutazione di tali proposte, al fine di indicare ad RFI la soluzione progettuale da adottare, è stato costituito un tavolo tecnico cui partecipano le strutture preposte del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Un primo esame istruttorio ha evidenziato la necessità che il Gestore fornisca ulteriori elementi ritenuti necessari per la decisione, e, tra questi, una analisi benefici-costi che permetta la valutazione dell'investimento anche dal punto di vista sociale, oltre a quello strettamente "aziendale".

RFI ha recentemente trasmesso la documentazione richiesta. Una volta terminato l'esame delle integrazioni, il tavolo tecnico potrà comunicare al CIPE l'esito della definitiva attività istruttorio, presumibilmente contestualmente all'istruttorio già avviata per l'esame dell'aggiornamento 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti.

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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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, specie al Sud del Paese la percentuale sul numero delle opere ultimate risultava assai ridotta, ma che, comunque, la percentuale degli interventi in fase di Progettazione Definitiva nel Mezzogiorno era notevolmente maggiore di quella relativa agli interventi ubicati nel Centro-Nord. Lo stato avanzato delle progettazioni lasciava presupporre una rapida cantierizzazione di queste opere.

Con la proposta di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) presentata dal Gestore dell'infrastruttura nel mese di maggio 2004, viene fornito un focus (dati ad aprile 2004) sullo stato di avanzamento del parco di progetti considerato. Questa analisi tiene conto

dell'aggiornamento delle stime dei costi susseguente al PPI (versione ottobre 2003) 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 41,2 miliardi 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 2003 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 7%, una volta distribuito sull'intero "contenitore", non influenza significativamente la lettura dei risultati.

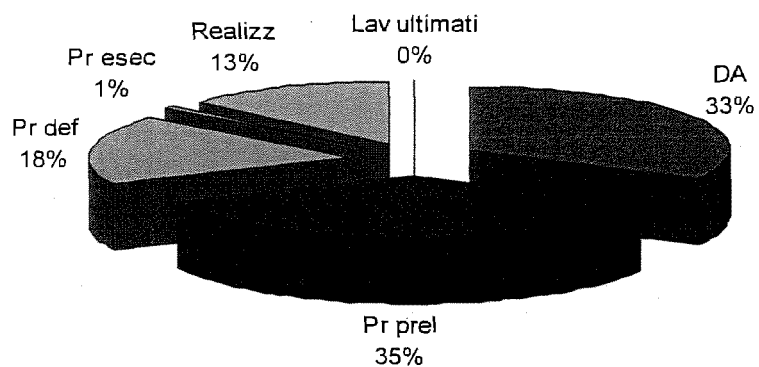
L'analisi è stata condotta, come nella precedente rilevazione, considerando come unità elementare di indagine i singoli sottoprogetti relativi agli interventi ricompresi nel gruppo esaminato. Per ciascuno di essi è stata identificata la fase del ciclo progettuale/realizzativo in base alle seguente classificazione:

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

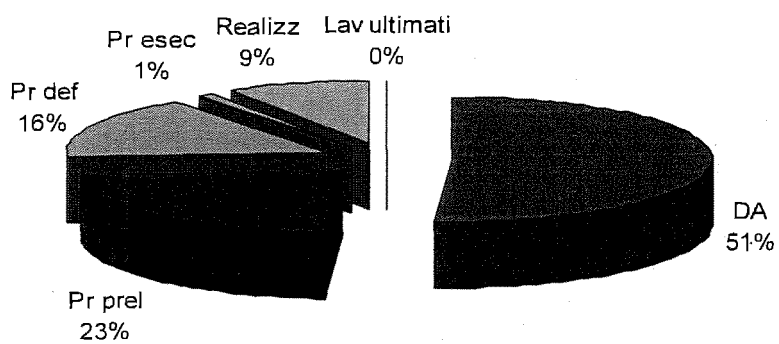
Il dimensionamento del campione è avvenuto associando ad ogni singola fase progettuale/realizzativa il valore del relativo sottoprogetto. Come è ovvio, successivamente i dati sono stati aggregati per stato di avanzamento e per localizzazione geografica.

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 2003).

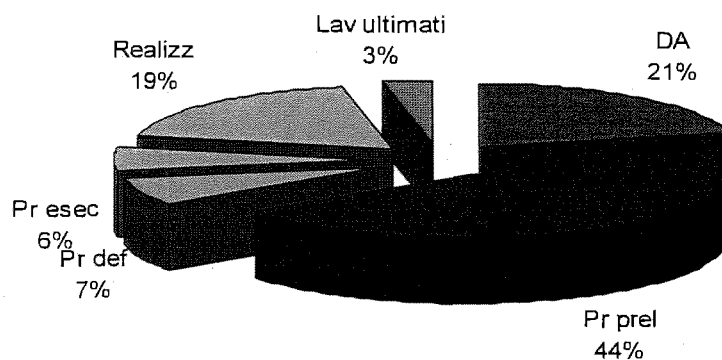
SUD 2004



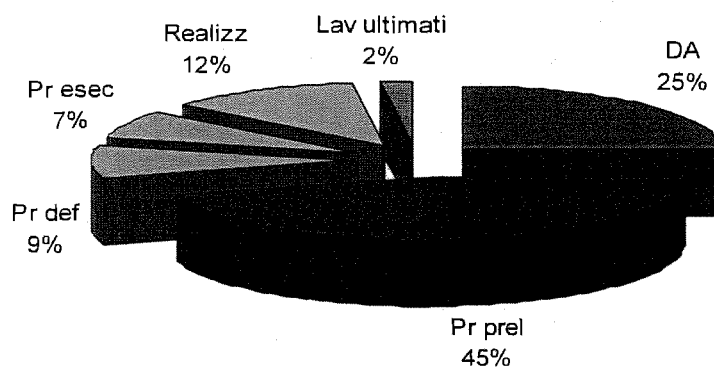
SUD 2003



CENTRO-NORD 2004



CENTRO-NORD 2003



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.

SUD		PPI 2003		PPI 2004			delta %	
				19,2 miliardi €				
DA	param	51%	51%	6,3	33%	33%	-18%	-18%
PP	prelim	23%	23%	6,7	35%	35%	12%	12%
PD	def/real	16%	26%	3,4	18%	32%	2%	6%
PE		1%		0,2	1%		0%	
REALIZZ.		9%		2,5	13%		4%	
LAV.U.		0%		0,0	0%		0%	
TOT		100%	100%	19,2	100%	100%		

CENTRO-NORD		PPI 2003		PPI 2004			delta %	
				22,1 miliardi €				
DA	param	25%	25%	4,6	21%	21%	-4%	-4%
PP	prelim	45%	45%	9,7	44%	44%	-1%	-1%
PD	def/real	9%	30%	1,5	7%	35%	-2%	5%
PE		7%		1,3	6%		-1%	
REALIZZ.		12%		4,2	19%		7%	
LAV.U.		2%		0,7	3%		1%	
TOT		100%	100%	22,1	100%	100%		

Dall'esame dei risultati delle elaborazioni, si osserva come nel Mezzogiorno il valore degli interventi "Da Avviare" si riduca di 18 punti, dal 51% al 33%, con un conseguente aumento nella fase di "Progettazione preliminare", che registra una crescita di 12 punti percentuali, dal 23% al 35%. Nelle fasi successive si evince un incremento della "Progettazione definitiva" (+2%) e della "Realizzazione" (+4%), mentre per le rimanenti classi si confermano i precedenti valori già rilevati lo scorso anno.

Le fasi prossime alla soglia di realizzazione (Progettazione definitiva ed esecutiva) sono più consistenti nel Sud (19%) rispetto al dato del Centro-Nord (13%), anche se quest'ultimo presenta un valore più alto collocato nella fase di progettazione esecutiva (6% contro 1% del Sud).

Il gap tra il Sud ed il Centro-Nord sui progetti "Da Avviare" si riduce da 26 a 12 punti di differenza, mentre nella fase di "Progettazione preliminare" tale delta si riduce da 22 a 9 punti percentuali. Negli stadi successivi, si evidenzia una situazione relativa sostanzialmente invariata per le fasi di "Progettazione esecutiva" e di "Lavori ultimati", mentre si amplifica la forbice tra le due aree nelle fasi di "Progettazione definitiva" (dal 7% all'11% a favore del Sud) e di "realizzazione" (dal 3% al 6% in favore del Centro-Nord).

In definitiva, rispetto allo 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 più equilibrata tra le varie fasi, mentre al Centro-Nord si registra un travaso più regolare dalle fasi progettuali a quelle realizzative rispetto al Sud.

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 il PPI 2003. Al Sud si registra infatti una significativa presenza di “nuovi” investimenti ancora in fase di avvio (quali i sette progetti individuati dalla delibera CIPE 85/02) il cui peso è quantificabile intorno al 30% contro un dato corrispondente, relativo all'insieme del Centro-Nord, di poco superiore al 10%.

6.9 – *Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive*

➤ *Gruppo FS:*

Come si è detto, il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2003 dal Gruppo F.S., considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a circa 7.000 milioni di euro, con un incremento del 28% rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2002.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2003 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo, contabilizzazioni pari a circa 2.500 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 5% sui progetti.

Le contabilizzazioni relative al 2003 sono comunque superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2002.

Per quanto riguarda il Sistema AV/AC, le contabilizzazioni del 2003 relative alla fonte Stato diminuiscono, come è ovvio attendersi, in quanto, il finanziamento dell'asse Torino-Milano-Napoli avviene attraverso Infrastrutture SpA, venendo assicurata dallo Stato, per il momento, la sola quota relativa agli interessi intercalari.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2003 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – pari a circa 29.800 milioni di euro, rappresenta circa il 55% dei corrispondenti finanziamenti (53.920 milioni di euro) e l'83% delle somme effettivamente erogate a favore di F.S. (35.847 milioni di euro).

Anche le Relazioni degli ultimi anni avevano evidenziato una notevole differenza tra il totale delle erogazioni "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Le percentuali confermano la tendenza rilevata nell'ultima Relazione di monitoraggio.

Su detta differenza, che risulta, al 31/12/2003 pari a circa 6 miliardi di euro, il confronto avviato con la capogruppo FS SpA ha evidenziato che le risorse erogate in eccesso (cassa) non sono (se non in parte) immediatamente liberabili in quanto impiegate in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato.

In merito, il Gruppo Ferrovie, ha riferito di aver intrapreso un'azione di recupero graduale le cui modalità dipenderanno dalle indicazioni che perverranno dall'Azionista e dai tempi con cui verranno liquidate le citate partite creditorie nei confronti del Gruppo.

➤ *FS S.p.A.:*

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

➤ *Trenitalia S.p.A.:*

Gli investimenti che ricadono su asset di Trenitalia S.p.A. presentano, per la parte relativa ai finanziamenti recati dallo Stato (6.427 milioni di euro), una percentuale di realizzazione complessiva del 92% 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 94%.

L'importo contabilizzato nel 2003 (1.174 milioni di euro, dei quali 346 fonte Stato) fa rilevare un aumento del 10% rispetto a quello fatto registrare nel 2002. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2003 (346 milioni di euro) continuano a manifestare una lieve flessione rispetto agli anni precedenti (437 milioni di euro nel 2000, 412 nel 2001, 385 nel 2002): tale flessione appare comunque fisiologica, in considerazione del fatto che il programma di investimenti finanziati dallo Stato tende ad esaurirsi.

Trenitalia S.p.A. prevede di completare nel 2007 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato - contrattualizzati, da ultimo, con il II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000 - con previsioni annuali di spesa simili a quelle fornite lo scorso anno; si registra, inoltre, uno slittamento in avanti, di un anno, sulle previsioni fornite nella precedente relazione annuale.

➤ *R.F.I. S.p.A.:*

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2002 una somma pari a 6.077 milioni di euro (+ 36% rispetto al 2002), di cui circa 3.850 relativi al sistema AV/AC.

Tale cifra (6.077 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2003 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti, registrando un incremento del 2% (5.754 contro 5.618 Meuro, dati al netto degli interessi intercalari relativi all'AV/AC).

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI ha effettuato nell'anno 2003 contabilizzazioni per 2.634 milioni di euro, con una diminuzione in percentuale del 21% circa rispetto al 2002 (3.336 Meuro). Come è ovvio, la flessione del dato si registra sul sistema AV/AC. Tale risultato è fisiologico alla luce del nuovo schema di finanziamento previsto dalla Finanziaria 2003 che, come ricordato in precedenza, ha previsto che a partire dal 2003, fatta eccezione per gli interessi intercalari, le opere del sistema AV/AC dell'asse Torino-Milano-Napoli siano finanziate con fonti private mediante il ricorso ad ISPA.

Sulla rete tradizionale, invece, il 2003 mostra un aumento delle contabilizzazioni del 8% rispetto al 2002 e del 46% rispetto alla media relativa agli anni 1993-2002 che risulta pari a 1.487 Meuro. Tale incremento è comunque inferiore a quello registrato lo scorso anno (+15% rispetto al 2001).

▪ *Contratto di Programma 1994-2000*

Anche quest'anno si rileva che, nonostante gli incrementi della capacità di spesa, lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi

Addenda) non confluiti nel nuovo Contratto di Programma 2001-2005 è piuttosto basso. Esso, infatti, si aggira intorno all'84%, ma su tale dato pesa, ovviamente, il più volte citato passaggio, dal vecchio al nuovo Contratto di Programma, di progetti che hanno evidenziato aumenti di costo e che, pertanto, non vengono considerati.

Inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di esecuzione dei lavori e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio. Come si è già riferito, il completamento di tutti gli interventi relativi a tale Contratto è previsto per il 2008, con un apparente anticipo di due anni sulle previsioni di ultimazione del rilevamento dello scorso anno: l'anticipo sui tempi di ultimazione del programma, rispetto alla precedente relazione di monitoraggio (2010), è dovuta, anch'essa, al passaggio di un certo numero di progetti al Contratto di Programma 2001-2005.

I seguenti progetti, invece, presentavano ritardi consistenti già gli scorsi anni e registrano ulteriori slittamenti (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona (21 mesi nel 2001, 12 nel 2002, 6 nel 2003 - SAL/CVI 46%);
- Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano (18 mesi nel 2002, 6 nel 2003 - SAL/CVI 97%).

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

- Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara (21 mesi - SAL/CVI 71%);
- Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolung.dorsale FS (21 mesi - SAL/CVI 36%);
- Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli (18 mesi - SAL/CVI 83%);
- Sistemazione Nodo di Bari (18 mesi - SAL/CVI 34%).

Tra le cause più importanti cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano i rapporti con le imprese appaltatrici e le conseguenti rescissioni dei contratti.

Continuano a mostrare, come negli ultimi rilevamenti, contabilizzazioni estremamente ridotte (spesso nulle) i progetti di investimento relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Inoltre, per circa il 19% degli 85 progetti di tipo 1 e 2 analizzati, RFI non fornisce alcuna data certa di ultimazione, essendo in corso (ma tale attività era già stata rilevata lo scorso anno) una ripianificazione delle attività realizzative. Per tale motivo appare evidente che il completamento del parco dei progetti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 possa andare ben oltre l'anno 2008.

Sempre con riferimento agli interventi non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005, invece, notevole sviluppo continuano a mostrare i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi (Firenze, Roma, Milano e Napoli in particolare) e sulle Diretrici (Adriatica, Rete Sarda). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 69% del costo preventivato. Per le Diretrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno all'81%.

▪ Contratto di Programma 2001-2005

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti sulla Rete convenzionale, nel corso del 2003 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari al 46% del valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere consuntivate al 31/12/2003 risulta pari a 8.119 Meuro, dei quali 1.361 contabilizzati nel corso del 2003 contro i 932 del 2002.

Globalmente, il contabilizzato sulla rete tradizionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta al 15% del costo complessivo ed al 40% dei corrispondenti finanziamenti.

Si torna a sottolineare che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio (al 31.12.2002), le cifre relative al 2002 ed ai precedenti anni sono variate per effetto di:

- passaggio di alcuni progetti dal CdP 1994-2000 al nuovo accordo, di cui si è già ampiamente riferito nel corso della trattazione;
- inclusione del dato di spesa, pari a circa 10 Meuro maturati nel corso del 2002, relativo alla "Partecipazione al capitale sociale della Società Stretto di Messina SpA", investimento in precedenza non previsto nell'ambito del Contratto, ed inserito per la prima volta nel PPI – versione 2003 e prossimamente oggetto di contrattualizzazione in occasione della stipula del Terzo Addendum.

In ogni caso, l'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2003 è venuto dagli investimenti previsti dalla Tabella 2 e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto.

In sintesi, gli investimenti previsti sulla rete convenzionale, evidenziano al 31/12/2003 l'evoluzione descritta nella seguente tabella (nella prima colonna è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto al costo globale stimato, nella seconda è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto ai relativi finanziamenti) :

	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	25,9%	40,1%
Tabella 2bis (altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	50,3%	57,2%
Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo)	0,5%	5,4%
Tabella 4 (manutenzione straordinaria)	14,6%	39,9%
Tabella 5 (ricerca)	23,6%	43,8%
Tabella 6 (risanamento acustico e gallerie)	0,9%	3,1%

Continua ad incrementare la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Direttrici per i quali il contabilizzato 2003 è pari a 474 milioni di euro, con un aumento percentuale del 16% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Sistema Controllo Marcia Treno (118 M€);
- Raddoppio Palermo-Messina (82 M€);
- Potenziamento Pontremolese (53 M€);

- Quadruplicamento Padova-Mestre (49 M€);

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi (circa 195 milioni di euro, + 18% rispetto al 2002), anche rispetto alla media 1993-2002. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i nodi di Napoli, Torino e Milano.

Le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC relative all'anno 2003, come detto, sono pari a 3.845 Meuro, di cui 463 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dagli interessi intercalari della TO-MI-NA e dalle progettazioni per il Resto del Sistema.

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli, il 2003 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un significativo incremento rispetto all'anno precedente pari al 50% (3.427 contro 2.289 Meuro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2003 (12.676 milioni di euro) rappresenta circa il 43% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2003, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 79% del relativo costo stimato.

Per quanto concerne, infine, i tempi di ultimazione dei progetti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni. I seguenti progetti presentavano ritardi consistenti già lo scorso anno e registrano ulteriori slittamenti (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Raddoppio Milano-Mortara (12 mesi nel 2001, 30 mesi nel 2002, 18 nel 2003 - SAL/CVI 1%);
- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio (18 mesi nel 2002, 18 nel 2003 - SAL/CVI 66%);
- Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo (24 mesi nel 2002, 9 nel 2003- SAL/CVI 4%);
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo) (12 mesi nel 2002, 6 nel 2003- SAL/CVI 42%);

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

- Potenziamento asse Livorno-Pisa (54 mesi - SAL/CVI 14%);
- B.A.B. Roma-Napoli Via Formia (30 mesi - SAL/CVI 34%);
- Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo (24 mesi - SAL/CVI 85%);
- Adeguamento a norma ponte sul fiume Po (21 mesi - SAL/CVI 62%).

Tra le cause più rilevanti riportate da RFI, a cui ascrivere i ritardi, si evidenziano gli ampliamenti dell'oggetto progettuale e i rapporti con l'appaltatore.

6.9.1 - Conclusioni

Gli incrementi delle contabilizzazioni registrati nel corso del 2003 (+ 36% rispetto al 2002), in linea con le previsioni riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, confermano il trend positivo già rilevato negli ultimi anni. A tal proposito la capogruppo FS SpA afferma che nei prossimi anni è previsto un ulteriore incremento della capacità di spesa, sostenuta dalle contabilizzazioni per investimenti relativi al Sistema AV/AC, alla rete tradizionale ed al materiale rotabile.

E' comunque logico attendersi che l'incremento della capacità di spesa, soprattutto in riferimento agli investimenti sull'infrastruttura, tenderà nei prossimi anni a stabilizzarsi, in quanto margini di crescita ulteriori devono trovare riscontro nella capacità del mercato di poterli assorbire e nella effettiva reperibilità delle risorse necessarie. Considerando infatti i soli investimenti infrastrutturali, il piano di attuazione per gli anni 2004-2005 prevede incrementi della spesa annua superiori al 20% (nel 2005 le contabilizzazioni di RFI dovrebbero aggirarsi intorno agli 8.500 milioni di euro). Detto impegno, richiede da un lato la capacità del Gruppo FS e del mondo imprenditoriale di adeguarsi in termini di produttività e di qualificazione tecnologica, e, dall'altro, la possibilità di disporre in maniera programmata di risorse adeguate.

Tornando all'analisi delle contabilizzazioni registrate, si conferma l'impegno manifestato nell'ultimo periodo relativamente agli interventi nei Nodi la cui rapida attuazione, particolarmente importante ai fini della eliminazione dei principali colli di bottiglia, risulta in coerenza con l'obiettivo strategico di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta della rete.

Per quanto concerne gli investimenti nel Sud d'Italia, le contabilizzazioni registrate nel 2003 sulla rete convenzionale, pari a 688 milioni di euro, superano il 30% del totale nazionale. L'incremento delle contabilizzazioni del 2003 nel Mezzogiorno, rispetto a quelle registrate nel 2002, è pari al 13%, mentre lo stesso incremento misurato nel resto del Paese è pari al 9%. A partire dal 2000, la media degli incrementi della spesa al Sud è pari al 21% (con un picco del 36% dal 2000 al 2001), contro l'11% registrato per il resto del Paese. In ogni caso, anche in termini di contabilizzazioni sulla sola rete convenzionale, il divario tra le due aree del Paese risulta attualmente molto elevato e difficile da colmare. Per fare ciò occorre avviare i nuovi importanti investimenti recentemente programmati. Favorevoli, in questo senso, i dati riportati nel PPI 2004 in merito alle nuove progettazioni avviate; ma affinché aumenti il "tiraggio" in termini di spesa determinato da tali opere, occorre accelerare le fasi progettuali ed avviare effettivamente le realizzazioni.

In generale, inoltre, continuano a manifestarsi tre problematiche già evidenziate negli scorsi anni:

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

Come è noto, i tre fenomeni sono collegati fra loro.

Proprio in merito alla problematica relativa al controllo dei tempi e dei costi ed all'affidabilità delle stime dei progetti di investimento, è stato avviato un percorso di confronto ed interlocuzione con RFI, correlato soprattutto all'iter di presentazione ed approvazione

dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) sull'infrastruttura ferroviaria.

Anche a seguito di tale confronto, RFI ha avviato un percorso di miglioramento dei processi connessi all'organizzazione dei diversi rami di attività della Società, con una più chiara determinazione delle attribuzioni di funzioni e specifiche competenze per tutte le attività relative all'attuazione di un progetto di investimento (progettazione, approvazione, appalto, realizzazione).

Oltre agli incrementi funzionali delle opere, infatti, tra le principali cause che hanno determinato variazioni di costi e tempi di esecuzione degli interventi figurano, soprattutto, le difficoltà insorte nell'ambito dei rapporti con le imprese appaltatrici e le prescrizioni intervenute nelle fasi approvative dei progetti. La prima di dette cause può - e deve - ragionevolmente rientrare sotto il sostanziale controllo del Gestore. Anche per la seconda delle motivazioni RFI ha la possibilità di ridurne, sia pure parzialmente, l'incidenza tenendo in considerazione, già in fase progettuale, le ragionevoli esigenze dei soggetti che intervengono nell'iter autorizzativo.

Si segnala inoltre, che lo slittamento in avanti dei tempi di ultimazione di alcuni progetti, coinvolge anche interventi connessi alla sicurezza della circolazione: infatti, la relazione specificamente richiesta ad RFI su tale settore di investimenti riferisce che il progetto di realizzazione del sistema SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno) differisce l'ultimazione al termine dell'anno 2007, con uno slittamento di circa un anno e mezzo. Sull'infrastruttura, inoltre, è in fase di realizzazione la rete GSM-R, sistema di telecomunicazione radiomobile ferroviario in linea con le direttive europee sull'interoperabilità, che consentirà di migliorare in maniera netta la comunicazione terra-treno.

L'esecuzione di tali opere tecnologiche connesse alla sicurezza della circolazione, pur se limitata alle aree di stretta pertinenza ferroviaria, è fortemente condizionata dalle difficoltà incontrate per la concessione delle autorizzazioni da parte degli Enti Locali, all'installazione degli impianti radio.

In ogni caso, il Ministero attiverà uno specifico monitoraggio degli investimenti inerenti il settore della sicurezza della circolazione: ulteriori ritardi, infatti, avrebbero inevitabili ripercussioni, oltre che sotto il profilo finanziario, anche sul programma di miglioramento degli attuali standard di sicurezza.

Altra problematica già evidenziata lo scorso anno e correlata, come detto, all'aumento dei costi, è quella del trasferimento, di anno in anno, di progetti dal "vecchio" al "nuovo" Contratto di Programma. Tale accadimento, purtroppo, negli ultimi anni ha anche complicato la possibilità di effettuare un adeguato monitoraggio ed un efficace confronto delle effettive attività (avanzamento, contabilizzazioni) relativamente ai singoli strumenti contrattuali, poiché varia, in un processo di osmosi, la consistenza effettiva di ciascuno dei due strumenti. Ciò, come si è già avuto modo di sottolineare, complica anche la pianificazione degli investimenti effettuata con il PPI che non considera, nel dettaglio, i progetti rimasti a carico del "vecchio" Contratto, che dovrebbero solamente giungere a completamento.

Si torna a ribadire la necessità che - a valle comunque del percorso di miglioramento delle stime dei costi - i due strumenti contrattuali vigenti confluiscono in un unico "contenitore", una volta espunti dalle previsioni contrattuali tutti gli interventi completati e non più da monitorare, a prescindere dalla necessità o meno di ulteriori finanziamenti. Si tratta, in definitiva, di completare il percorso di attuazione del sistema di monitoraggio "per singoli

progetti” già avviato nel 2001, previsto nel I° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ed attualmente in fase di implementazione. L’occasione per attuare tale processo potrà essere quella dell’anno 2005, data di scadenza del Contratto di Programma 2001-2005, in cui saranno avviate le attività istruttorie per la predisposizione del futuro Contratto.

Per quanto riguarda poi, i finanziamenti provenienti da specifici provvedimenti legislativi, ed in particolare quelli relativi alle Leggi 30/98, 194/98 e 354/98, si è appreso del passaggio in economia dei fondi stanziati per l’anno 1998. Sulle cause relative alla riduzione di tali stanziamenti, sarà inoltrata specifica richiesta di informazioni ai soggetti competenti.

In merito, infine, alla citata differenza tra erogazioni e contabilizzazioni registrate al 31/12/2003, il confronto con la capogruppo FS è stato attivato e continua. Le risorse erogate sono liberabili ma attualmente impiegate in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato. Appare evidente che il cosiddetto “piano di rientro” non potrà non coinvolgere il Dicastero dell’Economia e delle Finanze, sia in qualità di azionista del gruppo FS, sia in qualità di soggetto titolare delle politiche fiscali dello Stato.

Appendice A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.4.1997) per un Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno e per il raddoppio e la velocizzazione di alcune linee; l'importo assegnato è pari a circa 165 milioni di euro;
- 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. 29.8.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato alle regioni meridionali, e per il collegamento e la progettazione di alcune linee; l'importo assegnato ammonta complessivamente a 250 milioni di euro;

La tabella seguente mostra la ripartizione di tali finanziamenti:

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

La ricostruzione qui proposta è al netto degli effetti prodotti dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99, la cui azione ha portato alla diminuzione delle risorse previste dalla legge 135/97 per complessivi 1,4 Meuro.

Altre leggi di finanziamento relative alle aree depresse sono:

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

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

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

Per quanto riguarda la Legge 64/96 non si registrano contabilizzazioni, in quanto il relativo finanziamento deve essere ancora finalizzato a mezzo di un apposita Delibera del CIPE.

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

Legge 341/95, 641/95, 135/97 (situazione al 31.12.2003)

(importi in milioni di euro)

Progetti attivati	293,8
Progetti da attivare	15,3
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	185,3
Lavori da avviare	108,5
Perizia di spesa	185,3

Le contabilizzazioni effettuate in merito sono evidenziate nella successiva Tabella

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Gruppo Programmi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento originario	Quota Definanziamento	Finanziamento al 31.12.2003	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	47,2	25,7
Direttrici	1	Rete Calabria	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	25,8	8,0
		Direttrice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (nuova progettazione Matera - Altamura FAL)	36,2	-	36,2	36,2	1,8
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	42,6	1,8
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,9	11,5
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	164,7	48,8
Sistema controllo marcia treni	3	PROGRAMMA SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	5,4	-	5,4	5,4	1,7
Immobilitazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	2,6	1,4	1,2	-	-
Direttrici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	29,7	-	29,7	29,7	18,2
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	37,2	-	37,2	37,2	19,3
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	17,0	-
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	154,5	-	154,5	154,5	133,1
Totale Legge 135/97				250,0	1,4	248,7	247,5	175,9
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	9,9
		Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	4,2
		Totale Legge 641/96		36,2	-	36,2	36,2	14,1
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	-	-
		Totale Legge 208/98		15,5	-	15,5	-	-
		Totale Aree depresse		466,4	1,4	465,0	448,3	238,8

Appendice B -Finanziamenti straordinari definiti con apposite Leggi

B.1 - Premessa

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

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

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

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

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

La legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere alla F.S. S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro 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 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 31.12.2003 tutte le risorse previste dal provvedimento sono state attivate e le opere sono in corso di realizzazione con una percentuale di contabilizzato pari al 4%. Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	210,4
Progetti da attivare	0,00
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	210,4
Lavori da avviare	0,00
Perizia di spesa	210,4

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

Gruppo Programmi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento originario	Quota Definanziamento	Finanziamento al 31.12.2003	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Direttrici	1	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andorra-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	242,7	40,1	202,6	202,6	0,5
Nodi	1	Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,6
Totale legge 30/98				250,5	40,1	210,4	210,4	8,1

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

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

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di circa 13 milioni di euro), successivamente ridotti di 2,6 Meuro 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.

Nel corso del 2003 sono stati consuntivati lavori per circa 4,3 Meuro con un incremento del 34% rispetto al dato del 2002 (pari a 3,2 Meuro). Complessivamente la percentuale contabilizzata al 31.12.2003 rispetto al residuo totale della legge è pari al 73%.

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

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

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

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

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.

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

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	19,0
Progetti da attivare	67,7
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	11,4
Lavori da avviare	7,6
Perizia di spesa	11,4

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

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

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziato	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Nodi	1	Progetto di legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (*)	0,0	1,8	1,2
Direttrici	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona (*)	0,0	0,3	0,2
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV / AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (*)	0,0	8,6	4,7
Riqualficazioni Stazioni	3	Riqualficazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	2,6	2,6	0,2
Sistema Linee di Accesso al Gottardo	1	Sistema linee di accesso al Gottardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	82,6	4,6	0,9
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,5	1,2	0,3
Totale legge 472/99				86,7	19,0	7,4

Appendice C - Elenco allegati

- Allegato 1: Tabelle “A” e “A1” del Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 2: Interventi previsti dal I° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 3: Interventi previsti dall’accordo preliminare al II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 4: Interventi previsti dal II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 5: Interventi previsti dal III° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ai sensi dell’art. 3 della Legge 354/98
- Allegato 6: Contratto di Programma 2001-2005 : investimenti previsti sulla rete tradizionale
(importi in lire)
- Allegato 7: Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento sulla Rete Convenzionale

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 1

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

PAGINA BIANCA

TABELLA "A"

PAG. 1

INVESTIMENTI FINANZIATI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA del 29.12.1992 (1)

- IMPIEGHI -

Importo in miliardi di lire

AREA DI INTERVENTO	TOTALE
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	29
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE (vedi pagina 2.1.4)	17.711
DIRETTRICI	
NODI	
RETI DI BACINO	
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)	8.331
(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

8.331

a carico dei privati

12.440

TOTALE

20.771

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

TABELLA A pag 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA A descrittori
MILANO GENOVA VENTIMIGLIA	completamento del raddoppio Ospedaletti-Salerno della linea Genova-Ventimiglia ed ACEI di Voghera
TORINO MODANE	allineamento tecnologico
DOMODOSSOLA MILANO NOVARA	adeguamento per traffici intermodali del tratto di valico e elettrificazione Donatozzola-Novara
MILANO CHIASSO	adeguamento per traffici intermodali
BRESCERO-VERONA-BOLUGNA MODENA	adeguamento per traffici intermodali e potenziamento allineamento tecnologico intero arco, raddoppio della Bologna-Verona nei tratti Ca' di David-Poggio Rusco e S. Giovanni-Favennella, ed elettrificazione Verona Modena
TARVISIO UDINE VENEZIA CERVIGNANO	completamento raddoppio Udine-Tarvisio, circosvalazione di Udine (late) a nuovo scalo di Cervignano
VENEZIA TRIESTE VILLA OPICINA	adeguamento tecnologico e per traffici intermodali su tratti di linea
TORINO MILANO VENEZIA	allineamento tecnologico
TORINO GENOVA	allineamento tecnologico
ALESSANDRIA NOVI L. PIACENZA	allineamento tecnologico di tratti
GENOVA ROMA	allineamento tecnologico e collegamento al porto di Chiavacchia
LA SPEZIA PAVIA GENOVA	raddoppio dei tratti Vercelli-S. Stefano M. e Berceto-Solignano, allineamento tecnologico e nuovo scalo merci di S. Stefano M.
MILANO ROMA	allineamento tecnologico
BOLUGNA PADOVA	completamento raddoppio e allineamento tecnologico
BOLUGNA ANCONA	allineamento tecnologico
PISA FIRENZE	allineamento tecnologico
ORTE FALCONARA	raddoppio dei tratti Campello-Foglio e Montecarlo-Falconara ed allineamento tecnologico
ROMA-BATTIPAGIA REGGIO CALABRIA	quadruplicamento Napoli-Salerno e allineamento tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento elettrificazione dell'intera dorsale, raddoppio del tratto Ortona-Carabottino, Vasto-Porto di Vasto, Bari T.M. Mola di Bari e Brindisi-Taranto, allineamento tecnologico
CASERTA-FORGIA	raddoppio del tratto Benevento-Aversa e allineamento tecnologico
QARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	raddoppio di tratti tra Bari e Taranto e allineamento tecnologico tratto Taranto-Crotone-Reggio Calabria
PALENZO-MESSINA-SIRACUSA	raddoppio dei tratti Patù-Terme di Vigliatore, Villafranca-Messina, S. Nefredillo-Catania e Siracusa
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	9.439 miliardi

TABELLA A pag. 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A" descrizione
TORINO	Quadruplicamento Lingotto-Stura e potenziamento impianti del nodo
MILANO	nuova linea "passante" Certosa/Bovisio FNM Linceoli-P. Vittoria Rogoredo/Bovisio Landro (parte SI) e connesso ristrutturazioni delle stazioni Rogoredo e Certosa, IOP Jorcuta e impianto di Chiaravalle Quadruplicamenti Rogoredo Melegnano e Landrate-Seregno Raddoppio Airuno-Cadrezzola Scalo di Segrate adeguamento impianti
VEREZZA	nuovo collegamento tra il porto di Voltri e la linea Genova-Nizza
GENOVA	nuova stazione "intelligente" a Genova Principe e nuovo impianto di telecontrollo del porto
BOLOGNA	quadruplicamento Corticella-Castelmaggiore automazione scalo di S. Donato ACEI stazione Bologna Centrale
FIRENZE	quadruplicamenti Castello Milledì e Campo Marte-Novatino impianto linea "laertina" nuovo IOP di Orbanovico
ROMA	ACEI Roma Termini e sistemazione fabbricati di stazioni a piazza del Cinquecento sottopassaggio Sottopassaggio Tiburtina e ristrutturazione Tiburtina, Ostia e Fianicino nuovi impianti di Prenestina raddoppio e elettrificazione S. Pietro La Storia completamento cintura nord quadruplicamento Cassina Ciampino tecnologie per alta densità di traffico
NAPOLI	nuovo scalo di Marciavia e relativa linea di stanzaggio Casella S. Maria C.V. ristrutturazione impianti e sottopassaggio tecnologico
BARI	raddoppio Bari Centrale-Bari T.M. adeguamenti
REGGIO CALABRIA	nuovo collegamento con l'aeroporto di P. Naxos, con elettrificazione e potenziamento per il servizio metropolitano della relazione Palermo-P.Naxos
PALERMO	
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	
5.876 miliardi	

TABELLA A pag. 4

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		TABELLA "A" descrizione
NORD - OVEST		CIC linee: Camagna Bira, Chivasso Aosta/Cuneo Mondovì, Fossano Cuneo, Pinerolo Novara, Santhià Arona, Luino Lavino Gallarate, Milano Mortara, Soudrio Colico Lecco, Treviglio Cremona, Castelvetro Piacenza, Brescia Parma, Cremona-Mantova e Cremona Sidenza interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
NORD - EST		CIC linee: Bolzano Merano, Vicenza Schio, Isola della Scala Carz, Legnago Rovigo, Mantova Montebelluna, Trento Battano, Mestre-Trento, Castelfranco V. Calafio, Biadene-Padovano-Sacile sistema di CIC regionale sull'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 Ancona, Faenza Ravenna, Borgo S. L. Faenza potenziamento degli impianti ferroviari del porto di Ravenna interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
TIRRENICA SUD		CIC linee: Ciampino Albano, Ciampino Velletri, Caserta Avellino, Benevento-Avellino, Corrida, Benevento-Campobasso, Isernia, Battipaglia-Potenza, Salerno-Corrida completamento elettrificazione Battipaglia-Potenza Metaponto elettrificazione linea Salerno-Corrida Padula e variante di S. Marco Roggiano-Mongrassano interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
ADRIATICA		CIC linee: Terontola Foligno, Terni L'Aquila Subiaco, Potenza Metaponto interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
SICILIA		CIC linee: Caltanissetta-Trapani, Caltanissetta-Trapani, Modica Siracusa, Roccapalumba-Caltanissetta X, Caltanissetta X-Piccola, Fiumefreddo Porto Empedocle elettrificazione Fiumefreddo Porto Empedocle, Biondo-Caltanissetta X, Fiumefreddo e Caltanissetta X interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarico traffico
SARDEGNA		viazione Campedda-Bonifazi OCA linee: Villamassargia Iglesias e Decimomannu Villamassargia
IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		1.396 miliardi

TABELLA "A1"

PAG. 1

INVESTIMENTI FINANZIATI DALLE LEGGI FINANZIARIE DEL 1994 E DEL 1995

- IMPIEGHI -

Importi in miliardi di lire

AREA DI INTERVENTO	TOTALE
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI (1)	100
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE (vedi pagina 2, 3, 4)	7.318
DIRETTRICI	
NODI	
RETI DI BACINO	
MATERIALE ROTABILE	3.150
INTERVENTI DIFFUSI	866
RISCHI ED IMPREVISTI	108
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (2)	2.650
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	0
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92	750
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (3)	1.250
(A CARICO DELLO STATO)	
INTERESSI INTERCALARIT.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 dei privati	2.925
TOTALE	4.095

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

TABELLA A1 pag. 2

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A1" descrizione
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	miglioramento accessi scalo di Roja
TORINO-MODANE	potenziamento allargiamento tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO-NOVARA	potenziamento allargiamento tecnologico
MILANO-CINISAO	potenziamento allargiamento tecnologico
BRESCHERO-VERONA-BOLOGNA-MODENA	completamento raddoppio Bologna-Verona
TARVISIO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	potenziamento allargiamento tecnologico
VENEZIA-TRIESTE/VIOLA OPICINA	completamento adeguamento per traffici intermodali
TORINO-MILANO-VENEZIA	potenziamento allargiamento tecnologico
TORINO-GENOVA	allargiamento tecnologico
ALESSANDRIA/NOVI L. PIACENZA	allargiamento tecnologico
GENOVA-ROMA	potenziamento allargiamento tecnologico
LA SPEZIA-PARMA/BOLOGNA	raddoppio di tratti funzionali tra S.Stefano M. Chiusaccia I. e Soligrosso (nuovo, completamento allargiamento tecnologico)
MILANO-ROMA	potenziamento allargiamento tecnologico (late)
BOLOGNA-PADOVA	completamento allargiamento tecnologico
BOLOGNA-ANCONA	potenziamento allargiamento tecnologico
PISA-FIENZE	tratto di quadruplicamento
ORTE-FALCONARA	completamento raddoppio Terni-Orte
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	potenziamento allargiamento tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento raddoppiointera dorsale a potenziamento allargiamento tecnologico Ancona-Bari
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Viulano-Benevento
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	completamento raddoppio Bari-Taranto
PALESTRO-MESSINA-SIRACUSA	completamento raddoppio Patti-Messina a potenziamento allargiamento tecnologicointera dorsale
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	4.989 miliardi

TABELLA A1 pag. 3

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A1" descrizione
TORINO	Adeguamenti merci
MILANO	Completamento raddoppio Carnate-Calolziocorte Potenziamento attraversaggio tecnologico (fase funzionale) Raddoppio Milano-Mortara
BOLOGNA	nuove fermate metropolitane (I° fase) sistemazione impianti di Bologna C.le, Arcoveggio e Ravone potenziamento attraversaggio tecnologico
FIRENZE	adeguamenti
ROMA	raddoppio Prenestina-Lunghezza nuove fermate (I° fase) potenziamento attraversaggio tecnologico (I° fase) vincolo nel "passante" Giustiniana-Parricci della Mura Cancelli Napoli
NAPOLI	potenziamento attraversaggio tecnologico
REGIONE CALABRIA	completamento fermata di Lido e sistemazione lungomare raddoppio Reggio C. Pellaro
CATANIA	raddoppio Catania-Ognina-Catania Centrale
PALERMO	potenziamento attraversaggio tecnologico
Interventi diffusi nei nodi	nuove fermate per servizio metropolitano miglioramento servizi di stazione
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	1.577 miliardi

TABELLA A1 pag. 4

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	TABELLA "A1" "99"	
	descrizione	
NORD - OVEST	interventi vari di adeguamento	
NORD - EST	squisito laza Trevio Portogruaro ed adeguamenti vari	
CENTRO - NORD	raddoppio Riva-Ravenna ed adeguamenti vari	
TIROLICA SUD	squisito laza Civitavecchia Capranica ed adeguamenti vari	
ADRIATICA	nuova linea Ferrara-Matera ed adeguamenti vari	
SICILIA	interventi vari di adeguamento	
SARDEGNA	interventi vari di adeguamento	
IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		800 miliardi

ALLEGATO 2

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

PAGINA BIANCA

**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 dalle leggi finanziarie 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 TRASVERSALI E
PER L'INTERMODALITA'

Importo previsto dalla legge

MLD 1.654

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni settentrionali (l.)
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-Collesalveti-Vada Potenziamento impianti merci di Livorno	80
DIRETTRICE PONTREMOLSE Tratto di raddoppio fra Solignano-Fornovo, progettazione dei tratti da raddoppiare	120
DIRETTRICE ORTE-FALCONARA Raddoppio dei tratti Balano-Campello, Fabriano-P.M.Albaccia e Castelpiano-Montecarlo, progettazione di massima del completamento del raddoppio dell'intera direttrice con progettazione esecutiva dei tratti P.M.Albaccia-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'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	66
Restano	1.654

ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE 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.) 3.12.96
SISTEMA A.V. : Maggiori oneri sull'asse TORINO-MILANO-NAPOLI e per progettazione degli assi Milano-Genova e Milano-Venezia		1.440
DIRETTRICE GENOVA-VENTIMIGLIA		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)		40
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'		1.720
TOTALI		66
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.)		Restano 1.654

INVESTIMENTI NELLE REGIONI MERIDIONALI

importo previsto dalla legge

MLD 2.987

INTERVENTO	IMPORTO ACCORDATO 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	40
Potenziamento impianti per servizio metropolitano/regionale Teramo-Pescara - Sulmona ed elettrificazione Teramo-Giulianova	
RETE MOLISANA	50
Mantenimento in efficienza e velocizzazione asse Venafro-Campobasso-Termini: studio di fattibilità e 1° fase funzionale	
RETI CALABRA E LUCANA	
Ammodernamento rete calabra, mediante ulteriori fasi di potenziamento tra Reggio Calabria e Roccella Jonica e una nuova variante Calanzaro Lido-Settignano 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 direlfrici fondamentali; progetto di fattibilità tecnico-economica collegamento Matera-Altamura	55
DIRETTRICE MESSINA-PALERMO-CATANIA	
Raddoppio di una fase funzionale tra Fiumetorto e Cefalù, progettazione di massima per il completamento del raddoppio della direttrice	729
MESSINA : Ristrutturazione accessi approdi navi traghetti	7
Nuova nave per i traffici merci tra Villa S. Giovanni e Messina	40
Mezzi veloci per il traghettamento pendolari sullo Stretto di Messina	41
RETE SARDA	200
Raddoppio ed elettrificazione Declinmannu-S. Gavino	
SCALI MERCI E INTERMODALITA' : PIATTAFORME LOGISTICHE E REVISIONE RETE IMPIANTI	30
MARCIAPIEDI ALTI, FERMATE PER IL SERVIZIO METROPOLITANO E MIGLIORAMENTO SERVIZI DI STAZIONE	40
MATERIALE ROTABILE PER TRASPORTO METROPOLITANO E REGIONALE (comprensivo di pendolini diesel per servizi sulla linea Jonica, rete sarda e molisana)	460
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	89
TOTALI	3.129
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6- (Da apportare all'atto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)	142
Restano	2.987

**ADDENDUM N. 1 AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000
INVESTIMENTI DA REALIZZARE CON LE RISORSE RECAUTE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996**

INVESTIMENTI NON STABILITI PER LEGGE

Importo residuo dalla legge
MLD 991

INTERVENTO	Importo proposto alle regioni settentrionali il 3.12.96
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)	800
REGIONE VALLE D'AOSTA E 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

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 3

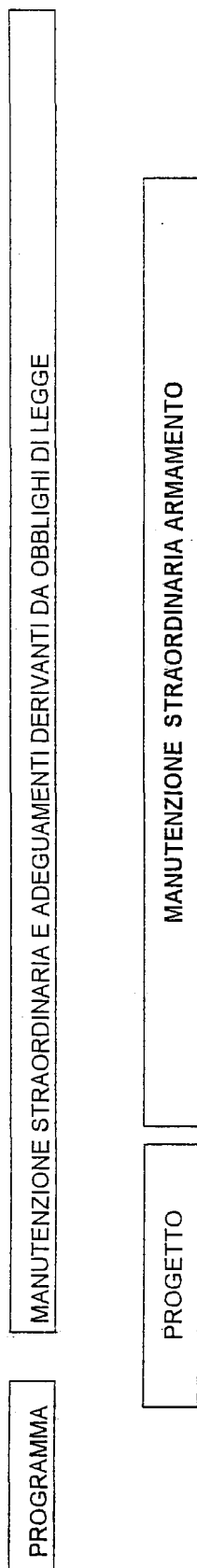
Interventi previsti dall'accordo preliminare al II° Addendum al
Contratto di Programma 1994-2000

PAGINA BIANCA

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
	854
	530
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.
	746
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA
	300
PROGRAMMA	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE
Progetti	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE
	650
PROGRAMMA	AUMENTO PRODUTTIVITÀ (*)
	550
PROGRAMMA	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI
	100
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI
	100
PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO
	135
PROGRAMMA	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE
	109
RISERVA TECNICA	
	176
TOTALE	3.600

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



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

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

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

Gli interventi prevedono principalmente:

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

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE
PROGETTO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.

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

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

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

Gli interventi prevedono principalmente:

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

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE
PROGETTO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA

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

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

I lavori che scaturiscono dalla disamina così come sopra parametrizzata, sulle 25 principali Diretrici 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.

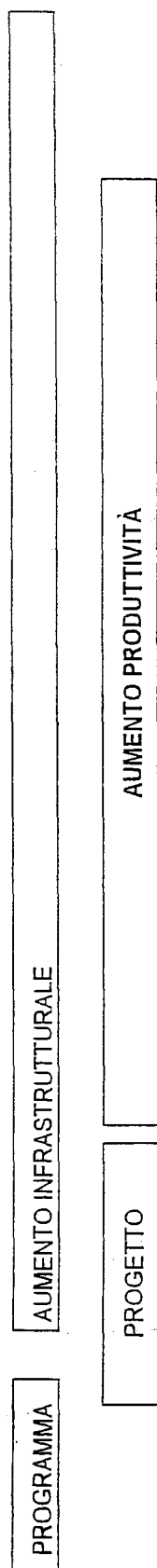
I finanziamenti in argomento vengono dedicati all'adeguamento degli impianti elettrici, alla bonifica o sostituzione delle strutture in cemento-amianto, alla protezione dal rumore e dagli agenti biologici. In ultimo, ma non di minore importanza, tutti gli interventi interessanti l'antinfortunistica orientata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

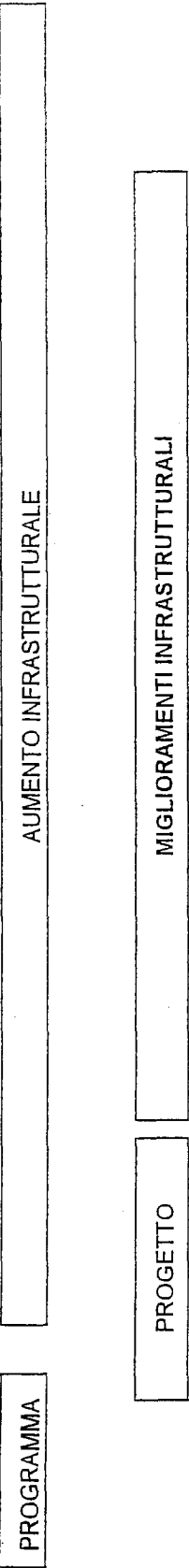
- Risanamento Acustico
- Adeguamento delle lunghe gallerie ferroviarie.



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.



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

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

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

PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE STAZIONI
-----------	---

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

PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALE DI INVENTARIO
-----------	--

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

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

- attrezzature pesanti (rincalzatrici, profilatrici, ecc.)
- attrezzature medie (carrelli IE-Lavori, portali varo 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 vetusti e prossimi alla radiazione). Si tratta di un complesso di circa 2.400 mezzi tra locomotive, elettrotreni e carrozze semipilota. Il progetto che verrà avviato nel 1999 potrà essere ultimato entro il 2002.

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 4

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

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 4*Interventi previsti nel II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000*

1. QUADRUPPLICAMENTO AD ALTA CAPACITÀ E VELOCITÀ	Importo (mld di lire)
QUADRUPPLICAMENTO 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 rifunzionalizzazione del materiale rotabile in dotazione alle tre divisioni di trasporto. Per quanto riguarda le divisioni Passeggeri e Cargo, tali investimenti vanno considerati come “code” di finanziamento ed integrazione per rincari relativi a forniture già programmate o in corso ed in tal senso il loro finanziamento può essere considerato non in contrasto con la legislazione comunitaria in tema di liberalizzazione del mercato delle imprese di trasporto.

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

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

Trasporto Passeggeri a media e lunga percorrenza

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

Trasporto Regionale/metropolitano

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

Trasporto Merci

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

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

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

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

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

Programma: Interventi sulla infrastruttura esistente – Nuovi progetti

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

Descrizione:

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

Gli interventi sono mirati a:

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

Risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:
 - regolarità di circolazione
 - gestione delle situazioni di emergenza.
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
 - aumento dei volumi di traffico.

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

Descrizione:

Il sistema di controllo/protezione del treno introdotto dalla FS S.p.A. prevede l'attrezzaggio sia delle linee che dei mezzi con tecnologie innovative. In particolare sui mezzi è prevista un'antenna per la captazione delle 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 bretella di collegamento del Porto di Voltri con la linea Genova - Ovada, di prossima attivazione.

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo (non considerati nell'analisi finanziaria)
 - riqualificazione urbanistica (non comporta ritorni per FS S.p.A.).
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
 - aumento dei ricavi da mercato (per le sole nuove fermate).

Programma: Materiale rotabile

Progetto: Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive (64 mld)

Descrizione:

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

Gli interventi previsti riguardano:

- applicazione di telecomando;
- potenziamento dei gruppi di alimentazione servizi ausiliari;
- miglioramenti tecnologici a bordo;
- installazione di impianti di condizionamento d'aria per le cabine di guida.

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

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:
 - riduzione oneri di manovra.
- elementi che comportano dei ritorni finanziari:
 - riduzione dei costi di produzione;
 - riduzione oneri di manutenzione corrente e ciclica (valutata solo per il primo intervento evitato);
 - miglioramento del ciclo del locomotore;

Programma: Materiale rotabile
Progetto: Revamping carrozze ed automotrici (393 mld)

Descrizione:

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

Gli interventi previsti a tal fine riguardano:

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

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

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:

- miglioramento dell'immagine del servizio.

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

- riduzione dei costi di produzione;
- riduzione degli oneri di manutenzione corrente e ciclica (valutata solo per il primo intervento evitato);
- ricavi da mercato.

Programma: Interventi sull'infrastruttura esistente
Progetto: Tecnologie di rete: Interventi di omogenizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli (80 mld)

Descrizione:

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

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

risultati attesi:

- dal punto di vista qualitativo:

- aumento e regolarità del traffico.

- elementi che comportano dei ritorni finanziari:

- riduzione ritardi nella circolazione dei treni;
- riduzione dei tempi di percorrenza;
- benefici derivanti dall' ATC/ATP (riduzione oneri personale di condotta).

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 5

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

PAGINA BIANCA

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'elettificazione della Verona-Modena e con il potenziamento della linea Pontremolese, anche in relazione alla necessità di migliorare gli standard di sicurezza.

ITINERARIO TARVISIO, VILLA OPICINA E LINEE AFFERENTI

Potenziamento itinerari merci dell'area veneto-friulana afferenti ai collegamenti internazionali di Tarvisio e Villa Opicina (compresa la sistemazione del ponte di Latisana)

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

L'intero progetto è sinergico con i seguenti interventi:

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

ITINERARIO PESCARA-ROMA : FASE

Potenziamento tecnologico ed infrastrutturale: fase funzionale

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

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

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

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

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI

Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

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

I citati investimenti sono da considerarsi in sinergia con:

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

ITINERARIO MESSINA-CATANIA

Fase per il completamento del raddoppio della linea

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

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

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

NODO DI PALERMO

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

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

PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI

Potenziamento impianti per il traffico merci

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

ALLEGATO 6

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

PAGINA BIANCA

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 pressoché 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 al passaggio a livello.

- Rete Siciliana

Per quanto concerne la rete siciliana, le risorse previste saranno impiegate per la realizzazione del completamento della linea di collegamento tra il centro della città di Palermo con l'aeroporto di Punta Raisi, anche attraverso il raddoppio delle tratte metropolitane, e per il raddoppio della Palermo-Messina-Siracusa.

Il primo progetto, oltre a materializzare un servizio di collegamento cadenzato con l'aeroporto, determinerà un incremento della capacità di trasporto globale del nodo di Palermo.

Grazie al secondo intervento saranno conseguiti risultati che si sostanzieranno in:

- incremento della capacità dei tratti di linea afferenti i nodi di Palermo e Messina;
- riduzione dei tempi di percorrenza dei tratti raddoppiati;
- soddisfacimento della domanda di trasporto relativa al crescente pendolarismo che interessa le città di Palermo e Messina;
- più frequenti collegamenti metropolitani verso centri limitrofi e località turistiche.

Il costo complessivo delle opere è stimato in circa 4.900 miliardi di lire ed è previsto il completamento del raddoppio dell'itinerario Messina-Catania, le cui prime fasi sono già state finanziate con le risorse messe a disposizione dal Contratto di Programma 1994-2000.

Interventi Diffusi

Gli investimenti ivi inclusi sono costituiti da interventi di varia natura articolati sull'intero territorio. Si tratta, infatti, di studi di fattibilità, progettazioni ed interventi di natura tecnologica che investono la rete ferroviaria nella sua globalità.

Tra i principali investimenti si menzionano:

1. gli interventi sugli Itinerari merci finalizzati all'ulteriore potenziamento della rete alternativa a quella fondamentale per il trasporto delle merci per conseguire il riequilibrio dei livelli di impegno delle infrastrutture ferroviarie e liberare capacità nel sistema principale, ormai saturo, impegnando in modo adeguato la rete secondaria scarsamente utilizzata;
2. gli interventi rivolti alla Riqualificazione di Stazioni di medie dimensione, per le quali è stata individuata da F.S. S.p.A. una buona opportunità di messa a reddito degli spazi. L'obiettivo posto alla base del progetto è la rifunionalizzazione, 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.

- 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.

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 7

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

PAGINA BIANCA

Scostamento tempi dei Progetti d'investimento sulla Rete Tradizionale

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0004.PO	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	2° Trimestre 2005	3° Trimestre 2004	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione finale è dovuto alla necessità di riprogettazione di parti significative del progetto costruttivo dell'Apparato di sicurezza, a seguito di gravi carenze riscontrate nell'attività progettuale da parte dell'appaltatore. E' comunque prevista nel 3° trimestre 2004 l'attivazione del Blocco Automatico Banalizzato tra Certosa e Tripla Bivio Seveso, nonché di una prima fase dell'Apparato di Sicurezza.
0007.PO	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione del quadruplicamento Pioltello - Treviglio è dovuto all'allungamento dei termini di consegna dell'appalto relativo alle opere civili e armamento della tratta Pozzuolo - Treviglio, a seguito della carenza dei requisiti dell'impresa che ha presentato la migliore offerta in sede di gara (COOP Costruttori), con conseguente necessità di procedere all'affidamento al secondo classificato.
0008.NL	Passante Milanese	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è relativo alla sola tratta P. Venezia - Rogoredo ed è conseguente ai ritardi nell'esecuzione dei lavori di competenza della Metropolitana Milanese interferenti con quelli ferroviari, nonché all'impossibilità di liberare, entro i tempi stabiliti nell'accordo con il Comune di Milano, alcune aree interessate dai lavori ed occupate da nomadi. L'attivazione del ramo su Bivio Lambro - Pioltello è prevista nel 4° trimestre 2004.
0013.NL	Nuova linea a monte del Vesuvio	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2006	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà da parte degli appaltatori di alcuni lotti costruttivi nell'acquisizione delle aree interessate dai lavori, con conseguente necessità di riprogrammazione di tutte le attività realizzative.
0015.PO	Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova	1° Trimestre 2005	1° Trimestre 2004	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione dell'Apparato di Sicurezza di Torino Lingotto è dovuto a gravi ritardi nell'esecuzione delle prestazioni da parte della ditta appaltatrice.

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0016.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2006	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla ripianificazione delle attività relative al Sistema Comando e Controllo (SCC) del Nodo a causa dalla saturazione della capacità produttiva dell'impresa appaltatrice impegnata anche nella realizzazione del SCC della direttrice BO-VR-Brennero.
0017.PO	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	3° Trimestre 2006	3° Trimestre 2004	8 Trimestri	Le scadenziarie caratteristiche geomeccaniche del terreno in corrispondenza della fermata Quattroventi, da realizzare nell'ambito del quarto binario Trastevere -S.Pietro, hanno reso necessario introdurre una variante al progetto originario. Ciò ha portato ad un contenimento con l'appaltatore con sospensione delle attività realizzative ed alla proposta di sopraspedire temporaneamente alla realizzazione della suddetta fermata. La decisione del Comune di Roma di realizzare comunque la fermata ha determinato la risoluzione del contenimento con l'appaltatore, ma lo slittamento della data di attivazione.
0023.IT	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	1° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	1 Trimestre	Modifiche progettuali a impianti ACS e ritardo nell'approvvigionamento dei materiali necessari. Ridotta disponibilità risorse per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento 31/12/2004 saranno in esercizio il 71% dei km di linea previsti.
0024.TE	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	2° Trimestre 2005	1° Trimestre 2004	5 Trimestri	Ritardo nell'approvvigionamento dei materiali necessari. Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento 31/03/2004 saranno in esercizio l'80% dei km di linea previsti.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0033.PO	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2006	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente 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", per difficoltà da parte degli appaltatori di alcuni lotti costruttivi nell'acquisizione di aree interessate dai lavori. Nel 2002 sono stati attivati il Blocco Automatico Banalizzato delle tratte Villa Literno - Pozzuoli e Caserta - Maddaloni, nonché gli Apparati di Sicurezza di Pozzuoli, Giugliano ed Aversa. Nel 2003 sono stati attivati la sezione di Sistema Comando e Controllo traffico locale tra Pozzuoli e Napoli P.G., il Blocco Automatico Banalizzato delle tratte Napoli Campi Flegrei - Napoli P.G. e Pozzuoli - Napoli Campi Flegrei, nonché l'apparato di Sicurezza di Napoli Mergellina.
0034.PO	Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli	4° Trimestre 2005	2° Trimestre 2004	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie di una società dell'ATI (CIR), affidataria dei lavori relativi al corpo stradale e viadotto Arno della variante Signa - Montelupo, con la quale è stato recentemente rescisso il contratto.
0037.PO	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	2° Trimestre 2008	2° Trimestre 2006	8 Trimestri	A causa dell'interferenza della realizzazione delle fermate di Prati di Caprara, Aeroporto, S. Vitale con i lavori AV interessanti il Nodo di Bologna, considerati prioritari, nonché del ritardo nella conclusione dell'iter approvativo da parte del Comune di Bologna di alcune opere di soppressione PL, propedeutiche ai lavori relativi alla fermata Zanardi, le citate fermate sono state stralciate dall'appalto relativo alla seconda fase del Progetto, con conseguente ripianificazione delle attività. Nel 2003 sono state attivate le fermate di Ozzano, Furo, Pianoro e Rastignano.
0038.PO	Raddoppio Prenestino-Lunghezza (fase FS)	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	5 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella consegna dei lavori relativi alle opere civili, armamento e TE, tratta Salone - Lunghezza, per mancanza dei requisiti dell'impresa migliore offerente in sede di gara, con conseguente necessità di espletare le attività amministrative per selezionare il subentrante. Inoltre, prima di procedere all'affidamento, si è dovuto attendere l'esito, favorevole per RFI, del ricorso al TAR di uno dei partecipanti alla gara.

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0043.TE	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	3° Trimestre 2009	4° Trimestre 2008	3 Trimestri	A seguito dell'incremento del costo a vita intera del Progetto in relazione all'esito dell'Appalto Concorso effettuato, si è proceduto ad una riaricolazione degli interventi in esso previsti e ad una riprogrammazione di tutte le attività.
0044.PO	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2006	1 Trimestri	Il Progetto, interessato al momento dalla predisposizione degli elaborati progettuali e contrattuali finalizzati all'espletamento delle procedure negoziali, ha richiesto consistenti rielaborazioni del programma realizzativo al fine di ridurre ulteriormente le interferenze con l'esercizio ferroviario, trattandosi di una linea interessata da traffico metropolitano e regionale, per la quale è essenziale mantenere l'attuale livello di offerta.
0045.NL	Collegamento Aeroporto Malpensa	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2005	5 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla necessità di procedere al riappalto delle opere civili, dell'armamento e TE, con conseguente riprogrammazione dell'attività realizzativa, a seguito delle difficoltà economico/finanziarie e organizzative della ditta (COOP Costruttori) miglior offerente in sede di gara e dell'impossibilità di aggiudicare all'impresa seconda classificata, che non ha confermato la validità della propria offerta.
0049.PO	Raddoppio Milano-Mortara	4° Trimestre 2011	2° Trimestre 2010	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione delle tratte Porta Romana - Gaggiano e Parona - Mortara è dovuto ai maggiori tempi resisi necessari per l'adeguamento della progettazione agli esiti della CdS, con conseguente rivisitazione dei tempi di realizzazione delle opere. Lo slittamento della tratta Cascina Bruciata - Parona è dovuto alla ridefinizione delle fasi realizzative a seguito della progettazione preliminare sviluppata e trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 giugno 2003 ai sensi del D.Lgs 190/2002, nonché ai ritardi già maturati nell'approvazione della progettazione preliminare stessa da parte del CIPE.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Della	Note
0052.PO	Quadruplicamento P.ta Susa-Stura	4° Trimestre 2010	4° Trimestre 2009	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'approvazione della variante progettuale, definita con gli Enti Locali, per il sottoattraversamento del fiume Dora, che rende impossibile la realizzazione per fasi funzionali del quadruplicamento tra Dora e Stura, per cui si è reso necessario unificare i due Progetti di quadruplicamento delle tratte P.ta Susa - Dora e Dora - Stura in un solo Progetto, includendo nello stesso anche la realizzazione del fabbricato viaggiatori di Torino P. Susa, con conseguente ridefinizione dei tempi di ultimazione.
0058.TE	Ripetizione Discontinua del Nodo di Milano (1 ^a Fase)	1° Trimestre 2004	2° Trimestre 2003	3 Trimestri	Problematiche connesse alla omologazione del sistema SCMT del fornitore Alstom e prolungamento attività sperimentazione sulla tratta Torino - Milano. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 95% dei km di linea previsti.
0060.TE	Ricerca ERTMS	4° Trimestre 2004	2° Trimestre 2003	6 Trimestri	Ritardo del fornitore Alstom riguardo allo sviluppo del sistema ERTMS e conseguente ritardo nella messa a punto dei test definitivi di sistema e loro effettuazione
0063.TE	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2005	0 Trimestri	La data è riferita al sottoprogetto "realizzazione dell'ACS di Civitavecchia"; gli altri sottoprogetti si prevedono completati entro il 2004.
0065.TE	Rilevamento termico Boccole	2° Trimestre 2004	2° Trimestre 2003	4 Trimestri	Interferenza con realizzazione altri appalti - Indisponibilità alimentazioni elettriche
0066.PO	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	2 Trimestri	La data finale è vincolata al raddoppio della Termoli-Foggia. Alla data di riferimento 31/12/2005 saranno in esercizio l'87% dei km di linea previsti.
0067.PO	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	2° Trimestre 2006	1° Trimestre 2005	5 Trimestri	Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento del 31/03/2005 saranno in esercizio il 50% dei km di linea previsti.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0069.PO	Raddoppio Bologna-Verona	4° Trimestre 2008	2° Trimestre 2007	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (COOP Costruttori) dei lavori inerenti le fondazioni del nuovo ponte sul Po (tratta Poggio Rusco - Nogara), che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0071.TE	Interventi Tecnologici Milano-Venezia	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al ritardo nell'affidamento dei lavori relativi all'Apparato di Sicurezza di Vicenza a causa dell'esito della relativa gara conclusasi senza offerte.
0072.PO	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	3° Trimestre 2006	4° Trimestre 2004	7 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (CIR) dei lavori relativi al corpo stradale e sede delle rampe d'accesso al ponte esistente rialzato, che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0073.TE	Ripetizione discontinua Nodo di Roma	4° Trimestre 2004	2° Trimestre 2003	6 Trimestri	Problematiche connesse complessità dei Nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 85% dei km di linea previsti.
0074.PO	Cintura Nord di Roma (messa in sicurezza galleria Cassia-M. Mario)	1° Trimestre 2007	2° Trimestre 2006	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al ritardo nelle procedure espropriative a seguito delle quali sono state solo parzialmente liberate le aree di accesso alla galleria.
0076.TE	Ripetizione discontinua Nodo di Napoli	4° Trimestre 2004	2° Trimestre 2003	6 Trimestri	Problematiche connesse alla complessità dei nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 70% dei km di linea previsti.
0077.PO	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S. Lorenzo)	1° Trimestre 2009	3° Trimestre 2008	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla sospensione dell'attività negoziale per l'Appalto Integrato delle opere civili, relativa al raddoppio S. Lorenzo - Andora, a causa del ricorso al TAR da parte di numerose imprese escluse dalla procedura gara.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0079.PO	Potenziamento Infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	4° Trimestre 2005	2° Trimestre 2005	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al protrarsi dei tempi per la definizione degli accordi con gli Enti Locali per la soppressione di alcuni passaggi a livello, da eseguirsi a carico della Provincia, propedeutici alla realizzazione degli interventi previsti nell'ambito della stazione di Palmanova.
0080.PO	Potenziamento Infrastrutturale/Tecnologico VE-UD-Torvisio escluso Posto C.le	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a inadempienza dell'impresa appaltatrice degli Apparati di Sicurezza e delle tecnologie di linea della tratta Treviso - Casarsa - Udine, che ha comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0081.PO	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	2° Trimestre 2010	2° Trimestre 2009	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto sia al protrarsi della CdS relativa alla tratta Solignano - Osteriaza, a seguito della decisione di alcuni Enti Locali di esprimere il proprio parere solo a valle della chiusura della procedura VIA, sia all'allungamento dei tempi progettuali per recepire le prescrizioni formulate in sede di CdS, sia alla riprogrammazione delle attività realizzative effettuata a valle della progettazione definitiva arricchita ai fini dell'Appalto Integrato.
0083.PO	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2005	6 Trimestri	Approvazione da parte degli Enti Locali
0099.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	3° Trimestre 2009	2° Trimestre 2008	5 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito delle pesanti prescrizioni emerse in sede di CdS.

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0100.PO	Raddoppio Bari-Taranto	2° Trimestre 2008	2° Trimestre 2007	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente all'allungamento dei tempi di approvazione del progetto preliminare del raddoppio della tratta Bari S. Andrea - Bitetto, trasmesso il 7 marzo 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi del D.Lgs. 190/2002, per consentire la formulazione della successiva proposta al CIPE per la pronuncia della compatibilità ambientale e localizzazione delle opere. La data indicata si riferisce al completamento del raddoppio della linea. Sono comunque previste le seguenti fasi funzionali di raddoppio: - tratta Acquaviva - Gioia del Colle; - tratta Massafra - Taranto; - tratta Palagiano - Massafra; - tratta Castellaneta - Palagiano.
0102.TE	Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative	2° Trimestre 2004	4° Trimestre 2003	2 Trimestri	SSE Terralba: i lavori sono in fase di verifica tecnica. SSE Casalpusterlengo: modifica del piazzale AT richiesto da Italfer e interferenza con altri cantieri. SSE Peri: problemi nell'adempimento delle formalità riguardanti gli espropri.
0103.TE	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	2° Trimestre 2007	4° Trimestre 2004	10 Trimestri	La data di attivazione è riferita all'estensione del Blocco Automatico Banalizzato da Campoleone a Cisterna di Latina, precedentemente non previsto nel Progetto. Il Blocco Automatico Banalizzato tra Casilina (e) e Campoleone, compresi gli Apparat di Sicurezza, verrà attivato nel 2° trimestre 2005.
0113.TE	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	1° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	1 Trimestri	A seguito della decisione di recepire nel PRG di Voghera il futuro quadruplicamento Tortona - Voghera, si rendono necessari lavori alle opere civili armamento e TE in stazione di Voghera, che comportano, tra l'altro, l'allargamento del sovrappasso della viabilità stradale esistente, la cui realizzazione è sospesa a seguito della mancata concessione dell'interruzione totale della circolazione stradale da parte dell'Ente titolare della viabilità, con conseguente slittamento della data di attivazione del Progetto.

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0114.PO	Raddoppio Reggio C. - Melito	4° Trimestre 2006	1° Trimestre 2006	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto sia al protrarsi della CdS, a causa del ritardo nell'emissione della delibera di approvazione da parte del comune di Reggio Calabria, sia alla necessità di adeguamento del Progetto alle prescrizioni formulate nella stessa, nonché alla riprogrammazione dei lavori relativi al CTC, al fine di non interferire con l'esecuzione dei lavori infrastrutturali. La data di attivazione del raddoppio della tratta Reggio Calabria Pellaro - Melito P.S. è prevista al terzo trimestre 2006.
0115.PO	Raddoppio Messina-Siracusa	2° Trimestre 2009	4° Trimestre 2007	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è causato dalla ripianificazione per fasi funzionali delle attività realizzative del raddoppio della tratta Catania Ognina - Catania c.le, effettuata a valle della conclusione della progettazione definitiva, allo scopo di ridurre in maniera significativa l'impatto sulla circolazione ferroviaria, rispetto a quanto previsto nell'ambito della progettazione originaria, nonché al recepimento delle modifiche progettuali richieste dal comune di Catania. La ripianificazione consiste nella realizzazione in prima fase dei soli lavori relativi al binario di raddoppio, con attivazione dello stesso nel primo trimestre 2008; successivamente i lavori di adeguamento dell'esistente binario e la realizzazione delle fermate verranno effettuati in regime di interruzione della circolazione, con riattivazione dell'esistente binario adeguato nel secondo trimestre 2009.
0119.PO	Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	4° Trimestre 2008	1° Trimestre 2007	7 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella pubblicazione del bando di gara del raddoppio Fabiano - PM 228, a causa delle modifiche da apportare agli elaborati progettuali a seguito delle rilevanti prescrizioni emerse in ambito VIA e CdS, nonché alla ripianificazione delle attività del raddoppio stesso effettuata sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto.

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0136.NL	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	2° Trimestre 2008	4° Trimestre 2006	6 Trimestri	A seguito della mancata definizione del protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Puglia e Regione Basilicata, è intervenuta l'interruzione delle attività negoziali relative alla galleria Venusio ed alle opere allo scoperto della tratta Matera La Martella - Venusio, con conseguente sospensione della pianificazione del sottoprogetto. La data indicata si riferisce alla sola tratta Ferrandina - Matera La Martella, il cui slittamento è causato dalle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (ATI CIR) delle prestazioni integrate, con il quale è stato rescisso in danno il relativo contratto con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0137.PO	Raddoppio Palermo-Messina	4° Trimestre 2009	2° Trimestre 2008	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al protrarsi dei tempi per la chiusura della CdS relativa al raddoppio Fiumetorto - Castelbuono, nonché alla necessità di realizzare ulteriori opere a seguito delle prescrizioni emerse nel corso della stessa, da eseguirsi in presenza di esercizio ferroviario.
0142.PO	Raddoppio della Pescara-Bari	2° Trimestre 2008	3° Trimestre 2007	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla necessità di ripubblicazione del SIA del raddoppio Termoli - Lesina, a seguito di modifiche ed integrazioni, richieste dal Ministero dell'Ambiente, al progetto definitivo trasmesso il 30 gennaio 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi del D.Lgs. 190/2002, per consentire la formulazione della successiva proposta al CIPE per la pronuncia della compatibilità ambientale e localizzazione delle opere.
0149.PO	Sistemazione Nodo di Bari	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2004	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (CIR) dei lavori relativi alla linea di raccordo Bari S.A. - Bari P.N., nell'ambito del sottoprogetto "Variante dell'ingresso della linea Bari - Taranto nel nodo e Cantiere Formazione Treni", con il quale è stato rescisso il contratto in danno con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0151.SI	Informazioni al pubblico nelle stazioni e fermate del Nodo di Roma	3° Trimestre 2004	1° Trimestre 2003	6 Trimestri	Documentazione tecnica richiesta alle Ditte Appaltatrici

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0166.TE	Copertura radio in galleria	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	4 Trimestri	Riclassificazione impianti Tirrenica - Nodo Genova
0179.AT	Progettazione di massima ATC (2 ^a fase)	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	3 Trimestri	Completamento assessment su sicurezza di sistema
0202.PO	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	3° Trimestre 2007	3° Trimestre 2006	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai maggiori tempi richiesti per l'arricchimento della progettazione definitiva a seguito delle prescrizioni della CdS. I programmi per la realizzazione sono stati modulati in modo da conseguire nel 1° trimestre 2007 l'attivazione del raddoppio con esclusione del PRG di Serramanna, Villasor e Samassi e del BAB.
0203.PO	Potenziamento asse Livorno-Pisa	4° Trimestre 2009	2° Trimestre 2005	18 Trimestri	Il Progetto nel 2003 è stato ampliato in modo radicale includendo nello stesso la realizzazione di una seconda fase di Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Pisa Centrale, la cui pianificazione è stata definita tenendo conto dell'inserimento nell'Apparato stesso anche della gestione di gran parte degli impianti di Pisa S. Rossore, con lo scopo di realizzare economie di personale e maggiore fluidità della circolazione, nonché di consentire la disponibilità, in ogni momento, di una configurazione di impianto quanto meno non degradata rispetto a quella di partenza.
0204.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	4° Trimestre 2007	2° Trimestre 2007	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al ritardo nel raggiungimento degli accordi con enti terzi (ANAS, Autorità di Bacino ed Enti Locali) preliminari alla CdS, al recepimento delle prescrizioni emerse a conclusione di quest'ultima, nonché alla ripianificazione dei lavori relativi al Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) della linea, la cui realizzazione è stata riprogrammata al fine di non interferire con i lavori infrastrutturali relativi alla variante Catanzaro L. - Settlingiano.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0222.PO	Linea BERGAMO - TREVIGLIO: raddoppio	4° Trimestre 2006	4° Trimestre 2005	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento delle attività di progettazione del Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Bergamo a seguito dei maggiori tempi necessari per la definizione delle specifiche funzionali, che hanno dovuto recepire alcune richieste del Comune di Bergamo sull'utilizzazione delle aree oggetto di PRG. La data indicata si riferisce all'Apparato di Sicurezza di Bergamo, il raddoppio si attiva nel 2° trimestre 2005.
0223.PO	PROGETTAZIONI DI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NODO DI NOVARA	3° Trimestre 2008	1° Trimestre 2008	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al perdurare del ritardo nella concessione del benessere da parte del Comune di Novara sulla posizione della variante, in quanto il Comune subordina ogni relativa autorizzazione alla completa definizione del Nodo di Novara, interessante sia il complesso delle attuali linee confluenti nel nodo, sia l'AV Torino - Milano, sia il progetto di L.O. Vignale - Arona, con delocalizzazione del terminale merci di Novara.
0242.PO	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	4° Trimestre 2008	2° Trimestre 2008	2 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al protrarsi delle attività negoziali per l'affidamento delle progettazioni preliminari, a causa della necessità di verificare le offerte anomale pervenute ed i requisiti tecnico - economici delle società che le hanno presentate, nonché al ritardo nell'affidamento della progettazione definitiva a causa del ricorso al TAR da parte di una società partecipante alla gara.
0406.PO	RAVENNA: PRIMA FASE NUOVO SCALO MERCI CANALE CANDIA PER MERCI PERICOLOSE E PROLONG.DORSALE FS	3° Trimestre 2006	4° Trimestre 2004	7 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà economico/finanziarie ed organizzative dell'impresa appaltatrice dei lavori relativi alle opere civili (COOP Costruttori), con la quale è stato rescisso il contratto, con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
0410.PO	SISTEMAZIONE A P.R. POMEZIA SANTA PALOMBA	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2004	3 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al prolungarsi delle attività negoziali per l'affidamento dei lavori.
0411.IP	GUASTICCE - REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DELL'INTERPORTO DI LIVORNO GUASTICCE	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	2 Trimestri	La precedente programmazione teneva conto di un'azione di acceleramento messa a punto con l'appaltatore sulla quale poi non si è trovata definitiva convergenza.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice progetto	Descrizione	2003	2002	Delta	Note
0418.PO	Potenziamento impianto intermodale di Brindisi	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2006	2 Trimestri	La data di attivazione indicata si riferisce alla realizzazione della seconda fase (fascio di appoggio al centro intermodale), il relativo slittamento è strettamente legato ai tempi di realizzazione dell'ampliamento dello scalo, (1° fase) che si sono allungati a seguito dei ritardi maturati nell'attività negoziale a causa della presentazione di offerte anomale e per la necessità di attendere la copertura finanziaria del Progetto.
0429.O	COSTRUZ. CAPANNONE PER MAT. ORDINARIO ED AV	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2004	4 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a ritardi nel rilascio delle autorizzazioni per la bonifica da ordigni bellici, nonché all'allungamento delle dei tempi necessari per la consegna lavori a seguito della indisponibilità di alcune aree
0430.ID	NAPOLI SMIST. COSTRUZ. IDP	1° Trimestre 2008	3° Trimestre 2006	6 Trimestri	Lo slittamento della data di attivazione 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, nonché alle problematiche economiche dell'impresa Pontello capogruppo mandataria dell'ATI realizzatrice dell'intervento.

PAGINA BIANCA

ELABORATO DI SINTESI

PAGINA BIANCA

RFI**PRINCIPALI REALIZZAZIONI ED ATTIVAZIONI
AVVENUTE NEL 2003**

1/3

- **Nuove linee : 3 km (Cintura di Bologna)**
- **Varianti di linea: 24 km**
 - 2 km tra Calalzo e Perarolo (Belluno – Calalzo)
 - 2 km tra Barcellona e Terme Vigliatore (Palermo – Messina)
 - 2 km tra Pace del Mela e S. Filippo (Palermo – Messina)
 - 14 km tra Lesina e S. Severo (Foggia – Bari)
 - 1 km tra Eccellente e Francavilla (Reggio Calabria – Paola)
- **Elettrificazioni: 25 km tra Giulianova e Teramo (Chieti – Teramo)**

RFI**PRINCIPALI REALIZZAZIONI ED ATTIVAZIONI
AVVENUTE NEL 2003**

2/3

➤ **Passaggi a livello soppressi: 183**

➤ **Passaggi a livello automatizzati: 24**

➤ **Blocco automatico banalizzato⁽¹⁾ : 59 km**

7 km nodo di Torino

19 km Rosignano – Bolgheri (Roma – Pisa)

6 km Bologna – S. Ruffillo (Bologna – Firenze)

12 km S Margherita – Barletta (Bari – Foggia)

3 km Mergozzo - Verbania (Milano –
Domodossola)

2 km Pozzuoli- Napoli C.F. (nodo di Napoli)

10 km Settebagni – Doppio Bivio Nomentano
(Roma – Firenze)

(1) Sistema di distanziamento elettrico dei treni che realizza la marcia "banalizzata", ossia in ambedue le direzioni su entrambi i binari di una linea a doppio binario.

RFI**PRINCIPALI REALIZZAZIONI ED ATTIVAZIONI
AVVENUTE NEL 2003****3/3****➤ Blocco conta-assi⁽²⁾ : 54 km**

13 km S. Felice – Crevalcore (Bologna – Verona)
5 km S. Agata – S. Fratello (Palermo – Messina)
7 km Mezzocorona - Lavis (Verona – Brennero)
20 km Terni – Nera Montoro (Roma – Ancona)
9 km Caronia – S. Stefano (Palermo – Messina)

**➤ SCC (Sistema di Comando e Controllo
della circolazione): 229 km**

57 km Riccione – Senigallia (Bologna – Ancona)
63 km Cerignola – Barletta (Bari – Foggia)
20 km Viareggio – Pisa S. Rossore (Roma – Pisa)
89 km Pisa Centrale – Campiglia (Roma – Pisa)

(2) Sistema di distanziamento ad intervallo di spazio, dove la libertà della via viene determinata contando gli assi dei rotabili in ingresso ed in uscita.

TRENITALIA**MATERIALE ROTABILE ENTRATO IN SERVIZIO NEL
2003**

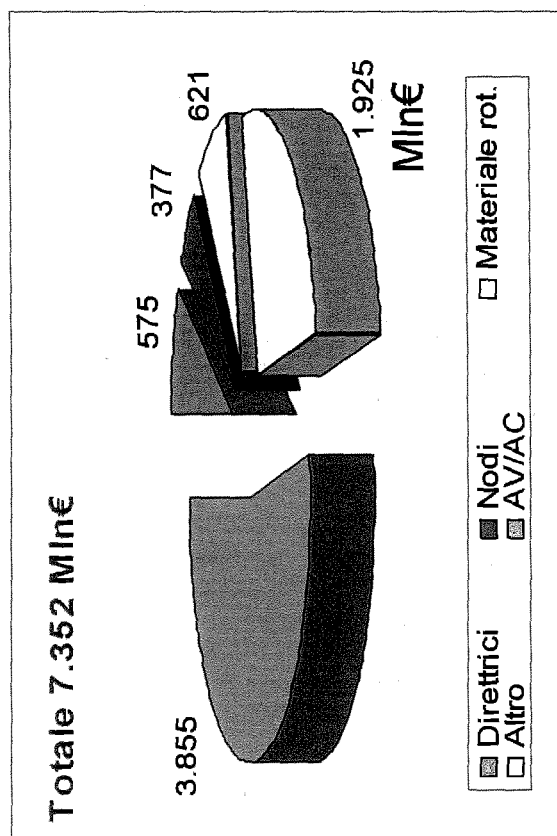
ETR 500	0
Locomotive	92
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	7
Carrozze per ETR	44
Treni ad alta frequentazione (TAF)	11
Carri	100

NOTA – Con la suddivisione societaria ed a partire dal III addendum al CdP 1994 – 2000 (Novembre 2000) lo Stato ha cessato il finanziamento degli investimenti di Trenitalia

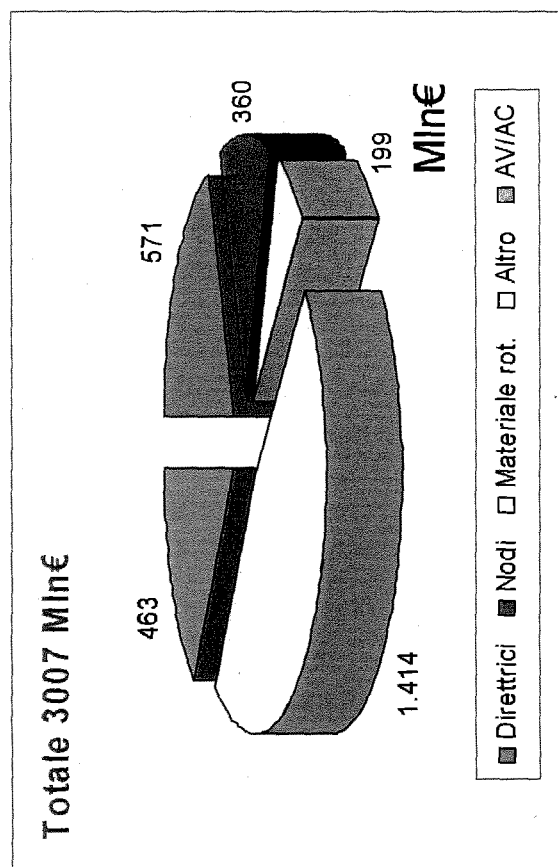
GRUPPO FS

Contabilizzazioni 2003

Tutte le Fonti(*)



Solo fonte Stato



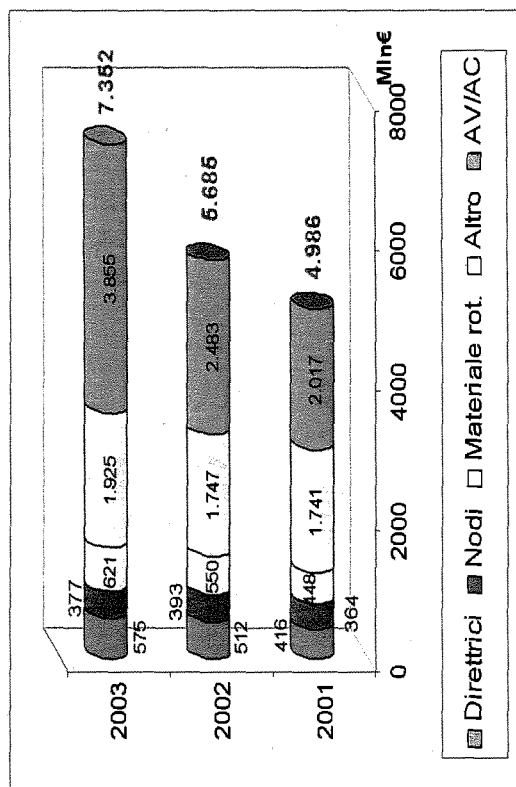
(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, ISPA, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

NOTA - Nella voce "Altro" sono ricompresi: manutenzione straordinaria, stazioni, tecnologie, altri interventi diffusi, ecc.

GRUPPO FS

Andamento delle contabilizzazioni triennio 2001 - 2003

Tutte le Fonti(*)



Incrementi registrati:

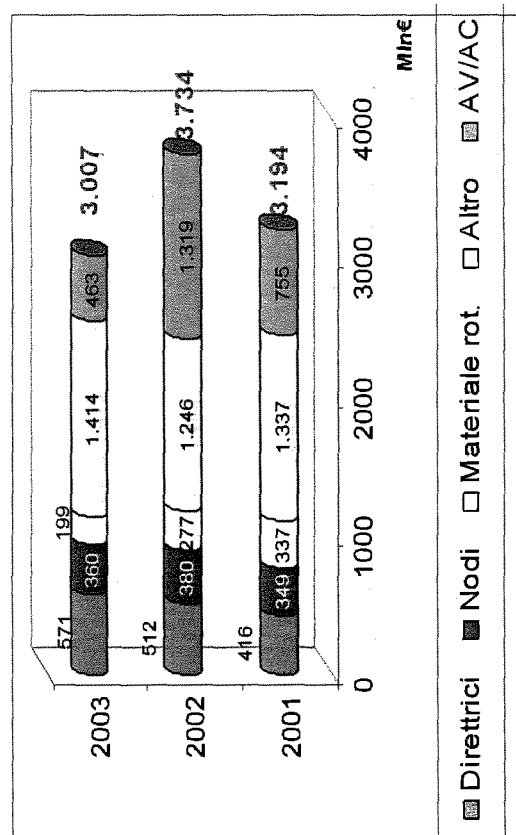
dal 2001 al 2002: +14%

dal 2002 al 2003: +29%

(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, ISPA, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

NOTA - Nella voce "Altro" sono ricompresi: manutenzione straordinaria, stazioni, tecnologie, altri interventi diffusi, ecc.

Solo Fonte Stato

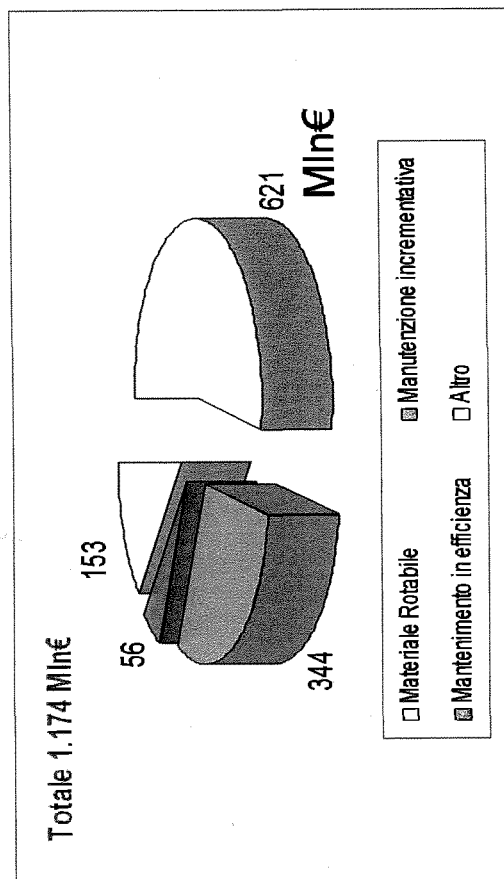


Dal 2003 ISPA finanzia prevalentemente gli investimenti AV/AC. Dalla stessa data lo Stato cessa il finanziamento della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli ad eccezione della quota degli interessi intercalari.

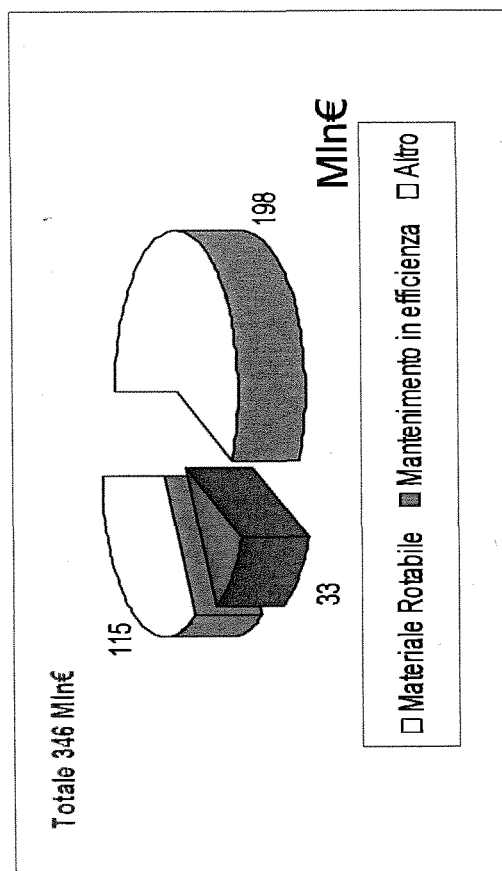
Trenitalia

Contabilizzazioni 2003

Tutte le Fonti(*)



Solo Fonte Stato



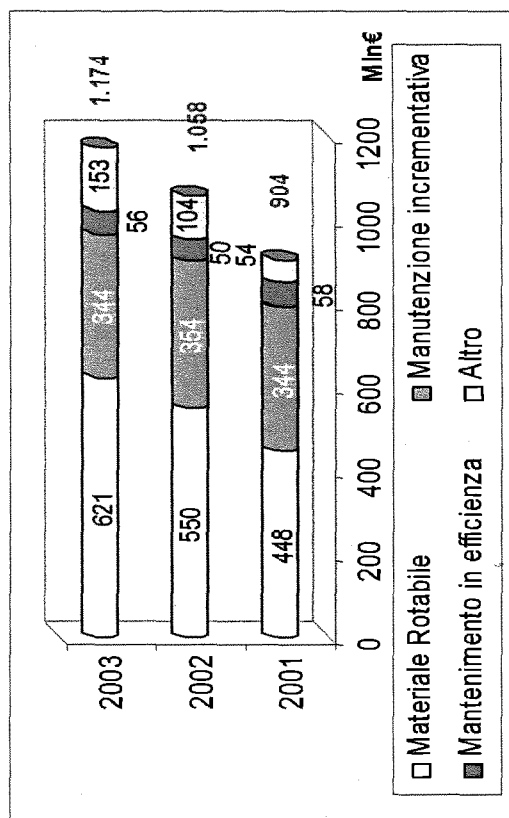
NOTA – Per “Manutenzione incrementativa” si intende l’insieme di operazioni svolte sul materiale rotabile al fine di assicurarne l’incremento nella durata di vita utile. Per “Manutenzione in efficienza” si intendono interventi sui sistemi informativi, sugli impianti fissi, etc. (non sul materiale rotabile).

(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

Trenitalia

Andamento delle contabilizzazioni triennio 2001 - 2003

Tutte le Fonti(*)

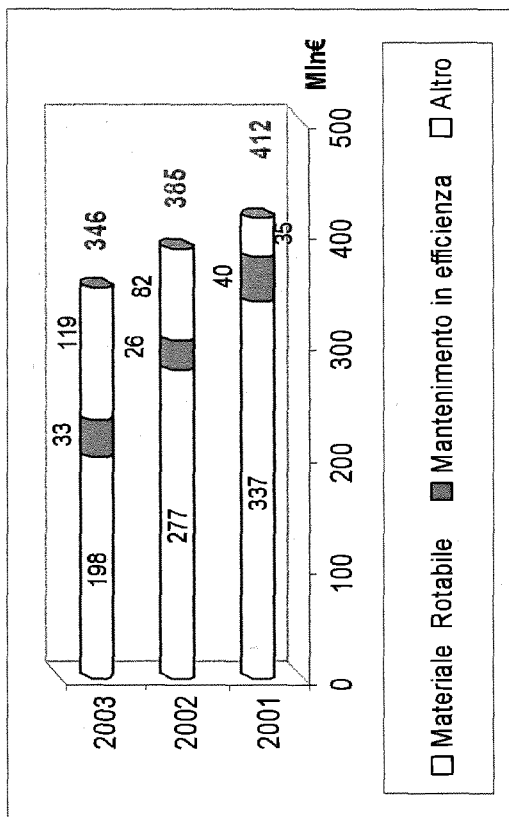


Incrementi registrati:

dal 2001 al 2002: +17%

dal 2002 al 2003: +11%

Solo Fonte Stato



Variazioni registrate:

dal 2001 al 2002: -7%

dal 2002 al 2003: -10%

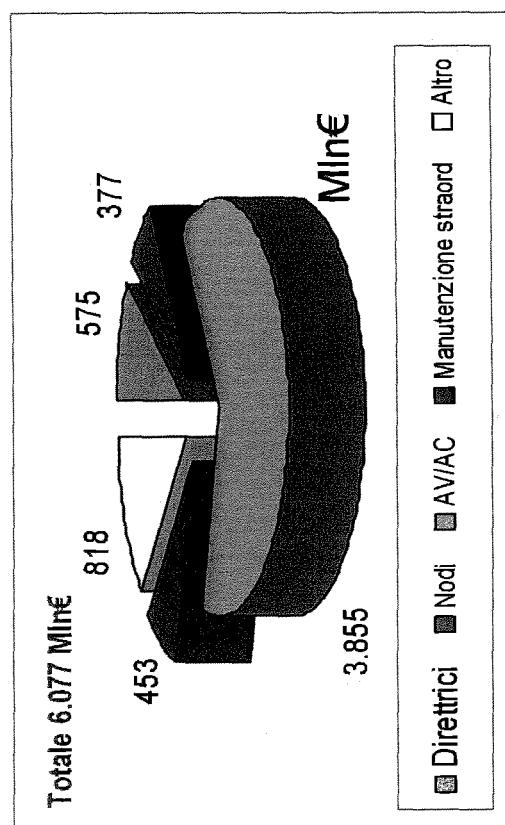
Nota: Gli ultimi finanziamenti disposti dallo Stato a favore degli investimenti di Trenitalia risalgono al II° Addendum al CdP 1994-2000. La flessione della spesa è fisiologica, in quanto il programma di investimenti su fonti Statali tende ad esaurirsi.

(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

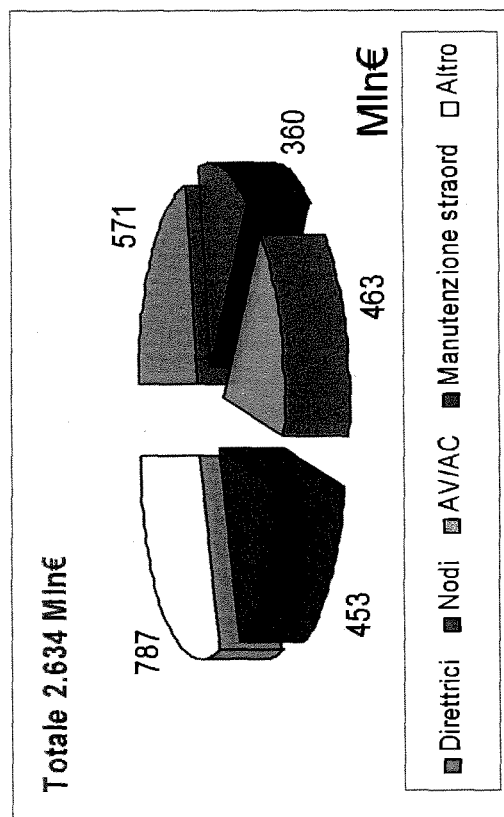
RFI

Contabilizzazioni 2003

Tutte le Fonti(*)

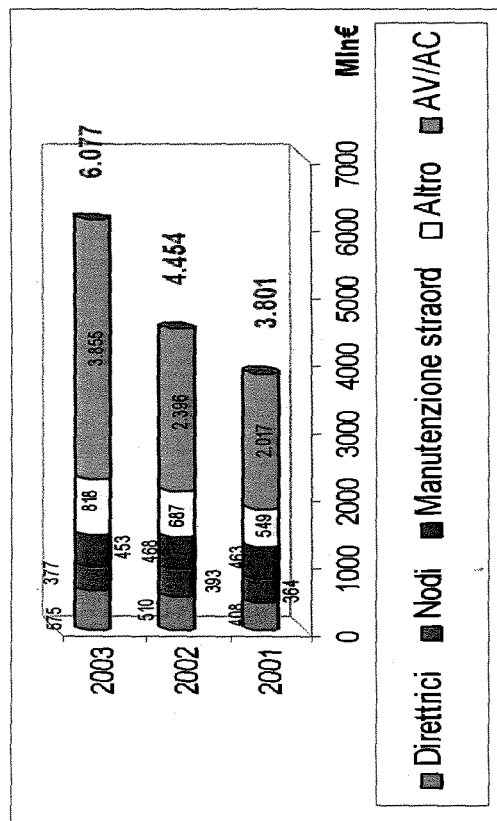


Solo Fonte Stato



(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, ISPA, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

NOTA - Nella voce "Altro" sono ricompresi: manutenzione straordinaria, stazioni, tecnologie, altri interventi diffusi, ecc.

RFI**Andamento delle contabilizzazioni triennio 2001 - 2003****Tutte le Fonti(*)**

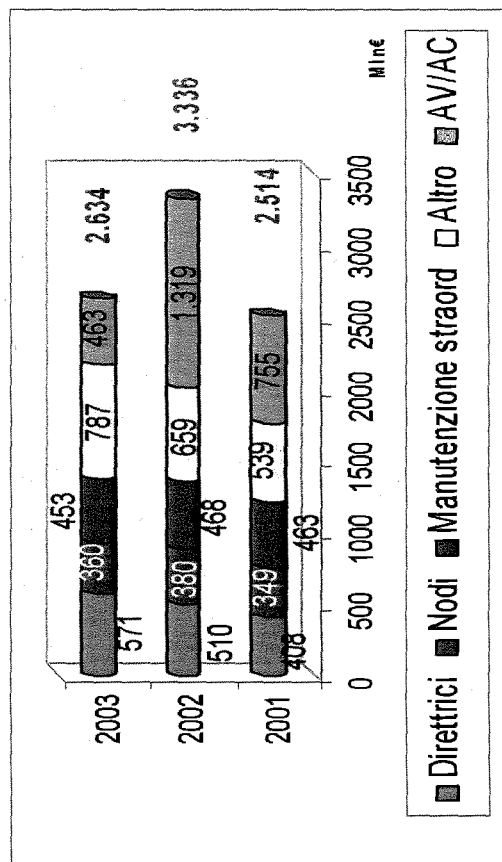
Incrementi registrati:

dal 2001 al 2002: +17%

dal 2002 al 2003: +36%

(*) Fonte Stato ed altre fonti (CEE, ISPA, Enti Locali, Autofinanziamento, altri Enti)

Nota - Nella voce "Altro" sono ricompresi: manutenzione straordinaria, stazioni, tecnologie, altri interventi diffusi, ecc.

Solo Fonte Stato

Incrementi registrati solo rete convenzionale (esclusa AV/AC):

dal 2001 al 2002: +13%

dal 2002 al 2003: +9%

AVIAC

Investimenti relativi al CdP 2001-2005

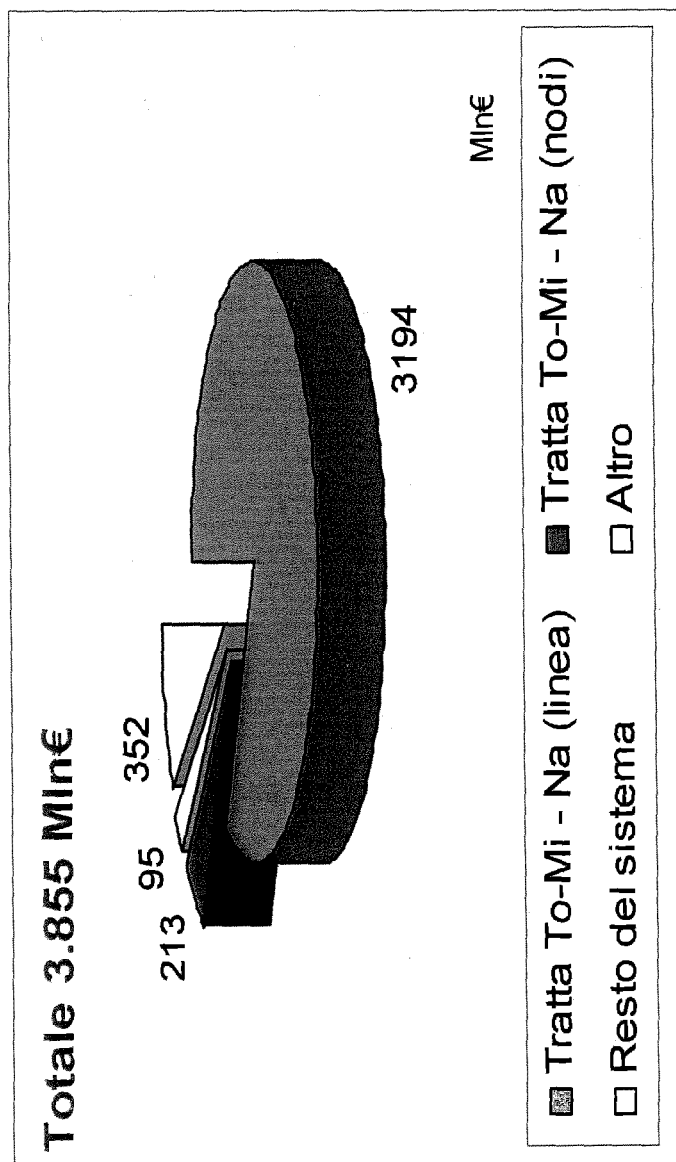
Mln€

Asse To-Mi-Na	Costo a Vita Intera (PPI 2003)	Contabilizzato Anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003	Percentuale di Contabilizzato sul Costo
Tratta Torino-Milano	7.029	1.414	2.318	33%
Tratta Milano-Bologna	6.435	1.011	2.350	37%
Tratta Bologna-Firenze	5.206	405	2.928	56%
Tratta Roma-Firenze	442	0	48	11%
Tratta Roma-Napoli	5.207	364	4.099	79%
Nodo di Torino	129	0	3	2%
Nodo di Milano	73	4	29	39%
Nodo di Bologna	1.200	85	265	22%
Nodo di Firenze	1.490	36	116	8%
Nodo di Roma	700	71	226	32%
Nodo di Napoli	390	17	98	25%
Costi di Struttura e SIGAV	258	29	210	
Contingencies	1.001			
Sub Totale To-Mi-Na	29.560	3.437	12.690	
Interessi Intercalari	5.251	323	820	
Totale To-Mi-Na	34.811	3.760	13.510	
Resto del Sistema	13.371	95	241	
Totale AV/AC	48.162	3.855	13.751	

AVIAC

Contabilizzazioni 2003

Tutte le Fonti

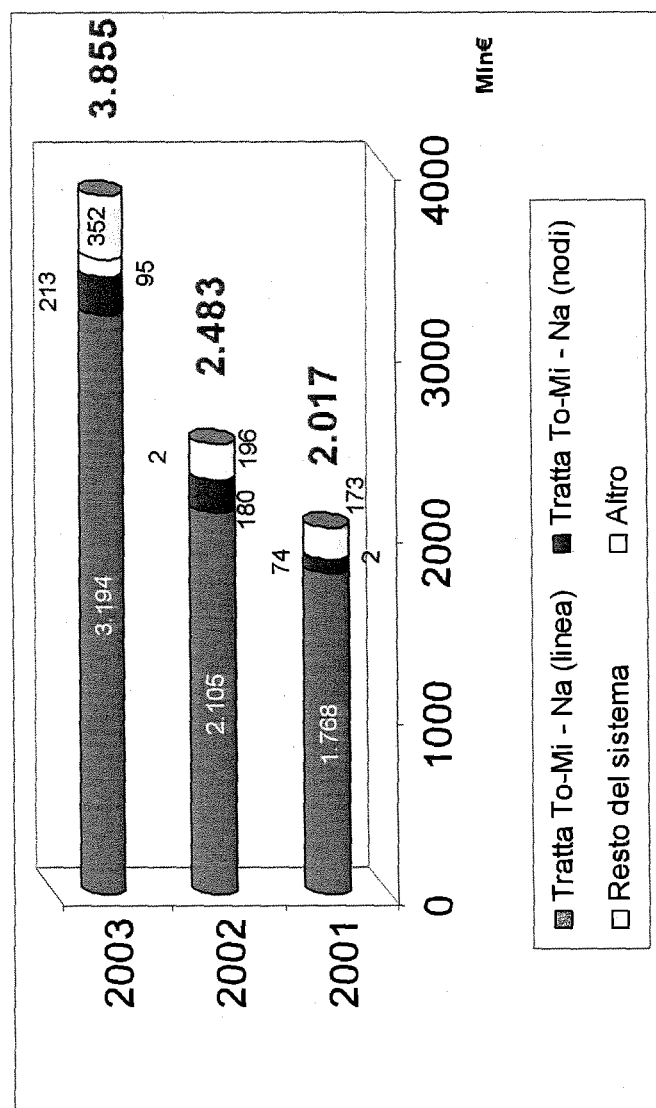


NOTA - Per "Resto del Sistema" si intende il terzo valico Milano - Genova e la Milano - Verona - Padova.
Nella voce "Altro" sono ricompresi gli interessi intercalari ed i costi di struttura.

AVIAC

Andamento delle contabilizzazioni triennio 2001 - 2003

Tutte le Fonti



Incrementi registrati:

dal 2001 al 2002: +55%

dal 2002 al 2003: +23%

NOTA - Per "Resto del Sistema" si intende il terzo valico Milano - Genova e la Milano - Verona - Padova.

Nella voce "Altro" sono ricompresi gli interessi intercalari ed i costi di struttura.

RFI-Investimenti nel Mezzogiorno

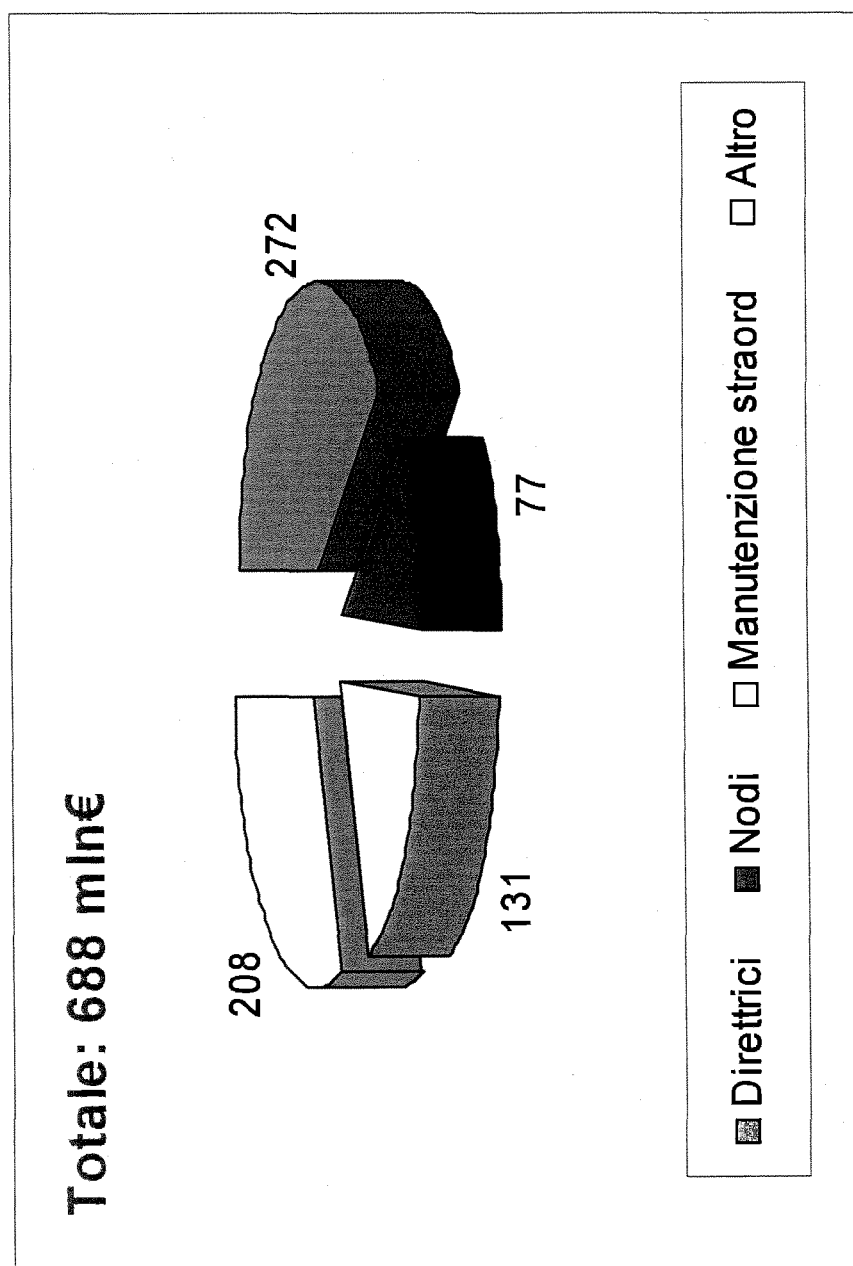
Principali Interventi nel Mezzogiorno e relative Contabilizzazioni 2003

	Mln€	
	Costo a vita intera	Contabilizzazioni
Direttrice Adriatica	1.027	88,91
Asse Roma - Napoli	24	6,25
Bari - Reggio Calabria	1.087	16,87
Battipaglia - Potenza - Metaponto	1.497	0,00
Direttrice Tirrenica Sud	24.604	27,89
Napoli - Bari	2.876	3,39
Roma - Pescara	1.304	0,00
Rete Siciliana	14.579	91,95
Rete Sarda	1.263	28,31
Rete Lucana	27	0,00
Rete Molisana	1.128	8,60
Rete Abruzzese	20	3,60
Nodo di Napoli	317	40,20
Nodo di Bari	145	22,91
Nodo di Reggio Calabria	170	7,18
Nodo di Palermo	988	9,24
Nodo di Catania	507	0,98
Nodo di Messina	35	0,09
Potenziamento collegamenti fra porti e sistema intermodale	200	0,01

Totale contabilizzato nel Mezzogiorno anno 2003, compresi interventi diffusi, 688Mln€

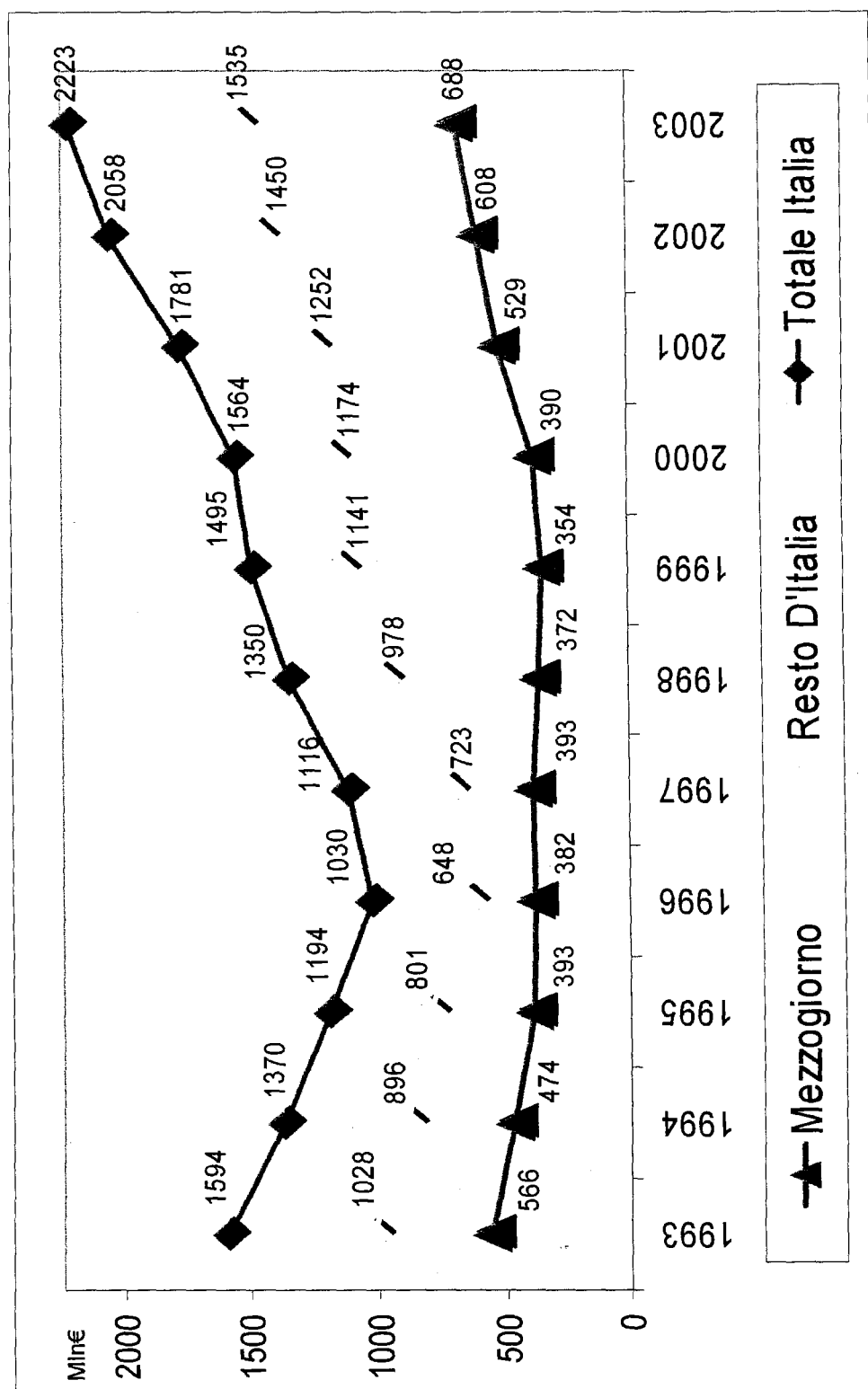
RFI-Investimenti nel Mezzogiorno

Contabilizzazioni Rete Convenzionale 2003



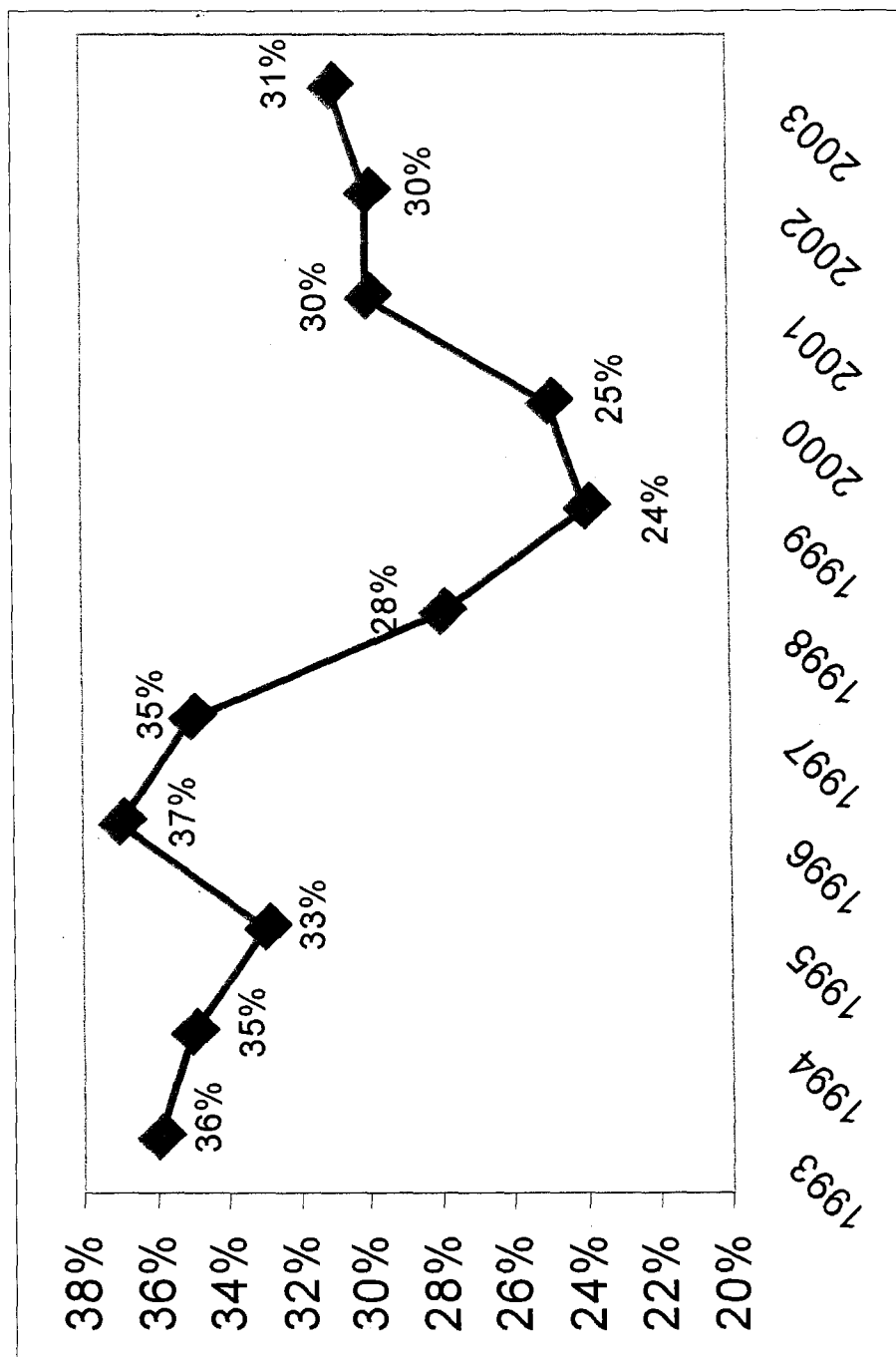
RFI-Investimenti nel Mezzogiorno

Serie storica del contabilizzato – rete convenzionale 1993-2003



RFI-Investimenti nel Mezzogiorno

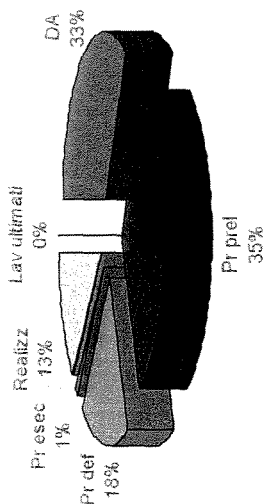
Percentuale contabilizzata nel Mezzogiorno 1993 - 2003



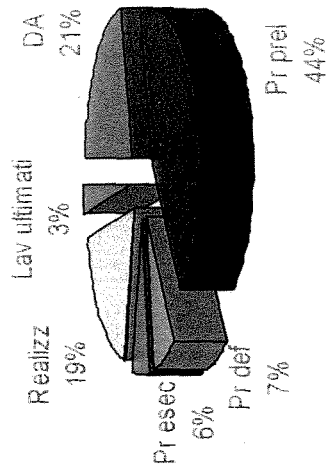
RFI-Investimenti nel Mezzogiorno

CdP 2001 – 2005, esclusi diffusi ed AV/AC (19 Mld €)

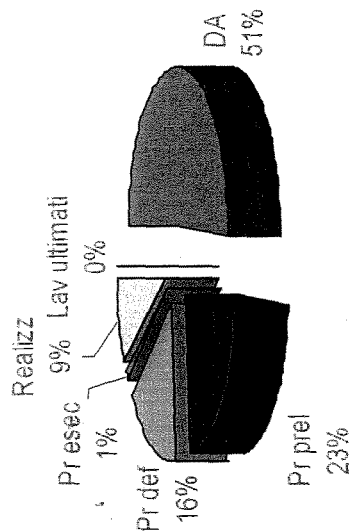
SUD 2004



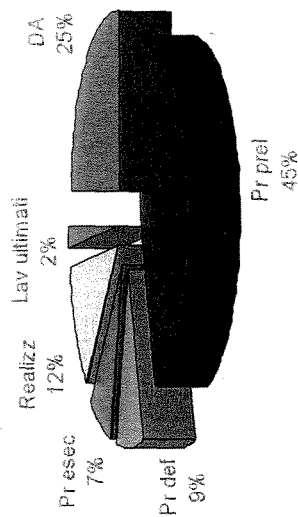
CENTRO-NORD 2004



SUD 2003



CENTRO-NORD 2003



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

RFI**Scostamenti dei tempi di esecuzione dei progetti RFI**

Nel corso del 2003 si sono registrati degli scostamenti nei tempi di esecuzione di 59 progetti già avviati da RFI.

Principali cause
Ampliamenti funzionali di progetti già in corso
Rapporti con le imprese appaltatrici
Rapporti con gli enti pubblici

Principali slittamenti registrati	
Linea	Mesi
Potenziamento nodo di Pisa	54
Blocco automatico banalizzato Roma - Napoli (via Formia)	30
Potenziamento tratto urbano Roma - Viterbo	24
Adeguamento ponte sul Po e Scalo merci canale Candia (Ravenna)	24
Potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara	21
Sistemazione nodo di Bari	18
Raddoppio Palermo - Messina	18
Raddoppio Messina - Siracusa	18
Nuova linea Ferrandina - Matera	18
SCMT	18

Conclusioni

- ✓ Miglioramento della capacità di spesa del Gruppo FS e di RFI in particolare. Il contabilizzato per investimenti infrastrutturali nel 2003 (circa 6 miliardi di €) è in linea con le previsioni del Piano di Priorità Investimenti.
- ✓ Importanti contabilizzazioni registrate per gli interventi sui nodi e sulle direttrici.
- ✓ Contabilizzato nel 2003 per gli investimenti infrastrutturali nelle regioni meridionali (688 milioni di €) superiore al 30% del totale nazionale. Incremento percentuale delle contabilizzazioni negli ultimi anni maggiore al Sud che nel resto d'Italia.
- ✓ Avvio degli studi e delle progettazioni di nuove importanti opere ferroviarie (specie nel Mezzogiorno).
- ✓ Difficoltà ad accelerare gli iter di progettazione, approvazione ed appalto delle nuove opere per cause sia endogene, sia esogene al Gestore.
- ✓ Incremento dei costi di realizzazione di molti interventi.
- ✓ Slittamento dei tempi di realizzazione di molte opere, tra cui alcuni interventi tecnologici connessi al miglioramento della sicurezza.