

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 Genova¹ - 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



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

**Relazione annuale al Parlamento sull'attuazione al
31.12.2004 dei Contratti di Programma 1994-2000 e
2001-2005 tra Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti e Ferrovie dello Stato S.p.A.**

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

ITINERARIO TARVISIO, VILLA OPICINA E LINEE AFFERENTI

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

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

L'intero progetto è sinergico con i seguenti interventi:

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

ITINERARIO PESCARA-ROMA : FASE

Potenziamento tecnologico ed infrastrutturale: fase funzionale

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

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

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

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

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI

Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale

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

Gli interventi da realizzare sono:

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

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

I citati investimenti sono da considerarsi in sinergia con:

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

ITINERARIO MESSINA-CATANIA

Fase per il completamento del raddoppio della linea

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

L'intervento da realizzare è il raddoppio tra Giampileri 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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

**Relazione annuale al Parlamento sull'attuazione al
31.12.2004 dei Contratti di Programma 1994-2000 e
2001-2005 tra Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti e Ferrovie dello Stato S.p.A.**

Allegato 6

Contratto di Programma 2001-2005
Investimenti previsti su Rete Convenzionale

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 pressochè completato adeguamento a Gabarit C con la costruzione della nuova variante nel tratto di valico, consentirà l'aumento di potenzialità della linea, soprattutto ai fini del traffico merci e combinato, con riduzione dei tempi di percorrenza. Il costo complessivo stimato per la realizzazione delle opere è pari a circa 1.900 miliardi di lire.

- Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci

Il progetto, consistente nell'elettrificazione del tratto di linea Portogruaro-S. Vito al Tagliamento-Casarsa, consentirà di chiudere una maglia avente vertici nelle stazioni di Portogruaro, Udine e Monfalcone. L'intervento, per la cui realizzazione sono stimati fabbisogni pari a 120 miliardi di lire, in coerenza con raddoppi ed ampliamenti di sagoma già attivati tra il 1999 ed il 2000, tende a rafforzare il numero di possibile istradamenti verso l'Est europeo in attesa di disporre del futuro corridoio europeo n. 5.

- Direttrice Milano-Ventimiglia

Il progetto di investimento prevede, in una prima fase, la realizzazione di un ulteriore tratto di raddoppio della linea Genova-Ventimiglia per circa 43 km, per procedere successivamente alla esecuzione dell'intero raddoppio della direttrice. Il costo complessivo delle opere è stimato in circa 2.600 miliardi di lire (ripartiti tra Tabella 2 e Tabella 3). Si conseguirà un sensibile incremento di capacità di trasporto sia in termini di potenzialità che di velocità, oltre che il miglioramento della qualità e della sicurezza grazie ad un più adeguato attrezzaggio tecnologico.

- Quadruplicamento Tortona - Voghera

Il progetto, stimato in via preliminare in 300 miliardi di lire, è finalizzato alla realizzazione, in sostanziale affiancamento all'attuale tracciato, di una nuova linea a doppio binario tra le stazioni di Voghera e Tortona. Si conseguiranno sensibili aumenti della capacità infrastrutturale, razionalizzando le due direttrici Torino-Piacenza-Bologna e Genova-Milano. Attualmente l'assetto infrastrutturale registra una strozzatura in termini di capacità che neanche i potenziamenti tecnologici sono più in grado di fronteggiare; tale criticità diverrà insostenibile per il sistema ferroviario con la futura realizzazione del terzo valico di Genova e la rete del basso Piemonte, opere che porteranno ad un aumento considerevole dei flussi di merci provenienti dalle realtà portuali liguri, nonché di quelli viaggiatori sulla relazione Genova-Milano.

- Direttrice Tirrenica Nord

Gli investimenti sono principalmente finalizzati alla sistemazione del suolo ferroviario della Livorno-Pisa, nonché al potenziamento della linea Pontremolese, caratterizzato da un elevato tasso di incidentalità. Nel primo caso verranno realizzati interventi, per un ammontare di circa 260 miliardi di lire, atti ad eliminare i conflitti di circolazione che si verificano nella stazione di Pisa per l'incompatibilità di itinerario tra i treni della Direttrice Tirrenica e quelli delle linee Firenze-Pisa-Livorno e Pisa-Lucca; si procederà inoltre al potenziamento e la razionalizzazione degli impianti merci e portuali dell'area di Livorno. Gli investimenti previsti sulla Pontremolese, pari a circa 2.000 miliardi di lire, consentiranno, grazie ad ulteriori tratti da raddoppiare ed altri interventi di potenziamento tecnologico, un incremento di capacità ed un miglioramento della regolarità di esercizio e della sicurezza. Da sottolineare, inoltre, il passo in avanti verso il raggiungimento dell'obiettivo di generale potenziamento del collegamento tirrenico con le restanti direttrici della rete ferroviaria verso l'Europa Centrale ed Orientale attraverso il Brennero (corridoio TIBRE).

- Direttrice Adriatica

Il volume degli investimenti previsti ammonta a circa 2.500 miliardi di lire. Con l'ultimazione delle opere, la direttrice adriatica verrà completamente raddoppiata con conseguente incremento della capacità di trasporto globale e riduzione dei tempi di percorrenza: sarà quindi portato a compimento il potenziamento di un corridoio di traffico fondamentale nei collegamenti fra i paesi di Sud-Est con il resto d'Europa.

- Orte-Falconara: raddoppio Spoleto - Terni e nodo di Falconara

Il primo intervento permetterà di superare l'accentuata acclività in corrispondenza del valico appenninico, tra le stazioni di Baiano e Giuncano, attraverso la realizzazione di una nuova linea, prevalentemente in galleria tra Spoleto e Terni, con pendenza non superiore al 12%. L'investimento favorirà lo sviluppo del traffico merci grazie alla possibilità di effettuare trasporto di treni più pesanti e di aumentare la capacità della linea fino a Foligno, in modo da migliorare l'offerta viaggiatori tra Roma e Perugia e tra Roma ed Ancona. Il secondo intervento è orientato ad approfondire le possibilità di rilocalizzare un tratto di linea situato a nord di Falconara della attuale direttrice Adriatica, che si sviluppa in stretta vicinanza di una grande raffineria e di collegare la linea Orte-Falconara anche in direzione Nord. Le risorse necessarie per la realizzazione delle opere sono stimate, in via preliminare, in 870 miliardi di lire.