

- 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 delle linea stessa.

- Rete Calabria

E' previsto un intervento in due fasi, finalizzato al raddoppio della linea Reggio Calabria-Melito. Il costo complessivo dell'opera è stimato in circa 600 miliardi di lire. In termini di offerta, una volta attivato, l'investimento apporterà benefici apprezzabili nella riduzione dei tempi di percorrenza dei treni locali/metropolitani sul tratto raddoppiato e permetterà il soddisfacimento della domanda di trasporto relativa al crescente pendolarismo che interessa il comprensorio Melito P.S-Villa S. Giovanni ed in particolare le città di Reggio Calabria e Messina.

- Rete Sarda

Le azioni d'intervento sulla rete sarda riguardano la linea Decimomannu-San Gavino, ed in particolare il tratto Cagliari-Oristano, per un costo complessivo di 550 miliardi di lire. Verranno realizzate opere finalizzate al raddoppio in sostanziale affiancamento alla linea esistente. I risultati attesi dal compimento del progetto sono sintetizzabili in un aumento in termini di potenzialità della linea ed in un miglioramento nella regolarità di circolazione dei treni generato dalla soppressione di incroci e dalla eliminazione dei guasti dovuti ai 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;

III 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



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 7

Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento
su Rete Convenzionale

PAGINA BIANCA

SCOSTAMENTO TEMPI DEI PROGETTI DI INVESTIMENTO

Cod Pgt	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Delta_tri mestri	Motivazione scostamento
0004.PO	Sistemazione a PRG di Milano Certosa	2° Trimestre 2005	4° Trimestre 2005	2	Lo slittamento della data di completamento del Piano Regolatore Generale (PRG) è dovuto alla ripianificazione delle fasi realizzative a seguito dell'attivazione dell'apparato di sicurezza di 1° fase, per ottimizzare l'utilizzazione di risorse di esercizi
0007.PO	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	2° Trimestre 2006	2° Trimestre 2007	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto sia al ritardo nella consegna delle aree espropriate relative alla tratta Pioltello-Pozzuolo, con conseguente riprogrammazione anche delle attività realizzative delle opere civili, sia ai ritardi nell'appr
0013.NL	Nuova linea a monte del Vesuvio	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2007	3	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente all'allungamento dei tempi necessari per le attività negoziali relative ai lavori di armamento, trazione elettrica e tecnologie, le cui gare si sono chiuse senza esito a causa, rispettivamente, della
0015.PO	Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova	1° Trimestre 2005	2° Trimestre 2005	1	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce all'apparato di sicurezza di Lingotto ed è conseguente ai ritardi maturati nell'attività di certificazione dello stesso da parte dell'impresa appaltatrice
0023.IT	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	1° Trimestre 2005	1° Trimestre 2006	4	Al 31-12-05 sarà attivato l'88% dei km previsti. Motivi dei ritardi: contemporaneità di numerose attivazioni di impianti ACS e complessità di alcuni di essi (GE Rivarolo) che costituiscono casi particolari. Ridotta disponibilità per Commissioni Verifica T
0024.TE	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	2° Trimestre 2005	1° trimestre 2006	3	Al 30-06-05 sarà attivato il 35% dei km previsti. Motivi dei ritardi: ridotta disponibilità per Commissioni Verifica Tecnica, necessità di procedere a opere infrastrutturali e nuovi PRG, concomitanza di lavori con priorità più elevata: SCMT, realizzazioni
0033.PO	Potenziamento del passante Villa Litterno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2007	3	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce alla realizzazione del Sistema Comando Controllo (SCC) tratta lunga percorrenza sud ed è dovuto all'indisponibilità, nei tempi programmati, degli apparati di sicurezza e degli impianti di telecomunicazioni
0036.PO	Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo	4° Trimestre 2009	3° Trimestre 2010	3	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce all'apparato di sicurezza di Palermo C.le, a causa dei maggiori tempi richiesti per la definizione e verifica degli elaborati da porre a base di gara, nonché al completamento del Sistema Comando Controllo
0037.PO	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	2° Trimestre 2008	4° Trimestre 2008	2	Ripianificazione delle attività per la realizzazione delle fermate di Prati di Caprara, Aeroporto, San Vitale in coerenza con l'effettivo avanzamento dei lavori AV nel nodo di Bologna, nonché della fermata di Zanardi a causa del ritardo del Comune di Bolo
0038.PO	Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2008	6	La data di attivazione del raddoppio Prenestina-Lunghezza rimane confermata nel 4° trimestre 2006. Nel 2004 il Progetto è stato tuttavia ampliato includendo nello stesso la realizzazione della nuova fermata di Ponte di Nona (opere connesse ed ulteriori)
0042.TE	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2007	2	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla ripianificazione degli interventi in stazione di Moncalieri a seguito della decisione di procedere alla sostituzione dell'apparato di sicurezza, anziché alla modifica di quello esistente, come precede
0044.PO	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	4° Trimestre 2006	2° Trimestre 2007	2	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente sia alle difficoltà espropriative nel comune di Olgiate (tratta Carnate-Airuno) legate alla definizione del valore degli immobili da espropriare, sia ai ritardi nella conclusione delle attività negozi
0049.PO	Raddoppio Milano-Mortara	4° Trimestre 2011	4° Trimestre 2012	4	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce al raddoppio della tratta Cascina Bruciata - Parona ed è conseguente ai ritardi già maturati nell'iter approvativo della progettazione preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti
0060.TE	Ricerca ERTMS	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	4	Progetto di sperimentazione su trial-site Arezzo - Firenze ultimato. E' in atto una integrazione del finanziamento per completamento attività di sviluppo, verifica, omologazione ed assessment su linea AV Roma-Napoli e corse prova Trenitalia.
0066.PO	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	2° Trimestre 2006	4° trimestre 2006	2	Al 30-06-06 sarà attivato il 98% dei Km di linea previsti. La data di attivazione finale è comunque vincolata a opere infrastrutturali e di raddoppio della tratta Termoli-Foggia.

SCOSTAMENTO TEMPI DEI PROGETTI DI INVESTIMENTO

Cod Pgt	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Delta_tri mestri	Motivazione scostamento
0067.PO	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	2° Trimestre 2006	4° trimestre 2006	2	Al 30-06-06 sarà attivato il 73% dei km previsti. Nel 2006 sarà attivato l'intero SCC, non tenendo conto della realizzazione delle opere infrastrutturali complementari e del raddoppio della linea tra Poggio Rusco e Verona che saranno ultimate nel 2008.
0073.TE	Ripetizione discontinua Nodo di Roma	4° Trimestre 2004	3° Trimestre 2006	7	Il Nodo di Roma è stato completamente attivato; i lavori proseguono per eseguire le modifiche a impianti tecnologici
0074.PO	Cintura Nord di Roma (messa in sicurezza galleria Cassia-Monte Mario)	1° Trimestre 2007	4° Trimestre 2007	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al verificarsi di imprevisti geologici in galleria, che hanno causato lesioni agli edifici ed ai terreni in superficie. A seguito di tale evento i lavori sono stati sospesi in attesa di definire diverse mo
0076.TE	Ripetizione discontinua Nodo di Napoli	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	4	Il Nodo di Napoli è stato completamente attivato; i lavori proseguono per eseguire le modifiche a impianti tecnologici.
0077.PO	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S. Lorenzo)	1° Trimestre 2009	2° Trimestre 2009	1	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce al raddoppio della tratta S. Lorenzo – Andora ed è dovuto alla riprogrammazione delle attività realizzative ad esito di tutta la progettazione definitiva arricchita, sviluppata ai fini dell'affidamento
0079.PO	Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2006	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla ripianificazione delle attività inerenti la sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) e la realizzazione dell'apparato di sicurezza di Palmanova, a causa del protrarsi dei tempi di definizione d
0080.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso Posto C.le	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla ripianificazione delle attività di realizzazione degli attrezzaggi tecnologici per sistema comando controllo (SCC) della linea Venezia-Udine-Tarvisio, effettuata sia per tener conto della carenz
0081.PO	Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	2° Trimestre 2010	4° Trimestre 2010	2	Lo slittamento della data di attivazione è riferito alla tratta Solignano – Fornovo ed è conseguenza del ritardo nell'avvio delle attività negoziali delle opere civili per il raddoppio Solignano-Osteriazza, in attesa della riprogrammazione strategica del
0083.PO	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	3° Trimestre 2006	4° Trimestre 2008	9	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai maggiori tempi necessari per l'affidamento, attraverso concorso internazionale, della Progettazione della nuova stazione di Roma Tiburtina, al protrarsi dei tempi per la chiusura della Conferenza di Ser
0099.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	3° Trimestre 2009	2° Trimestre 2010	3	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce al raddoppio della tratta Bovino-Orsara ed è conseguenza della ridefinizione del piano della committenza del Progetto che prevede appalti distinti per la realizzazione delle due tratte di raddoppio, me
0100.PO	Raddoppio Bari-Taranto	2° Trimestre 2008	2° Trimestre 2009	4	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Bari S.A. Bitetto ed è dovuto sia al ritardo maturato nell'approvazione della progettazione preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo, avvenu
0101.PO	Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	4° Trimestre 2005	2° Trimestre 2006	2	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Polignano-Fasano che, considerata la presenza di numerosi passaggi a livello sulla linea, è stata ripianificata a seguito della scelta, effettuata per problemi legati alla regolarità
0102.TE	Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative	2° Trimestre 2004	2° Trimestre 2005	4	Ritardi per modifiche impianti per sostituzione TA ottico con TA effetto Hall. SSE di Terralba e Peri in Verifica Tecnica. SSE Casalpusterlengo in funzione come cabina e lavori in corso per 2° fase (progetto passato alla Direzione Manutenzione).
0103.TE	BAB Roma-Napoli via Formia	2° Trimestre 2007	3° Trimestre 2007	1	Ripianificazione delle attività a causa della carenza di risorse specialistiche, rallentamenti ed interruzioni, destinate ad interventi considerati prioritari.
0113.TE	Sistemazione tecnologica Milano-Genova	1° Trimestre 2005	4° Trimestre 2005	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'interruzione nella fornitura di pietrisco a seguito della chiusura della cava di Acqui Terme per contaminazione di amianto, nonché alla carenza di risorse specialistiche, rallentamenti ed interruzioni,
0115.PO	Raddoppio Messina-Siracusa	2° Trimestre 2009	1° Trimestre 2010	3	Lo slittamento della data di attivazione è relativo al raddoppio Catania O.-Catania C.le ed è dovuto alla necessità di ripetere le procedure di gara per l'appalto delle opere civili a seguito dell'esito privo di effetto della precedente gara.

SCOSTAMENTO TEMPI DEI PROGETTI DI INVESTIMENTO

Cod Pgt	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Delta_tri mestri	Motivazione scostamento
0136.NL	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	2° Trimestre 2008	4° Trimestre 2008	2	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce alla tratta Ferrandina-Matera La Martella ed è conseguente alla ripianificazione delle attività effettuata in base all'approfondimento progettuale raggiunto sulle opere di ripristino della galleria Mig
0137.PO	Raddoppio Palermo-Messina	4° Trimestre 2009	3° Trimestre 2011	7	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono ed è conseguente alla ripianificazione effettuata a seguito degli approfondimenti progettuali condotti per verificare possibili soluzioni meno onerose.
0142.PO	Raddoppio della Pescara-Bari	2° Trimestre 2008	1° Trimestre 2009	3	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce al raddoppio della tratta Termoli-Lesina ed è dovuto al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo della progettazione definitiva, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiet
0145.PL	Piano Soppressione passaggi a livello	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2007	8	La modifica della data di ultimazione del Progetto è conseguente all'inserimento nello stesso di ulteriori opere di soppressione di passaggi a livello; pertanto non si tratta di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
0149.PO	Sistemazione Nodo di Bari	2° Trimestre 2006	3° Trimestre 2006	1	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla ripianificazione degli interventi previsti nell'ambito della stazione di Bari Parco Nord per recepire alcune modifiche alle specifiche funzionali, relative alla messa a modulo della stazione stessa, f
0166.TE	Copertura radio in galleria	4° Trimestre 2005	2° Trimestre 2006	2	Lavori ultimati; è in corso l'upgrading sugli impianti sulla direttrice Bologna - Napoli
0179.AT	Progettazione di massima ATC (2ª fase)	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2005	1	Il Progetto è tecnicamente ultimato a meno delle ultime incombenze contabili
0202.PO	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	3° Trimestre 2007	4° Trimestre 2007	1	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo maturato nell'espletamento delle attività negoziali a causa dei maggiori tempi necessari per la verifica di congruità delle offerte anomale ricevute e per la verifica dei requisiti tecnico-
0204.PO	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	4° Trimestre 2007	1° Trimestre 2008	1	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai maggiori tempi necessari per l'affidamento e la consegna dei lavori.
0207.PO	Sistemazione del Nodo di Venezia/Mestre	4° Trimestre 2008	1° Trimestre 2009	1	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla riprogrammazione, per fasi funzionali, degli interventi relativi al piano regolatore generale (PRG) e all'apparato di sicurezza del Nodo di Mestre, a causa del ritardo nella realizzazione di oper
0222.PO	Raddoppio linea Bergamo - Treviglio	4° Trimestre 2006	4° Trimestre 2009	12	La data di attivazione indicata si riferisce alla realizzazione dell'apparato di sicurezza di Bergamo, le cui attività realizzative sono state riprogrammate a seguito dell'inserimento nel Progetto di interventi di sistemazione del piano regolatore general
0223.PO	Nodo di Novara	3° Trimestre 2008	1° Trimestre 2010	6	Rideterminazione della data di attivazione del Progetto conseguente alla riprogrammazione delle attività progettuali/realizzative a seguito della definizione del nuovo tracciato di variante, finalizzata all'eliminazione dell'interferenza tra la linea Nova
0224.TE	r.t.b.; fase nuovo piano regolatore generale	4° Trimestre 2007	4° Trimestre 2008	4	Al 31/12/2004 sono stati appaltati n. 22 impianti RTB per un importo pari a circa il 35% dell'intero finanziamento - Criticità per omologazione nuovi fornitori.
0226.PO	Raddoppio della linea Spoleto - Terni	2° Trimestre 2014	2° Trimestre 2015	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.
0239.AM	Variante di Gozzano	4° Trimestre 2007	1° Trimestre 2009	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente: ai maggiori tempi necessari per l'erogazione dei fondi da parte degli Enti Locali che contribuiscono alla realizzazione del Progetto e per l'ottenimento, da parte degli stessi Enti, di benessere (sis
0240.PO	Potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole	1° trimestre 2014	2° trimestre 2014	1	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai maggiori tempi necessari per lo sviluppo della progettazione definitiva per tener conto delle varianti richieste a seguito dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE, nell'ambito delle
0241.PO	Linea Torino Bussoleno	3° trimestre 2012	2° trimestre 2013	3	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.
0246.PO	PRG di Roma Tuscolana/Casilina	3° trimestre 2009	2° trimestre 2012	11	Riprogrammazione delle attività realizzative a valle della conclusione della progettazione preliminare.
0249.PO	Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio	4° Trimestre 2013	4° Trimestre 2014	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.
0258.PO	Realizzazione gronda merci di Roma	2° trimestre 2012	4° Trimestre 2013	6	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.

SCOSTAMENTO TEMPI DEI PROGETTI DI INVESTIMENTO

Cod Pgt	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Delta_tri mestri	Motivazione scostamento
0259.PO	Sistemazione a PRG di Firenze Santa Maria Novella	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2007	8	La data indicata si riferisce agli ulteriori interventi avviati nel 2004 relativi alla sistemazione a piano regolatore generale (PRG) della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito. Rimane confermata la data di attivazi
0262.NL	Nuova Linea AV/AC Venezia - Trieste (tratta Ronchi-Trieste)	2° Trimestre 2015	2° Trimestre 2016	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0263.PO	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	3° Trimestre 2009	3° Trimestre 2010	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0266.PO	Quadruplicamento linea Chiasso - Monza	4° trimestre 2013	4° Trimestre 2014	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0267.PO	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	2° trimestre 2009	1° Trimestre 2010	3	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0268.PO	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	1° Trimestre 2010	1° Trimestre 2011	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0269.PO	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	2° Trimestre 2009	2° Trimestre 2010	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0270.PO	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	1° Trimestre 2016	1° Trimestre 2017	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0271.PO	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	4° Trimestre 2009	1° Trimestre 2011	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0273.PO	Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse (sponda siciliana)	4° Trimestre 2012	2° Trimestre 2013	2	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0274.PO	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	3° trimestre 2015	4° Trimestre 2016	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo
0276.PO	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo	3° trimestre 2017	1° Trimestre 2016	-6	Data di attivazione coerente con la riprogrammazione strategica delle attività realizzative sull'intera linea Pontremolese, definita nell'Accordo di Programma siglato il 2 dicembre 2004 da RFI, MIT e Regioni competenti, tenuto conto anche dei ritardi già
0277.PO	Corridoio Europeo 5 e collegamenti (fase) (Seregno-Bergamo)	2° trimestre 2014	2° Trimestre 2015	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai ritardi già maturati nell'iter approvativo della progettazione preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo.
0402.PO	AMPLIAMENTO TERMINAL VERONA QUADRANTE EUROPA	2° Trimestre 2005	2° Trimestre 2007	8	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito di integrazione alle specifiche progettuali, finalizzate all'ottimizzazione delle fasi realizzative
0405.PO	FORLIMPOPOLI: DELOCALIZZAZIONE SCALO A VILLA SELVA CON CHIUSURA DI RIMINI, CESENA, FORLI' E S.ARCANGELO DI ROMAGNA	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2006	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai maggiori tempi necessari per l'espletamento delle attività negoziali a seguito della presentazione di offerte anomale.
0410.PO	Sistemazione a PR Pomezia S. Palomba	4° Trimestre 2004	2° Trimestre 2005	2	La data indicata si riferisce ad interventi aggiuntivi, da realizzarsi nell'ambito delle disponibilità del Progetto. La prima fase dell'intervento, a cui si riferiva la data di attivazione indicata in precedenza, è stata attivata nel 2004
0418.PO	Potenziamento impianto intermodale di Brindisi	4° trimestre 2006	1° Trimestre 2007	1	Lo slittamento si riferisce alla data di attivazione della seconda fase del Progetto ed è dovuto all'allungamento dei tempi di definizione degli input progettuali.
0429.OM	Venezia Mestre: costruzione capannone per materiale ordinario ed AV	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2006	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a difficoltà economiche della ditta appaltatrice.



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.

Elaborato di sintesi

PAGINA BIANCA