

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Doc. **CLXXVII**
n. 4

RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA 1994-2000 E 2001-2005 TRA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

(Al 31 dicembre 2004)

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

**PRESENTATA DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

(LUNARDI)

Comunicata alla Presidenza il 22 luglio 2005

INDICE

1. PREMESSA	Pag.	9
2. LE PRESCRIZIONI DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI CON-		
TENUTI DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	»	11
3. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	»	12
3.1 I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto	»	12
3.2 Primo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	23
3.3 Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	24
3.3.1 Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998	»	24
3.3.2 Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto		
di Programma 1994-2000	»	24
3.3.3 Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-		
2000	»	27
3.4 Terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e		
Legge 354/98	»	30
3.4.1 Il quadro normativo	»	30
3.4.2 Articolo 1 della L. 354/98	»	31
3.4.3 Articolo 3 della L. 354/98	»	33
3.4.4 Articolo 4 della L. 354/98	»	35
4. IL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005	»	36
4.1 Inquadramento generale	»	36
4.1.1 PGT, Piano d'impresa di FS S.p.A. e Contratto di Pro-		
gramma 2001-2005	»	37
4.1.2 Piano di priorità degli investimenti	»	39
4.1.3 I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	»	42
4.1.4 II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	»	44
4.1.5 III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	»	47
4.1.6 IV Addendum del Contratto di Programma 2001-2005	»	49
4.2 Il programma degli investimenti su Rete Convenzionale	»	50
4.2.1 Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastrut-		
tura	»	50
4.2.2 Altri investimenti diffusi e di ricerca	»	57
4.3 Il programma degli investimenti per il sistema AV/AC	»	60
4.4 La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001,		
2002, 2003 e 2004	»	63
4.5 Riepilogo dei valori delle tabelle indicate al Contratto di Pro-		
gramma 2001-2005	»	70
5. GLI STANZIAMENTI AUTORIZZATI PER LEGGE E LE EROGA-		
ZIONI EFFETTUATE	»	72
5.1 Gli stanziamenti autorizzati per Legge	»	72
5.2 Erogazioni relative alle fonti originarie del Contratto di Pro-		
gramma 1994-2000 ed alle successive Leggi Finanziarie	»	75
5.3 Erogazioni da altri provvedimenti legislativi	»	76
5.4 Erogazioni Complessive	»	77
6. STATO DI ATTUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI AL 31 DICEM-		
BRE 2004	»	78
6.1 Premesse	»	78
6.2 Le principali opere realizzate sulla Rete Convenzionale	»	80
6.3 Il materiale rotabile consegnato all'esercizio	»	86
6.4 Le contabilizzazioni al 31 dicembre 2004	»	89
6.4.1 Il sistema di gestione del programma/progetto	»	89
6.4.2 Contabilizzazioni complessive	»	91

6.4.3 Contabilizzazioni del Gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato	Pag.	94
6.4.4 Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel Contratto di Programma 2001-2005	»	97
6.4.5 Contabilizzazioni di Trenitalia S.p.A	»	99
6.4.6 Contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A	»	104
6.4.6.1 Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005	»	104
6.4.6.2 Contabilizzazioni relative al Contratto di Programma 2001-2005 (esclusa AV/AC)	»	113
6.4.6.3 Nuovi progetti di Legge Obiettivo: contabilizzazioni	»	124
6.4.6.4 Contabilizzazioni relative al sistema AV/AC	»	125
6.4.6.5 Quadro generale delle contabilizzazioni di R.F.I. S.p.A	»	129
6.5 Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale	»	135
6.5.1 Contratto di Programma 1994-2000 e I Addendum	»	135
6.5.2 Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	135
6.5.3 II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	137
6.5.4 III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98	»	139
6.5.5 Contratto di programma 2001-2005	»	142
6.5.5.1 Progetto della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli	»	142
6.6 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale	»	147
6.7 Interventi di soppressione dei passaggi a livello	»	152
6.8 Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno	»	155
6.8.1 Le contabilizzazioni	»	155
6.8.2 Le attivazioni	»	157
6.8.3 I ritardi	»	158
6.8.4 Il programma delle accelerazioni	»	159
6.8.5 Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE 85/2002 ...	»	160
6.8.6 Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale	»	161
6.9 Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive	»	167
6.9.1 Conclusioni	»	172
Appendice A – Finanziamenti straordinari per le aree depresse	»	175
Appendice B – Finanziamenti definiti con apposite leggi	»	179
Legge n. 30 del 27/2/1998	»	179
Legge n. 194 del 18/7/1998	»	180
Legge n. 472 del 7/12/1999	»	180
Appendice C – Elenco Allegati	»	183

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 3.1.	– Sintesi degli interventi previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (Tabelle A a A1)	<i>Pag.</i>	13
Tabella 3.2.	– Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	»	15
Tabella 3.3.	– Fonti Primo Addendum	»	16
Tabella 3.4.	– Fonti Secondo Addendum	»	17
Tabella 3.5.	– Mutui autorizzati al 31 dicembre 1992	»	17
Tabella 3.6.	– Riepilogo generale senza ripartizione per anno	»	18
Tabella 3.7.	– Altri provvedimenti legislativi	»	19
Tabella 3.8.	– Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005	»	22
Tabella 3.9.	– Investimenti Primo Addendum	»	23
Tabella 3.10.	– 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	»	25
Tabella 3.11.	– Interventi previsti nel Secondo Addendum	»	28
Tabella 3.12.	– Piano Triennale per la sospensione dei Passaggi a Livello .	»	31
Tabella 3.13.	– Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21 marzo 2000	»	31
Tabella 3.14.	– Piano dell'8 febbraio 1998	»	32
Tabella 3.15.	– Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21 marzo 2000	»	32
Tabella 3.16.	– Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di euro)	»	33
Tabella 3.17.	– Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 3 della Legge 354/98 (milioni di euro)	»	34
Tabella 4.1.	– Investimenti I Addendum	»	43
Tabella 4.2.	– Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. – articolo 8, Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di euro)	»	52
Tabella 4.3.	– Tabella 2-bis del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 – articolo 9, II Addendum Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di euro)	»	54
Tabella 4.4.	– Tabella 3 del Contratto di Programma 2001-2005: Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 – articolo 9 Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di euro)	»	56
Tabella 4.5.	– Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 – articolo 10 Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di euro)	»	58
Tabella 4.6.	– Tabella 5 del Contratto di Programma 2001-2005: Impieghi 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 Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di euro)	»	58
Tabella 4.7.	– Tabella 6 del Contratto di Programma 2001-2005: 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 – (milioni di euro)	»	59

Tabella 4.8.	– Piano di investimenti sul Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Pag.	62
Tabella 4.9.	– Piano di investimenti sul Sistema AV/AC Milano-Verona-Padova e III Valico dei Giovi	»	62
Tabella 4.10.	– Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001 (milioni di euro)	»	63
Tabella 4.10.	– Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002 (milioni di euro)	»	65
Tabella 4.11.	– Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 – II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di euro)	»	66
Tabella 4.12.	– Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 – III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di euro)	»	68
Tabella 4.13.	– Riepilogo dei valori delle Tabelle indicate al Contratto di Programma 2001-2005	»	70
Tabella 5.1.	– Stanziamenti autorizzati per Legge	»	72
Tabella 5.2.	– Aumenti di Capitale da Legge Finanziaria 2004	»	74
Tabella 5.3.	– Evoluzione erogazioni da fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 e dalle successive Leggi Finanziarie ad FS S.p.A.	»	75
Tabella 5.4.	– Evoluzione erogazioni da altri provvedimenti ad FS S.p.A.	»	76
Tabella 5.5.	– Erogazioni complessive	»	77
Tabella 6.1.	– Investimenti (milioni di euro)	»	79
Tabella 6.2.	– Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2004 (dati cumulati al 31 dicembre di ciascun anno)	»	83
Tabella 6.3.	– Opere rilasciate all'esercizio ferroviario per singole annualità	»	84
Tabella 6.4.	– Dettaglio Sistemi Distanziamento dei treni	»	85
Tabella 6.5.	– Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2004	»	86
Tabella 6.6.	– Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2003	»	86
Tabella 6.7.	– Materiale rotabile entrato in esercizio al 2004	»	87
Tabella 6.8.	– Parco rotabili operativo al 2004	»	88
Tabella 6.9.	– Gruppo FS investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di euro)	»	92
Tabella 6.10.	– Gruppo FS investimenti finanziati dallo Stato	»	95
Tabella 6.11.	– Investimenti finanziati dallo Stato e non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005	»	97
Tabella 6.12.	– Trenitalia S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di euro)	»	99
Tabella 6.13.	– Fonti di finanziamento (milioni di euro)	»	100
Tabella 6.14.	– Trenitalia S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato (milioni di euro)	»	101
Tabella 6.15.	– Residuo da contabilizzare	»	103
Tabella 6.16.	– RFI S.p.A. investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005, per tutte le fonti (milioni di euro)	»	106
Tabella 6.17.	– RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonti di finanziamento (milioni di euro)	»	110
Tabella 6.18.	– RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento e gruppo di programma (milioni di euro)	»	111
Tabella 6.19.	– Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle del Contratto	»	113
Tabella 6.20.	– Tabelle del Contratto di Programma 2001-2005 con finanziamenti al 31 dicembre 2004	»	114

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Tabella 6.21.	– Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per gruppi di programma (milioni di euro)	Pag. 117
Tabella 6.22.	– Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento (milioni di euro)	» 120
Tabella 6.23.	– Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per gruppo di programma e fonte di finanziamento (milioni di euro)	» 122
Tabella 6.24.	– Legge Obiettivo (milioni di euro)	» 124
Tabella 6.25.	– Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC contabilizzazioni complessive (milioni di euro)	» 127
Tabella 6.26.	– Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC, erogazioni su fonti pubbliche (milioni di euro)	» 128
Tabella 6.27.	– RFI S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento	» 129
Tabella 6.28.	– RFI S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato	» 132
Tabella 6.29.	– Finanziamenti previsti dall'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	» 135
Tabella 6.30.	– Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97	» 137
Tabella 6.31.	– Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di euro)	» 138
Tabella 6.32.	– Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di euro)	» 139
Tabella 6.33.	– Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	» 140
Tabella 6.34.	– AV/AC TO-MI-NA: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di euro)	» 146
Tabella 6.35.	– Resto del sistema: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di euro)	» 147
Tabella 6.36.	– Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Convenzionale	» 150
Tabella 6.37.	– Distribuzione dei P.L. al 31 dicembre 2004	» 152
Tabella 6.38.	– P.L. soppressi 2000-2004	» 153
Tabella 6.39.	– Interventi per la soppressione di 1.032 PL	» 153
Tabella 6.40.	– Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione	» 154
Tabella 6.41.	– Contabilizzazioni 2003 e 2004 al Sud (milioni di euro)	» 155
Tabella 6.42.	– Contabilizzazioni medie quadriennio 2001-2004	» 157
Tabella 6.43.	– Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione	» 160
Tabella 6.44.	– Studi di fattibilità: stima parametrica della soluzione adottata e fondi per la progettazione preliminare	» 161
Tabella 6.45.	– Stato di attuazione dei progetti al Sud	» 165
Tabella 6.46.	– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord	» 165
Tabella 6.47.	– Evoluzione degli investimenti previsti sulla Rete Convenzionale al 31 dicembre 2004	» 170
Tabella A.1.	– Ripartizione finanziamenti (milioni di euro)	» 175
Tabella A.2.	– Stato di attuazione al 31 dicembre 2004 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98	» 176
Tabella A.3.	– Stato di attuazione Leggi Aree Depresse – Legge 341/95, Legge 135/97, Legge 641/96 e Legge 208/98	» 177
Tabella B.1.	– Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 30/98	» 179
Tabella B.2.	– Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 30/98	» 180
Tabella B.3.	– Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 472/99	» 181
Tabella B.4.	– Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 472/99	» 182

INDICE DELLE FIGURE

Figura 3.1.	– Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000	<i>Pag.</i>	14
Figura 3.2.	– Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	»	15
Figura 3.3.	– Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie	»	21
Figura 3.4.	– Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi	»	22
Figura 3.5.	– Distribuzione degli investimenti	»	23
Figura 3.6.	– Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al Secondo Addendum	»	26
Figura 3.7.	– Ripartizione dei finanziamenti del Secondo Addendum per tipologia	»	28
Figura 5.1.	– Erogazioni complessive	»	77
Figura 6.1.	– Investimenti suddivisi per società	»	79
Figura 6.2.	– Materiale rotabile entrato in esercizio al 2004	»	87
Figura 6.3.	– Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete Convenzionale e AV/AC	»	91
Figura 6.4.	– Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete Convenzionale e AV/AC	»	94
Figura 6.5.	– Andamento delle contabilizzazioni rispetto alle tipologie di progetto	»	104
Figura 6.6.	– Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di programma ..	»	114
Figura 6.7.	– Contabilizzazioni 2003/2004 sui progetti di Tipo 1 e di Tipo 3	»	118
Figura 6.8.	– Contabilizzazioni 2004	»	125
Figura 6.9.	– Contabilizzazioni e Costo a Vita Intera al 2004 del Sistema AV/AC	»	126
Figura 6.10.	– Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale	»	131
Figura 6.11	– Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale	»	134
Figura 6.12.	– Stato di attuazione dei progetti di competenza RFI S.p.A. dell'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000	»	136
Figura 6.13.	– Stato di attuazione dei progetti al Sud 2004	»	163
Figura 6.14.	– Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005	»	163
Figura 6.15.	– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2004 .	»	164
Figura 6.16.	– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2005 .	»	164

1. Premessa

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma insieme all'Atto di Concessione disciplinano i rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e lo Stato. In particolare:

- gli oneri di gestione del Gestore dell'Infrastruttura assunti a carico dello Stato;
- gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura.

Il **primo** Contratto di Programma, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in merito a:

- esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- esercizio delle attività di trasporto merci e viaggiatori (compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale).

Il **secondo** Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992, ha recepito la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni (12 agosto 1992) e disciplinato, per il 1993, i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato azionista, operando una prima e netta distinzione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto. Il secondo Contratto regolava pertanto:

- 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.

Il **terzo** Contratto di Programma, stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 è stato definito in una situazione di stabilità di rapporti tra lo Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A., integrando 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 Addenda finalizzati ad allocare le risorse destinate da Leggi Finanziarie ed altre disposizioni legislative.

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione (D.M. 138-T del 31.10.2000), è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in vigore e **quarto** della serie.

Il I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato stipulato il 24 ottobre 2002 ed è stato finalizzato, tra l'altro, alla ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002.

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18.01.2005, ha provveduto alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 ed ha modificato le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema AV/AC secondo le disposizioni della stessa Legge Finanziaria.

Il III Addendum al Contratto di Programma è stato sottoscritto il 7 aprile 2005. Esso provvede, tra l'altro, all'allocazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria.

Lo strumento del Contratto di Programma ha quindi accompagnato l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. che, nello stesso tempo, ha subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima ha visto il passaggio da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni;
- la seconda, l'avvio del processo di societarizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguente separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nello specifico, nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha trasferito 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 FS 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 31.12.2004 di:

- Contratto di Programma 1994-2000 e relativi tre Addenda;
- Contratto di Programma 2001-2005 e relativi tre Addenda.

Essa è 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.

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 e lo Stato di cui all’art. 14 del Dlgs. n. 188/2003 che si riporta per la parte che qui interessa:

- comma 1 - *i rapporti tra il Gestore dell’Infrastruttura 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;*
- comma 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;*
- comma 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;*
- comma 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.

Comma 1 [...] tale Contratto individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all’infrastruttura, per:

- *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;*
- *attività di manutenzione ordinaria;*
- *contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;*
- *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;*
- *adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.*

3. Il Contratto di Programma 1994–2000

3.1. I contenuti originari e l’evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma 1994-2000 (di seguito Contratto) 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, del materiale rotabile e la ristrutturazione del Gruppo FS. Il Contratto è stato stipulato tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Società Ferrovie dello Stato S.p.A. 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 a carico dello Stato.

I principali interventi da attuare sono riportati nelle Tabelle A e A1, allegate al Contratto (cfr. Allegato 1 della presente Relazione).

La Tabella 3.1 di seguito mostra una sintesi di tali investimenti.

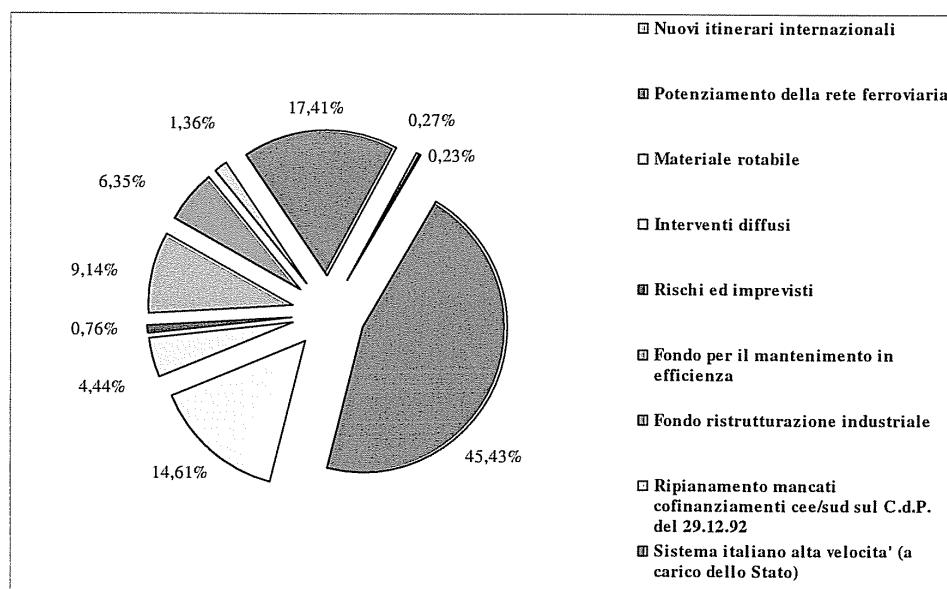
Tabella 3.1 - Sintesi degli interventi previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (Tabelle A e A1)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI (MILIONI DI €)		
	TABELLA A	TABELLA A1	TOTALE A+A1
Nuovi itinerari internazionali	14	51	66
Potenziamento della rete ferroviaria:			12.925
<i>Direttici</i>	9.146	3.778	12.925
<i>Nodi</i>	4.874	2.576	7.451
<i>Reti di bacino</i>	3.551	788	4.339
Materiale rotabile	720	413	1.134
Interventi diffusi	2.530	1.626	4.157
Rischi ed imprevisti	815	447	1.262
Fondo per il mantenimento in efficienza	161	55	216
Fondo ristrutturazione industriale	1.233	1.368	2.601
Ripianamento mancati cofinanziamenti cee/sud sul C.d.P. del 29.12.92	1.807	-	1.807
Sistema italiano alta velocità (a carico dello Stato)	-	387	387
Contributi in corso di costruzione L.av. per il 1995	4.302	650	4.953
Totale a carico dello Stato	20.013	77	77
		8.444	28.457

La Figura 3.1 presenta la suddivisione percentuale delle risorse finanziarie previste dal Contratto (cfr. Tabella 3.1, totale A + A1) per i principali interventi da realizzare mediante l'attuazione dello stesso. In particolare, il 45,43% delle risorse è destinato al potenziamento della Rete Ferroviaria esistente, il 17,41% al sistema Alta Velocità e il 14,61% al materiale rotabile. Quindi, il 67,45% delle risorse è dedicato al miglioramento qualitativo e quantitativo del sistema ferroviario nazionale mentre il 32,55% ad altri interventi tra i quali:

- Fondo per il mantenimento in efficienza (9,14%);
- Fondo ristrutturazione industriale (6,35%);
- interventi diffusi (4,44%);
- ripianamento dei mancati cofinanziamenti CEE/SUD sul Contratto di Programma del 29.12.1992.

Figura 3.1 – Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000



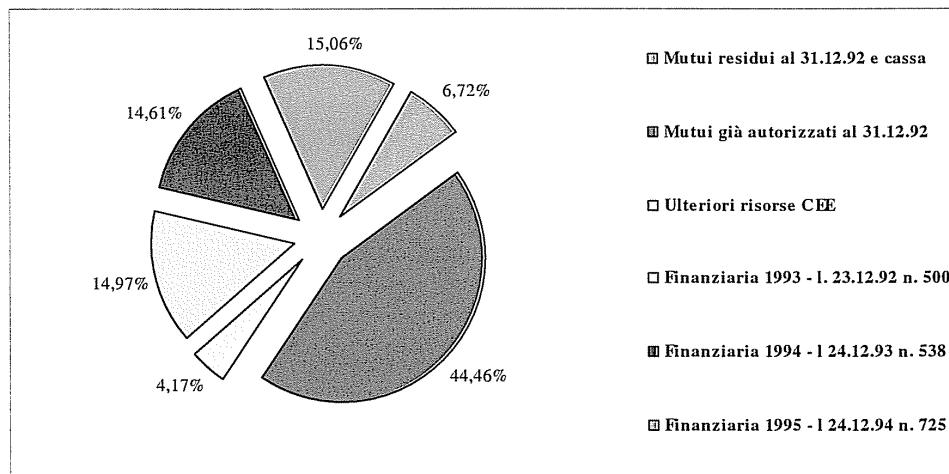
Lo stesso Contratto, inoltre, indicava altri interventi di sviluppo, potenziamento e mantenimento in efficienza della Rete Ferroviaria, da realizzare con ulteriori investimenti e fabbisogni aggiuntivi stimati pari a circa 20.150 milioni di euro (39.000 miliardi di lire).

Nella Tabella 3.2, 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 3.2 - Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

FONTI ORIGINARIE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	MILIONI DI €
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92	12.653
Ulteriori risorse CEE	1.188
Finanziaria 1993 – Legge 23.12.92 n. 500	4.261
Finanziaria 1994 – Legge 24.12.93 n. 538	4.157
Finanziaria 1995 – Legge 24.12.94 n. 725	4.287
Totali fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	28.457

La Figura 3.2 presenta la distribuzione dello stanziamento originario tra le diverse fonti di finanziamento indicate dal Contratto.

Figura 3.2 – Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

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

In particolare:

- il D.L. n. 41 del 23.02.1995, convertito in Legge 22.03.1995 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 FS S.p.A., ridetermina, all'art. 2, comma 14, gli apporti al capitale sociale previsti dalla Finanziaria 1995 (così come modificata dal citato D.L. n. 41/95) e dalla 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 FS S.p.A. 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 S.p.A. 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 I Addendum al Contratto. La Tabella 3.3 riporta il riepilogo delle fonti di copertura del I Addendum per un totale di 3.763 milioni di euro (7.286 miliardi di lire).

Tabella 3.3 – Fonti I Addendum

FONTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Decreto Legge n. 41 del 23.02.95 (conv. Legge 22/03/95 n. 85)	-676
Finanziaria 1996 – Legge n. 550 del 28.12.95	4.617
Legge 662/96 art. 2 comma 14	-15
Finanziaria 1997 – Legge n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163
Importo I Addendum	3.763

Successivamente la Legge Finanziaria 1998:

- reca maggiori risorse al capitale sociale di FS S.p.A. per 6.611 milioni di euro (12.800 miliardi di lire);
- 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 al II Addendum del Contratto (per 1.859 milioni di euro) e del successivo II Addendum (per 4.235 milioni di euro).

Tabella 3.4 – Fonti II Addendum

FONTI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611
Finanziaria 1998 – Legge. n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516
Importo II Addendum	6.094
<i>di cui</i>	
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 accessi, pari a 7.982 milioni di euro, prevedendo un pari importo in aumenti di capitale. In particolare, la seconda riga della Tabella 3.2 (mutui già autorizzati al 31.12.92), diventa:

Tabella 3.5 – Mutui autorizzati al 31/12/1992

MUTUI AUTORIZZATI	MILIONI DI €
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accessi al 27.12.97 (Finanziaria 1998)	4.671
Finanziaria 1998 – Legge 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 III Addendum al Contratto – assegna in Tabella D (come spese in conto capitale) ulteriori 26 milioni di euro (50 miliardi di lire): detto stanziamento 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 3.6.

Tabella 3.6 – Riepilogo generale senza ripartizione per anno

RIEPILOGO GENERALE	MILIONI DI €
Fonti originarie del C.d.P.	28.457
Riduzione D.L. n. 41 del 23.02.95 (conv. l 22/03/95 n.85)	-676
Finanziaria 1996 - Legge n. 550 del 28.12.95	4.617
Legge 662/96 art. 2, comma 14	-15
Finanziaria 1997 – Legge n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163
Finanziaria 1998 - Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611
Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516
Finanziaria 2000 - Legge n. 488 del 23.12.99 (Tabella D)	26
Totale	38.340

I Addendum 3.763 milioni
di euro

II Addendum (e preliminare)
6.094 milioni di euro

La Tabella 3.6 esplicita le riduzioni sulle Finanziarie 1995-1998 (tale importo risulta dalla somma degli importi negativi riportati nella stessa), pari a 1.370 milioni di euro (2.654 miliardi di lire).

Il III Addendum al Contratto, 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 Legge 488/99 (Finanziaria 2000).

Al fine di rappresentare compiutamente il quadro delle risorse stanziate 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 Tabella 3.7.

Tabella 3.7 – Altri provvedimenti legislativi

PROVVEDIMENTI	IMPORTO ORIGINARIO (MILIONI DI €)	IMPORTO RIDOTTO (MILIONI DI €)
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 ¹	133
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al C.d.P. 1994–2000	1.541 ²	1.523
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con D.M. 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

¹FS 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.

²Come rivisto dalla Legge 488/99 (Finanziaria 2000)

Gli importi originari di alcuni specifici provvedimenti legislativi si sono ridotti, come evidenziato nella Tabella 3.7, a seguito del passaggio in economia dei Fondi stanziati nel 1998, operato dalla Legge 144/99.

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 158 milioni di euro, anche interventi di Ferrovie Nord Milano e del Comune di Como.

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano a 41.751 milioni di euro pari alla somma delle fonti originarie del Contratto e delle Finanziarie 1995-2000 per 38.340 milioni di euro (di cui alla Tabella 3.6) e di altri provvedimenti legislativi per 3.411 milioni di euro (di cui alla Tabella 3.7).

Sulle erogazioni di cassa effettuate a favore di FS S.p.A. 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 Addenda erano ancora in corso. La società FS S.p.A., 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 RFI 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 di Impresa 1999-2003) 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), del successivo aggiornamento del 2003 (versione ottobre 2003 - Delibera n. 103 del 13 novembre 2003) e dell'aggiornamento del 2004 (versione aprile 2004 - Delibera CIPE n. 91 del 2004), 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.

A tali modifiche si è provveduto con gli Addenda II, III e con lo schema di IV Addendum (attualmente in fase di perfezionamento) al Contratto di Programma 2001-2005.

Gli effetti della ristrutturazione del Gruppo FS e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle Figure 3.3 e 3.4.

Figura 3.3 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie

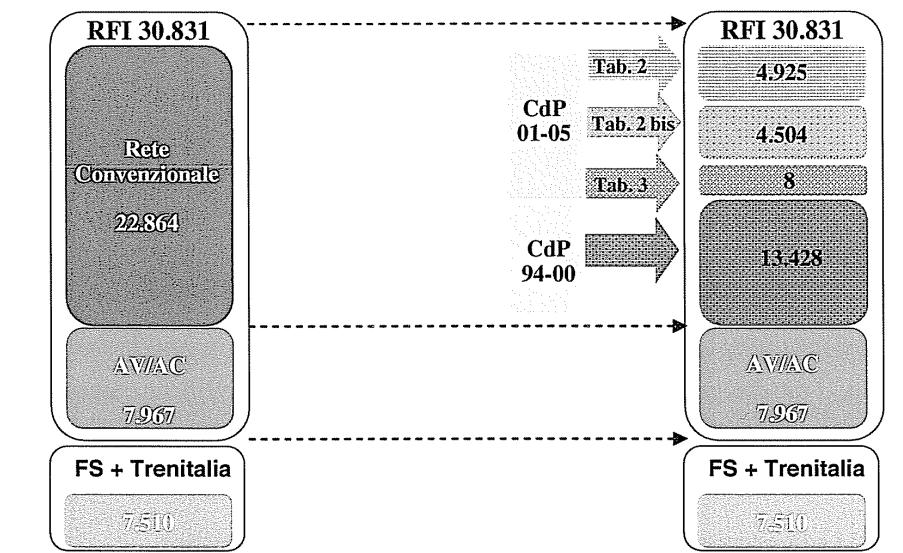
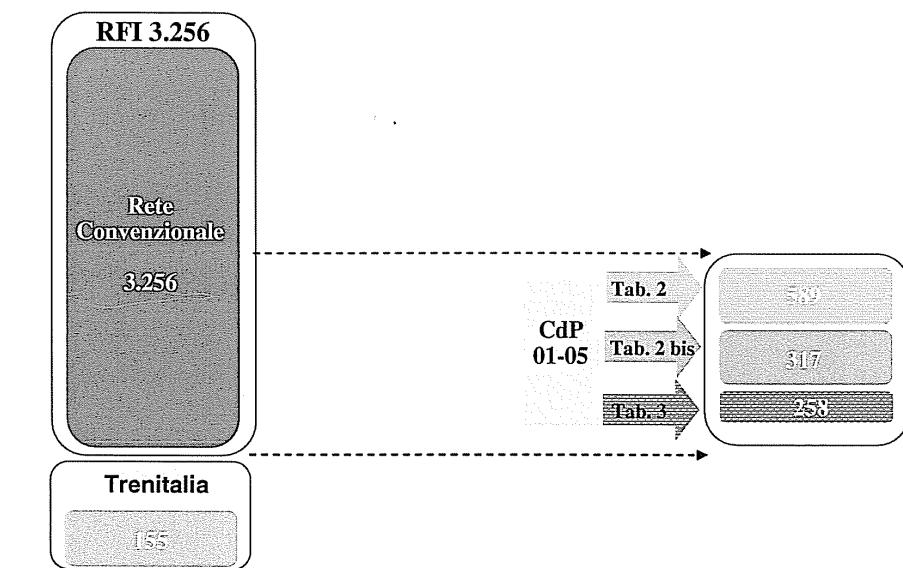


Figura 3.4 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi

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 Contratto di Programma 2001-2005 è riportato in Tabella 3.8.

Tabella 3.8 – Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005

SOCIETÀ	C.D.P. 1994-2000	ALTRÉ LEGGI	TOTALE
RFI S.p.A.	13.428	2.075	15.503
FS S.p.A.+ Trenitalia S.p.A.	7.510	155	7.665
Totale	20.938	2.230	23.168

Il quadro fin qui fornito riferisce, quindi, dei contenuti originari del Contratto di Programma 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. I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

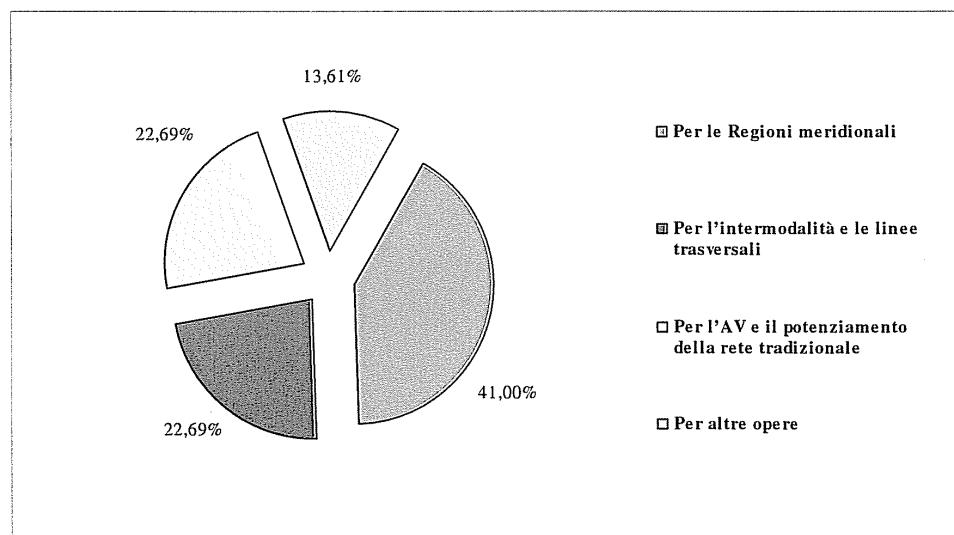
Al fine di regolare la definizione di un programma di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle A e A1 del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 è stato sottoscritto il I Addendum al Contratto stesso.

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

Tabella 3.9 – Investimenti I Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	Milioni di €
Per le Regioni meridionali	1.543
Per l'intermodalità e le linee trasversali	854
Per l'AV e il potenziamento della Rete Convenzionale	854
Per altre opere	512
Totale	3.763

Figura 3.5 – Distribuzione degli investimenti



Dal Figura 3.5 si rileva la significativa concentrazione degli investimenti sulle opere nelle Regioni meridionali, cui viene dedicato il 41% delle risorse disponibili.

Il dettaglio degli interventi è riportato, per ciascun settore di intervento, in Allegato 2.

3.3. II 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 di Ferrovie dello Stato S.p.A., 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 del capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., da apportare ai finanziamenti per investimenti già assentiti con precedenti provvedimenti legislativi.

3.3.2. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma

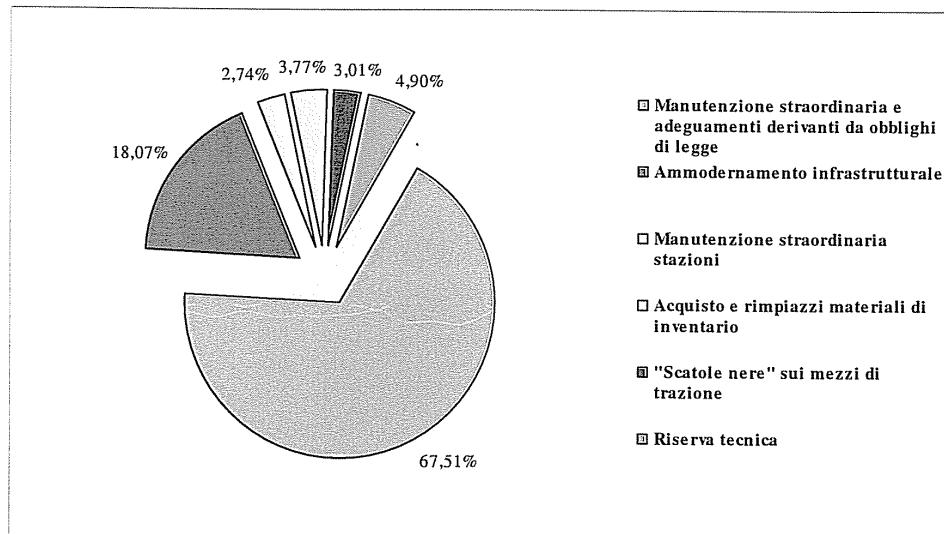
L'accordo preliminare al II Addendum si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro, a valere sulle risorse apportate dalla Legge 450/97, destinato al finanziamento di interventi di mantenimento in efficienza e di adeguamento di linee ed impianti, al fine di far fronte alle esigenze 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.

Tabella 3.10 - Ripartizione per programma delle assegnazioni per il mantenimento in efficienza, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA		MILIONI DI €
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBLIGHI DI LEGGE	1.255
<i>Progetti</i>	<i>Manutenzione straordinaria armamento</i>	441
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	274
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell'infrastruttura</i>	385
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	155
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	336
<i>Progetti</i>	<i>Aumento produttività</i>	284
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	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

Figura 3.6 – Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al II Addendum

La Figura 3.6, rappresenta la distribuzione delle risorse finanziarie previste dall'Accordo Preliminare al II Addendum tra i diversi programmi da realizzare. Risulta significativa la quota percentuale, pari al 67,51%, destinata alla manutenzione straordinaria e agli adeguamenti derivanti dagli obblighi di legge del sistema ferroviario. Di minor rilievo risultano le quote percentuale di risorse destinate a:

- ammodernamento infrastrutturale (18,07%);
- acquisto e rimpiazzi materiale di inventario (3,77%);
- scatole nere su mezzi di trazione (3,01%);
- manutenzione straordinaria stazioni (2,74%).

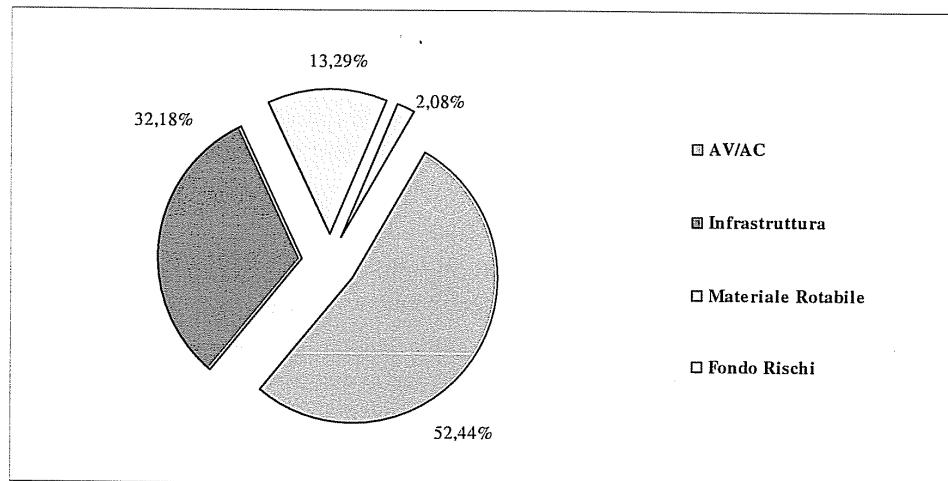
3.3.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Come già detto, l'Accordo Preliminare al II Addendum del Contratto di Programma ha contrattualizzato una prima parte, pari a 1.859 milioni di euro, dei 6.094 previsti dalla Legge 450/97; per la restante quota (4.235 milioni), è stato predisposto il seguente programma di utilizzo (confluito nel II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000):

- circa il 50% delle risorse è stata allocata per investimenti sulla Rete esistente, nonché per nuove forniture di materiale rotabile (prevalentemente del Trasporto Regionale) e per il *reengineering* di quello esistente. In sintesi sono stati previsti interventi per:
 - mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti,
 - potenziamento mirato di linee ed impianti tra cui il completamento di opere e forniture in avanzato corso di realizzazione, specialmente nei Nodi,
 - efficientamento ed incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione, nonché per le esigenze connesse al servizio di trasporto metropolitano/regionale e al progetto Grandi Stazioni,
 - potenziamento ed 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 stata destinata alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità/Alta Velocità. In particolare:
 - alla realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli e alla progettazione del "Resto del Sistema" (Milano-Genova e Milano-Venezia);
 - 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 categorie tipologiche presentate nella Figura 3.7.

Figura 3.7 – Ripartizione dei finanziamenti del II Addendum per tipologia



Il programma degli interventi è mostrato nella Tabella 3.11. Ulteriori informazioni sono riportate nell'Allegato 4.

Tabella 3.11 – Interventi previsti nel II Addendum

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
Quadruplicamento ad Alta Capacità e Velocità	2.221
<i>Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli: tranches di rifinanziamento (quota parte dello Stato)</i>	2.066
<i>Progettazione altri tratti: rifinanziamento</i>	
<i>Contributi in corso di costruzione per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli: tranches di rifinanziamento</i>	155
Interventi sull'infrastruttura esistente	1.363
<i>Mantenimento in efficienza linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)</i>	413
<i>Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile: mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi</i>	98

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
<i>Rifinanziamento progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati</i>	<i>181</i>
<i>Interventi alle linee, ai Nodi ed agli impianti esistenti, previsti dalle conferenze dei servizi relativi alla Torino-Milano-Napoli: 1^a tranche</i>	<i>181</i>
<i>Nuovi progetti:</i>	
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>	<i>62</i>
<i>Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>	<i>52</i>
<i>Grandi Stazioni</i>	<i>196</i>
<i>Impianti e terminali merci</i>	<i>103</i>
<i>Tecnologie di Rete: interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli</i>	<i>41</i>
<i>Sistemi di obliterazione, contenimento evasione, informazione al pubblico etc</i>	<i>36</i>
Materiale rotabile	563
<i>Forniture in corso: rincari, scorte tecniche e maggiori forniture</i>	<i>116</i>
<i>Acquisto nuovo materiale rotabile revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici</i>	<i>336</i>
<i>Tecnologie dei rotabili: attrezzaggio mezzi con sistema vigilante ed atc</i>	<i>111</i>
Fondo per la progettazione di nuove opere, rischi, imprevisti e sperimentazione	88
Total	4.235

3.4. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

3.4.1. Il quadro normativo

L'art.1 della Legge 08.10.1998 n. 354 ha autorizzato FS 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 FS S.p.A. a realizzare 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.

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, in Tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire) relativi alla Legge 354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro (616 miliardi di lire) rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa Legge 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 Legge 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 Legge 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 III 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 3.7), 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 Legge 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'08.02.1999) esistevano 8.542 passaggi a livello (di seguito P.L.), di cui 6.230 manovrati e custoditi da personale di FS S.p.A. e 2.312 manovrati direttamente da privati, distribuiti secondo la Tabella 3.12.

Tabella 3.12 – Piano Triennale per la soppressione dei Passaggi a Livello

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttrici nazionali e Nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4.945	2.035
Totale parziale	6.230	2.312
Totale	8.542	

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.

Tabella 3.13 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	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 ad FS 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 3.000 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 7.770 P.L., ripartiti come mostra la seguente Tabella 3.14.

Tabella 3.14 – Piano dell'08.02.1998

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttive nazionali e Nodi	192	50
Direttive internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4.895	2.030
Totale parziale	5.535	2.235
Totale	7.770	

Con la classificazione del precedentemente citato D.M.T. del 21.03.2000, la Tabella di riferimento diventa la 3.15.

Tabella 3.15 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	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 FS S.p.A., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della Legge 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 Direttive nazionali e Nodi, sulle Direttive Internazionali e sulle Linee Trasversali per un totale di 845 P.L.

Sostanzialmente il Piano Triennale 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 (1.080 miliardi di lire).

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

Il relativo piano, proposto da FS S.p.A., 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 25.07.2002.

Sulla situazione attuale dei P.L. presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del Piano Triennale di soppressione si dirà al paragrafo 6.7.

3.4.3. Articolo 3 della Legge 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della Legge 354/98, FS 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 Direttive 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 definito il contributo per il V corridoio in Slovenia).

Nelle successive Tabelle sono elencati gli interventi previsti dal 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 3.16 – Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
Interventi di soppressione dei passaggi a livello		
Piano triennale 1998-2000	503	488

Tabella 3.17 - Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 3 della Legge 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
Itinerario Torino-Modane		
Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modena	78	78
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39
Itinerari Sempione, Luino, Chiasso		
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	16
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:		
<i>Variante di Novara e sistemazione del Nodo</i>	49	49
<i>Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate</i>	3	3
<i>Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara</i>	26	26
<i>Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1° fase gronda nord-est di Milano</i>	62	62
<i>Raddoppio Bergamo-Treviglio</i>	52	62
Itinerario Brennero e linee afferenti		
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcipadano: 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
Itinerario Messina-Catania		
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
Nodo di Palermo		
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62
Principali direttive e itinerari alternativi		
Potenziamento impianti per il traffico merci	67	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67	43
Totale parziale	1.038	1.035
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0	0
Totale	1.038	1.035

3.4.4. Articolo 4 della Legge 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 della rete FS e della rete di 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 06.11.2001 (che sostituisce il D.M. 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad FS S.p.A. (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 milioni di euro, è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

4. Il Contratto di Programma 2001-2005

4.1. Inquadramento generale

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE n. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 02.05.2001. 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 Contratto di Programma 2001-2005).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e dei suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 e aprile 2004), 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 I 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 108 miliardi di euro (inclusi gli investimenti relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli ed al cosiddetto "Resto del Sistema").

Con la stipula degli Addenda I, II, III al Contratto di Programma 2001-2005 sono state ripartite le somme recate rispettivamente dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge 289/2002 (Legge Finanziaria 2003), e dalla Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004).

E'attualmente in corso di esame lo schema di IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 che provvede, tra l'altro, ad allocare le risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2005.

Considerando le fonti di finanziamento attualmente disponibili, l'ammontare complessivo dei fabbisogni finanziari necessari per il completamento dei lavori previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si attesta intorno ai 71,5 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 (III Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), circa 38,3

miliardi di euro dovranno essere reperiti tramite Infrastrutture S.p.A.(di seguito ISPA) 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 31.12.2004.

4.1.1. PGT, Piano d'impresa di FS 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 (di seguito 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 (direttive 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 Convenzionale, 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 societarizzazione, 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 FS 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 su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC;
- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT su Rete Convenzionale, 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 III 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 (di seguito 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 i suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 ed aprile 2004).

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. 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 regolamenta 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:

- mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;
- miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;
- redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);
- sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;
- tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;
- 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;
- potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;
- 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 RFI 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 28.02.2002, 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 RFI S.p.A. in data 14.09.2001 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, RFI 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 I 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 02.08.2002 il CIPE ha approvato definitivamente il I 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 29.09.2002, anche per i riflessi di ordine finanziario per l'anno 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, prevedendo per RFI S.p.A. 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 S.p.A. 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, con delibera n. 103/03, 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 S.p.A. a presentare una nuova proposta di aggiornamento del PPI - che tenga conto delle prescrizioni formulate - entro il mese di aprile 2004.

In particolare, la versione 2003 del Piano che presentava un "monte investimenti" pari a circa 165 miliardi di euro, contro i 123 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di settembre 2002 conteneva 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 III Valico dei Giovi ("Resto del Sistema"), anche le linee di valico, gli shunt merci dei Nodi, l'estensione a Sud della 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 prescritto dalla Delibera CIPE n. 103/2003, RFI S.p.A. ha presentato ad aprile 2004, un aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI 2004). Conformemente alla sopra citata Delibera, detto PPI ha rappresentato un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi recependo le indicazioni ivi contenute e relative, sostanzialmente, alla metodologia di pianificazione degli investimenti, al contenimento degli incrementi dei costi, ed all'accelerazione degli investimenti nel Mezzogiorno.

Il nuovo aggiornamento del Piano delle Priorità, presenta un “monte investimenti” pari a circa 168 miliardi di euro (contro i 165 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di ottobre 2003), ed è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 20.12.2004.

Rispetto alle precedenti versioni, il PPI 2004 dedica un'attenzione maggiore al Mezzogiorno. Il valore complessivo degli investimenti in tale macroarea è di circa 63 miliardi di euro, pari al 39% del totale relativo al territorio nazionale.

Inoltre, grazie alle azioni avviate dal CIPE su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta avviato un processo che tende a ridurre il gap di capacità progettuale tra gli investimenti ferroviari nel Mezzogiorno ed il resto del Paese.

Sempre riguardo agli investimenti nel Mezzogiorno, la Delibera CIPE n. 91/2004 approva la proposta di RFI S.p.A. di riallocazione delle risorse finanziarie provenienti dai rimborsi comunitari FESR, complessivamente pari a 549,5 milioni di euro. La medesima Delibera, inoltre, prevede che, una quota delle risorse accantonate dalla delibera n. 19/2004 per il “Fondo progettazioni RFI S.p.A.” venga destinata alla progettazione preliminare dei sette interventi nel Mezzogiorno per i quali, lo stesso Comitato, aveva disposto l'avvio degli studi di fattibilità (ex Delibera CIPE n. 85/2002).

Complessivamente il Piano presenta un fabbisogno di circa 110 miliardi di euro, dei quali 10,737 a valere sugli aumenti di capitale di FS S.p.A. per l'anno 2005.

Per quanto concerne il prosieguo dell'attività programmatoria di RFI S.p.A., la citata Delibera n. 91/2004 fornisce una serie di indicazioni riguardanti, sostanzialmente, l'attività progettuale del gestore (prevedendo il ricorso sistematico allo studio di fattibilità ed il rafforzamento del processo interno di validazione dei progetti) e la metodologia di valutazione e di pianificazione degli investimenti, cui RFI S.p.A. dovrà conformarsi con la stipula del prossimo Contratto di Programma. Con l'Addendum in questione, comunque, RFI S.p.A. assumerà gli impegni relativi al monitoraggio semestrale degli investimenti nel Mezzogiorno e nel settore della sicurezza in generale, di pari prescritti dal CIPE.

4.1.3. I 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 I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sono state ripartite secondo il seguente schema:

Tabella 4.1 – Investimenti I Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti Rete Convenzionale	905
Total	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 S.p.A. 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. II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, approvato nel suo schema con le Delibere CIPE n. 29 del 25 luglio 2003 e n. 22 del 29 settembre 2004, è stato sottoscritto il 18 gennaio 2005.

Relativamente al settore degli investimenti, il II 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 29.09.2002;
- 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 S.p.A. per gli investimenti di RFI S.p.A.;
- la ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli e resisi 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 S.p.A. (di seguito 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, ora denominati “contributi dello Stato ex legge n. 78/1994 ed ex legge n. 289/2002 (Legge Finanziaria 2003) in fase di costruzione” 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 milioni di euro, valore che corrisponde alle erogazioni (al netto dei contributi in corso di costruzione) effettuate nel corso degli anni a beneficio del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli a fronte di complessivi stanziamenti di 11.697 milioni di euro.

L'importo erogato per la copertura degli interessi del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli risultava pari a 559 milioni di euro, a valere su una stima totale quantificata in complessivi 5.251 milioni di euro 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 III 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 III valico dei Giovi e della tratta Milano-Verona (nelle sedute del 29.09.2003 e del 05.12.2003), ha infatti espresso il proprio orientamento in tal senso, autorizzando RFI S.p.A. 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 milioni di euro (al netto dei contributi in corso di costruzione), contrattualizzati nel Contratto di Programma 2001-2005 e relativo I 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 milioni di euro. Nella Legge Finanziaria 2003, ancorché non ancora erogate per cassa, sono state comunque riportate le risorse non ancora utilizzate, che ammontano a 6.569 milioni di euro (pari alla differenza tra lo stanziato di 11.697 e l'erogato di 5.128 milioni di euro).

Nel corso 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 S.p.A., pari a 5.314 milioni di euro, rimanendo confermata la disponibilità dei residui 1.255 milioni di euro tra gli stanziamenti da erogare per cassa, ancorché con mutata destinazione di utilizzo.

Il II Addendum ha provveduto a ripartire tale somma nel seguente modo:

- 139 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata ai contributi in corso di costruzione 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 milioni di euro da ripartire con il successivo III 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 II Addendum. In dettaglio, i 3.942 milioni di euro stanziati nella Tabella D, in coerenza con quanto riportato nel PPI di settembre 2002, vengono così destinati:

- 3.184 milioni di euro per investimenti su Rete Convenzionale;
- 542 milioni di euro per interventi in manutenzione straordinaria (Tabella 4);
- 216 milioni di euro per coprire una parte degli contributi in corso di costruzione 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 milioni di euro a valere sui precedenti impegni dello Stato comunque destinati all'AV/AC, di cui si è già detto in precedenza.

Nell'articolato dell'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. III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato approvato nel suo schema con la delibera CIPE n. 23 del 29 settembre 2004 ed stato sottoscritto il 7 aprile 2005.

L'Addendum in parola, relativamente alla sezione investimenti, ha come principali contenuti i seguenti punti:

1. l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella Tabella 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
 2. 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;
 3. 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 milioni di euro, 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;
 4. una nuova allocazione, che modifica la precedente disposta dal II Addendum, dei 1.116 milioni di euro citati nel paragrafo precedente.
- Relativamente al punto 3, la ripartizione dei finanziamenti della Legge 24 dicembre 2003 n. 350 (Legge Finanziaria 2004), i 6.700 milioni di euro sono così ripartiti:
- 6.496 milioni di euro, a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli contributi in corso di costruzione di cui alla Tabella 7, indicate al Contratto di Programma 2001-2005, così come modificate in base alle disposizioni dell'Addendum ed a completa copertura dei fabbisogni per l'anno 2004 riportati nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE. In particolare:
 - (i) 542 milioni di euro per manutenzione straordinaria (35% al Sud),
 - (ii) 1.000 milioni di euro per il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti descritto in precedenza (35% al Sud),
 - (iii) 4.393 milioni di euro per investimenti (35% al Sud),
 - (iv) 561 milioni di euro per i contributi dello Stato in fase di costruzione dell'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli,
 - 204 milioni di euro, ad ulteriore finanziamento del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina;
- Relativamente al punto 4 la riallocazione dei 1.116 milioni di euro, 1.100 milioni di euro sono stati destinati a far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 del 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". Tale schema di

ripartizione ha consentito, da un lato di diminuire le risorse da porre a carico, per gli investimenti sull'Infrastruttura ferroviaria della Legge Finanziaria per l'anno 2005, e dall'altro di confermare l'impegno dello Stato al miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario.

4.1.6. IV Addendum del Contratto di Programma 2001-2005

Sulla base dell'aggiornamento del PPI versione aprile 2004 è stato predisposto lo schema di IV Addendum al Contratto di Programma, del quale è stato avviato l'iter approvativo da parte del CIPE.

Le finalità di detto Addendum sono:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella Tabella 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 con Delibera n. 91 il 20.12.2004;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di FS S.p.A. riportate nella Tabella D della Legge Finanziaria 2005, in considerazione dei fabbisogni previsti, per l'anno 2005, dal Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 20.12.2004;
- la parziale rimodulazione delle risorse allocate con il III Addendum al Contratto per i 7 interventi nel Mezzogiorno per i quali il CIPE, con delibera n. 85/2002, aveva disposto l'avvio degli studi di fattibilità;
- la riallocazione delle risorse FESR rivenenti dalla rendicontazione di "Progetti Volano";
- gli ulteriori obblighi per il Gestore dell'Infrastruttura relativi al monitoraggio degli investimenti, previsti dalla delibera CIPE 91/2004.

L'Addendum sarà oggetto di diffusa trattazione nella prossima relazione di monitoraggio degli investimenti, allorquando si relazionerà sulle attività dell'anno 2005, 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 2004.

4.2. Il programma degli investimenti su Rete Convenzionale

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 direttive 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 49.004 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. 91 del 20.12.2004

Per ulteriori informazioni relative agli investimenti di cui trattasi si rimanda all'Allegato 6.

Tabella 4.2 – Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. - articolo 8, Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE	
				FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
Rete Fondamentale	<i>Direttrice Adriatica</i>	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	336	336	-
		Raddoppio della Pescara-Bari ¹	1.020	1.008	12
	<i>Direttrice Brennero</i>	Raddoppio Bologna-Verona	1.044	1.008	36
	<i>Direttrice Milano/Ventimiglia</i>	Raddoppio Genova-Ventimiglia	774	774	-
	<i>Direttrice Milano-Venezia</i>	Quadruplicamento Padova-Mestre	467	439	28
	<i>Direttrice Tirrenica Nord</i>	Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	948	948	-
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	134	113	21
	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	349	318	31
	<i>Interventi AV sulle linee della Rete convenzionale</i>	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	525	327
	<i>Sistema Linee di accesso Gottardo</i>	Corridoio europeo n. 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno) ¹	1.000	83	917
Rete Complementare	<i>Itinerari internazionali</i>	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale ¹	2.278	-	2.278
		Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	-
	<i>Riqualificazione stazioni</i>	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	52	-
	Sub-totale Rete Fondamentale		9.286	5.635	3.651
	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-
	<i>Rete Calabria</i>	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	332	-
	<i>Rete Sardegna</i>	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	215	-
	<i>Rete Siciliana</i>	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	1.073	1.073	-
		Raddoppio Palermo-Messina ¹	2.503	2.503	-
Nodi	<i>Studi di fattibilità progetti infrastrutturali</i>	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-
	Sub-totale Rete Complementare		4.155	4.155	-
	<i>Direttrice Milano-Venezia</i>	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	97	-
	<i>Nodo di Bologna</i>	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	362	-
	<i>Nodo di Milano</i>	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	158
		Collegamento Aeroporto Malpensa	70	48	22

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
<i>Nodo di Roma</i>	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	64	-	
	P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	21	
	PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase) ²	54	2	52	
	Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	26	
<i>Nodo di Torino</i>	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2 ^a fase)	54	-	54	
	Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	25	
	Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	954	753	201	
	Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	
<i>Nodo di Venezia</i>	Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	
	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	-	
Sub-totale Nodi			2.009	1.449	559
<i>Diffusi</i>	<i>Programma GSM-R</i>	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	-
	<i>Ricerca</i>	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	11
	<i>Sistema Controllo Marcia Treni</i>	Sistema Controllo Marcia Treno (2 ^a fase)	1.033	1.033	-
	<i>Studi di fattibilità progetti infrastrutturali</i>	Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Martigny. Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.	26	26	-
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	413	-
	Sub-totale Diffusi		1.639	1.628	11
	Totale generale		17.089	12.868	4.221

¹ I progetti beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

² I progetti che presentano un Costo a Vita Intera stimato su base parametrica

Tabella 4.3 - Tabella 2bis del Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 - articolo 9, II Addendum Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
Rete Fondamentale	Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	49	-
	Diretrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	315	279	37
		Sistemazione Nodo di Bari	160	160	-
	Diretrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	60	58	2
	Diretrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	308	292	16
	Diretrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	840	840	-
	Diretrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	64	62	2
	Diretrice Milano/Ventimiglia	Sistemazione Tecnologica Milano-Milano/Ventimiglia	43	39	5
	Diretrice Orte-Falconara	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	652	613	39
	Diretrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	437	378	59
Rete Complementare	Nodo di Novara	Sistemazione Nodo di Novara ¹	200	49	151
	Nodo di Verona	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	55	51	4
	Sub-totale Rete Fondamentale		3.184	2.870	314
	Diretrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto ^{1,2}	825	825	0
		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	355	335	20
Rete Siciliana	Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	199	-
	Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa	495	495	-
	Sviluppo traffico tradizionale	Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale F.S.	29	24	5
	Sub-totale Rete Complementare		1.903	1.878	25
Nodi	Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26	-
		Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	62	46	16

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

TIPO RETE	PROGRAMMA	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
<i>Nodo di Genova</i>	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	157	146	11	
	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	210	206	4	
	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	513	473	40	
	Raddoppio Milano-Mortara ¹	606	207	399	
<i>Nodo di Milano</i>	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	81	-	
	Passante Milanese	159	144	15	
	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	239	239	1	
<i>Nodo di Roma</i>	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	361	361	-	
	Raddoppio Prenestina-Lunghezza	75	60	15	
	P.G.R. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana	73	70	3	
	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	174	174	-	
<i>Nodo di Venezia</i>	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	160	141	19	
Sub-totale Nodi			2.897	2.374	523
<i>Diffusi</i>	<i>Programma ricerca ERTMS</i>	Ricerca ERTMS	18	14	4
Sub-totale Diffusi			18	14	4
Totale generale			8.002	7.136	865

¹ Progetti che beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

²I valori includono l'incremento di costo di 31 milioni di euro e le risorse di pari importo, assegnate a valere sui fondi della Legge Obiettivo, in conformità a quanto stabilito dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare (Delibera n. 46 del 29/09)

Tabella 4.4 - Tabella 3 del contratto di Programma 2001-2005: Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 - articolo 9 Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

TIPO RETE	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
Rete Fondamentale	Valichi ²	258	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttive Adriatica) ¹	800	70	730
	Quadruplicamento Tortona - Voghera ²	600	4	596
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara) ²	2.500	219	2.281
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia ¹	1.855	53	1.802
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase ²	207	52	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale) ¹	1.540	620	921
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase ¹	62	62	-
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	1	-
	Accessibilità a Malpensa da sud	470	-	470
Sub-totale Rete Fondamentale¹		8.293	1.080	7.213
Rete Complementare	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio ¹	1.970	458	1.512
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano ²	129	26	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento ²	52	52	-
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	164	164	-
	Venafro-Termoli ³	50		
	Battipaglia - Potenza - Metaponto ³	865		
	Taranto - Metaponto - San Lucido ³	792		
	S.Gavino-Sassari/Olbia ³	550	80	3.976
	Roma-Pescara ³	1.184		
	Palermo-Trapani ³	432		
Nodi	Siracusa-Gela ³	183		
	Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	375	23	-
	Sub-totale Rete Complementare	6.745	802	5.591
	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	150	-
Sistemazione a PRG Firenze SMN		77	49	28
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci¹		2.375	66	2.309

TIPO RETE	DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FONDI FESR PPI 2004)	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud) ¹	1.392	40	1.352
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci ^{1,2}	1.200	56	1.144
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole) ¹	624	624	0
	Sub-totale Nodi	5.818	985	4.833
Diffusi	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni ²	103	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	155	878
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 ^a fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	566	310	256
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2 ^a e 3 ^a fase)	340	240	100
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	207	-
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	36	0
	Itinerari merci	181	120	61
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	149	52
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	34	100
	Ammodernamento infrastrutturale Piano Sicurezza (fasi ulteriori)	66	0	66
	Fondo di riserva progetti Sud	116	16	100
	Soppressione PL regioni Sud	75	30	45
	Sub-totale Diffusi	3.056	1.296	1.761
Totale generale		23.913	4.162	19.398

¹ Progetti che beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)² Progetti che presentano un Costo a Vita Intera stimato su base parametrica³ Le coperture al 2004 includono le risorse assegnate dal CIPE con la delibera n. 21 del 29.09.2004)

4.2.2. Altri investimenti diffusi e di ricerca

Trattasi sostanzialmente di:

- investimenti di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti per un totale di 2.918 milioni di euro, oggetto della Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005 e successive modifiche;
- investimenti sulle linee e sugli impianti contenuti nel nuovo Piano di upgrading della rete per un totale di 2.100 milioni di euro, oggetto della Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005 e successive modifiche;
- 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 220 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).

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 aprile 2004).

Tabella 4.5 – Tabella 4 del Contratto di Programma 2001.2005: Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 - articolo 10 Contratto di Programma 2001-2005 (milioni di €)

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
Totalle	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018
Coperture finanziarie al 31/12/2004						4.476
Finanziaria 2005						542
Totalle						5.018

Tabella 4.6 – Tabella 5 del Contratto di Programma 2001-2005: Impegni del Gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità - articolo11 Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
Processi, sistemi informativi ed omologazione	138	99	39
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	26	2
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	22	7
Studi e sperimentazioni	25	22	3
Totalle	220	170	51

Tabella 4.7 – Tabella 6 del Contratto di Programma 2001-2005: 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 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004	ULTERIORI FABBISOGNI DA STATO
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	150	31
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	553	660
Total	1.394	703	691

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 direttive dell'intervento sono tre:

- La dorsale che, attraversando tutta la Penisola da nord a sud, si snoda da Torino a Napoli, passando per Milano, Bologna, Firenze e Roma;
- 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 e rilevante 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;
- la nuova linea di valico tra Milano e Genova.

Tali progetti sono nati con l'ipotesi di ottenere finanziamenti sia dallo Stato sia 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 direttive, 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 contributi in corso di costruzione, a totale carico dello Stato.

Il Piano d'Impresa di FS S.p.A. 1999-2003 (approvato il 21.07.2000), 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, ottobre 2003 ed aprile 2004) approvati dal CIPE hanno rivisto in aumento il costo complessivo del progetto per 52.400 milioni di euro, di cui circa 8.000 milioni di euro per la copertura dei contributi dello Stato in fase di costruzione, 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 S.p.A., su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 RFI S.p.A.

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

Infrastrutture S.p.A. finanzierà gli interventi AV/AC, a partire dal 2003, per la totalità degli investimenti previsti (e si farà carico anche della quota di indebitamento già contratto da TAV S.p.A. 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 dei contributi in corso di costruzione.

Nel periodo di esercizio, dal 2009 al 2043, lo Stato si farà carico, attraverso il Contratto di Programma con RFI S.p.A., 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 S.p.A. verso ISPA, con quote decrescenti negli anni, ammonta a circa 30,7 miliardi di euro. Il valore di tale quota attualizzato al 01.01.1999 – 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 S.p.A. e TAV S.p.A., 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 S.p.A., TAV S.p.A. ed Infrastrutture S.p.A. 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.

Le Tabelle 4.8 e 4.9 che seguono (che aggiornano con i dati del PPI - versione aprile 2004 - la Tabella n.7 così come allegata al Contratto di Programma 2001-2005) riportano un prospetto riepilogativo di quanto previsto in merito al piano degli investimenti sul Sistema AV/AC.

Tabella 4.8 – Piano di investimenti sul Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli

INVESTIMENTI DEL SISTEMA AV/AC TORINO-MILANO-NAPOLI	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE DA STATO AL 31.12.2004
Torino – Milano	7.554	
Milano – Bologna	6.464	
Bologna – Firenze	5.196	
Firenze – Roma	442	
Roma – Napoli	5.228	
Nodo di Torino	50	
Nodo di Milano	73	5.128
Nodo di Bologna	1.284	
Nodo di Firenze	1.496	
Nodo di Roma	703	
Nodo di Napoli	391	
Contingencies	429	
Costi di struttura capitalizzati	860	
Totale investimenti To-Mi-Na	30.170	5.128
Contributi dello Stato ex Legge n. 78/1994 e contributi dello Stato ex Legge n. 289/2002 (Legge finanziaria 2003) in fase di costruzione	5.629	1.475

Tabella 4.9 - Piano di investimenti sul Sistema AV/AC Milano-Verona-Padova e III Valico dei Giovi

INVESTIMENTI DEL SISTEMA AV/AC MILANO - VERONA - PADOVA E III VALICO DEI GIOVI	STIMA COSTO A VITA INTERA	COPERTURE FINANZIARIE DA STATO AL 31.12.2004
Milano – Verona	4.809	
Verona – Padova	2.744	
Nodo di Milano	41	
Nodo di Verona	470	482
III Valico dei Giovi	4.719	
Contingencies	1.296	
Costi di struttura capitalizzati	148	
Totale investimenti "Resto del Sistema"	14.227	482
Contributi dello Stato ex legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003) in fase di costruzione	2.383	-

4.4. La ripartizione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie 2001, 2002, 2003 e 2004

Le risorse finanziarie recate dalla Legge 23.12.2000 n. 388, (Finanziaria 2001), dalla Legge 28.12.2001 n. 488 (Finanziaria 2002), dalla Legge 27.12.2002 n. 289 (Finanziaria 2003), e dalla Legge 24.12.2003, n. 350 (Legge Finanziaria 2004) 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, 2bis, 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 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005) saranno allocate con la sottoscrizione del IV 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.

Tabella 4.10 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001 (milioni di €)

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 contributi in corso di costruzione	1.343	-	-	-	-	-	1.343
Nodo di Torino: ulteriore fase potenziamento nodo e linee afferenti (Chivasso-Aosta e Fossano-Cuneo), compresa progettazione definitiva cintura merci	256	256	-	-	-	-	-
Nodo di Bologna: ulteriori fasi di potenziamento nodo	54	54	-	-	-	-	-
Nodo di Milano: progettazione preliminare assetto rete e impianti merci	10	-	10	-	-	-	-
Linea Genova - Ventimiglia: completamento tratta Andora-S.Lorenzo e ulteriore fase sistemazione nodo di Genova, compresa la progettazione esecutiva della tratta GE Brignole-Nervi	103	48	56	-	-	-	-
Quadruplicamento Padova - Mestre (ulteriore fase funzionale)	336	336	-	-	-	-	-
Nodo di Firenze: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	49	-	49	-	-	-	-
Costr. Centro dinamico Osmannoro	62	62	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Pontremolese: ulteriore fase	70	70	-	-	-	-	-
Nodo di Roma: ulteriore fase infrastrutturazione Tiburtina, completamento cintura nord e progettazione preliminare cintura sud	62	52	10	-	-	-	-
Linea Roma - Ancona: ulteriori fasi progettuali e realizzative di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, compreso nodo di Falconara e adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica	70	-	70	-	-	-	-
Interventi di velocizzazione e potenziamento della linea Foligno-Terontola: ulteriore fase	18	18	-	-	-	-	-
Direttive Palermo - Messina - Catania e relativi Nodi: quota rifinanziamento interventi in corso	146	146	-	-	-	-	-
Interventi di ammodernamento e potenziamento rete calabria	26	26	-	-	-	-	-

Tabella 4.10 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002 (milioni di €)

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 contributi in corso di costruzione	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	-	-	-	-	-
Attrezaggi 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	4.607	564	250	1007	57	34	2.695

Tabella 4.11 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 - II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	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 Literno-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	-	-	-	-

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
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	-
Contributi in corso di costruzione	216	-	-	-	-	-	-	216
Totali	3.942	1.542	440	904	542	55	243	216

Tabelle 4.12 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 - III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 – (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	23	23	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	50	50	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Genova-Ventimiglia	68	68	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	45	45	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	59	59	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	122	122	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	375	375	-	-	-	-	-	-
Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	3	3	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melito	15	15	-	-	-	-	-	-
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	337	337	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Palermo-Messina	340	340	-	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	145	145	-	-	-	-	-	-
Collegamento Aeroporto Malpensa	2	2	-	-	-	-	-	-
Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	12	12	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	110	110	-	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	199	199	-	-	-	-	-	-
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	23	-	23	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	30	-	30	-	-	-	-	-
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	3	-	3	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	25	-	25	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24	-	24	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	35	-	35	-	-	-	-	-
Raddoppio Messina-Siracusa	19	-	19	-	-	-	-	-
Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	1	-	1	-	-	-	-	-
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	17	-	17	-	-	-	-	-
Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancelllo-Caserta/Torre Annunziata	6	-	6	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	55	-	55	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	35	-	35	-	-	-	-	-
Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	8	-	8	-	-	-	-	-

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	25	-	25	-	-	-	-	-
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	22	-	22	-	-	-	-	-
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	10	-	10	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	37	-	-	37	-	-	-	-
Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62	-	-	-	-
Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	-	-	1	-	-	-	-
Venafro-Termoli	5	-	-	5	-	-	-	-
Battipaglia - Potenza - Metaponto	7	-	-	7	-	-	-	-
Taranto - Metaponto - San Lucido	3	-	-	3	-	-	-	-
S.Gavino-Sassari/Olbia	4	-	-	4	-	-	-	-
Roma-Pescara	5	-	-	5	-	-	-	-
Palermo-Trapani	28	-	-	28	-	-	-	-
Siracusa-Gela	11	-	-	11	-	-	-	-
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	23	-	-	23	-	-	-	-
Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	149	-	-	149	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	41	-	-	41	-	-	-	-
Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	30	-	-	30	-	-	-	-
Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	46	-	-	46	-	-	-	-
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	613	-	-	613	-	-	-	-
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	155	-	-	155	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	250	-	-	250	-	-	-	-
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	154	-	-	154	-	-	-	-
Itinerari merci	60	-	-	60	-	-	-	-
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	99	-	-	99	-	-	-	-
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	34	-	-	34	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542	-	-		542	-	-	-
Piano di upgrading della rete e degli impianti	1.000	-	-		1.000	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33	-	-		-	33	-	-
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	10	-	-		-	10	-	-

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	TAB.2	TAB.2BIS	TAB.3	TAB.4	TAB.5	TAB.6	TAB.7
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	3	-	-	-	-	3	-	-
Studi e sperimentazioni	13	-	-	-	-	13	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	34	-	-	-	-	-	34	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	243	-	-	-	-	-	243	-
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002	561	-	-	-	-	-	-	561
Sub-totale	6.496	1.905	338	1.816	1.542	58	277	561
Raddoppio Palermo-Messina: ulteriori finanziamenti (art.8, 3° Add CdP 01-05)	204	204	-	-	-	-	-	-
Total	6.700	2.108	338	1.816	1.542	58	277	561

4.5. Riepilogo dei valori delle tabelle indicate al Contratto di Programma 2001-2005

Quanto descritto in termini numerici in questo e nei precedenti paragrafi è rappresentato nel prospetto seguente, nel quale sono riepilogati i valori del Contratto di Programma 2001-2005 così come risultanti dal lavoro di aggiornamento, tuttora in corso, per la predisposizione del IV ed ultimo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Tabella 4.13 – Riepilogo dei valori delle Tabelle indicate al Contratto di Programma 2001-2005

TABELLA DEL C.D.P 01-05	STIMA COSTO A VITA INTERA (CON CONGELATO)	COPERTURE FINANZIARIE AL 31.12.2004 (INCLUSI FESR PPI '04)	FINANZIARIA 2005	TOTALE FABBISOGNI
Tabella 2	17.089	12.868		
Tabella 2 Bis	8.002	7.136		
Tabella 3	23.913	4.162		
Tabella 4	5.018	4.476		
Tabella 5	220	170		
Tabella 6	1.394	703	10.700	60.747
Totale Rete Convenzionale	55.636	29.515		
Sistema AV/AC (Tabella 7)	44.397	5.610		
Sub-totale	100.033	35.125		
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e Contributi dello Stato ex legge 289/2002 (Tabella 7)	8.012	1.475		
Total	108.045	36.600	10.700	60.747

Le maggiori risorse apportate dalla Legge n. 311 del 30.12.2004 (Finanziaria 2005), pari a 10.700 milioni di euro, sono state rappresentate in forma aggregata in attesa di essere contrattualizzate attraverso la sottoscrizione dell'Addendum, ciò anche in considerazione del minor stanziamento per competenza, pari a 37 milioni di euro, previsto dalla finanziaria rispetto alle richieste contenute nel PPI 2004.

Come mostrato in tabella, il monte investimenti complessivo del Contratto di Programma 2001-2005, assomma a circa 162,5 miliardi di euro. Le risorse finanziarie di natura pubblica già stanziate ammontano a circa il 30% del programma d'investimenti. Un'ulteriore quota, alla luce dei contratti di finanziamento già in essere per l'AV/AC e sulla base di quanto disposto dal Decreto MEF/MIT del 21 novembre 2004 in relazione al finanziamento delle opere AV/AC del III Valico dei Giovi e della Tratta Milano-Verona e relativi Nodi, troverà copertura mediante il ricorso al mercato dei prestiti (22%).

La restante parte di risorse, pari a circa il 50% del programma d'investimenti, sarà reperita nell'ambito delle future leggi finanziarie, della Legge Obiettivo e su altre fonti di natura pubblica e/o privata.

Sulla base del quadro normativo al 31.12.2004, il 69% dei fabbisogni suddetti sarà finanziato con i contributi a carico dei fondi di Legge Obiettivo, il 28% con gli stanziamenti delle future leggi finanziarie, mentre per la quota residua rimane ancora da definire la natura delle fonti di finanziamento, nello specifico ci si riferisce alle opere della tratta AV/AC Verona-Padova, per la quale non è stato ancora formalmente il modello finanziario da adottare.

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 FS sin qui descritto, sono intervenuti, dal 1 gennaio 1993, vari provvedimenti legislativi che hanno autorizzato stanziamenti per 55.346 milioni di euro, dettagliati nella Tabella 5.1.

Tabella 5.1 – Stanziamenti autorizzati per Legge

STANZIAMENTI	MILIONI DI €	
Contratto di Programma 1994-2000 e relativi I e II Addenda		
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911	
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accessi al 27.12.97 (Finanziaria 1998)	4.671	
Ulteriori risorse CEE	1.188	
Finanziaria 1993 Legge 23.12.1992 n. 500	4.261	
Finanziaria 1994 Legge 24.12.1993 n. 538	4.157	
Finanziaria 1995 Legge 24.12.1994 n. 725	4.287	
Finanziaria 1998 Legge 27.12.1997 n. 450 (trasf. in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982	
Finanziaria 1996 Legge 28.12.1995 n. 500 (I Addendum)	3.763	
Finanziaria 1998 Legge 27.12.1997 n. 450 (II Addendum)	6.094	
Finanziaria 2000 Legge 23.12.1999 n. 488 (Tabella D) (aumento di capitale)	26	
Totale parziale (a)	38.340	
Contratto di Programma 2001-2005 e relativi I, II e III Addenda		
Finanziaria 2001 Legge 23.12.2000 n. 388	3.615 ¹	
Finanziaria 2002 Legge 28.12.2001 n. 448	4.607 ¹	
Finanziaria 2003 Legge 27.12.2002 n. 289	3.942 ¹	
Finanziaria 2004 Legge 24.12.2003 n. 350	6.700 ¹	
Finanziaria 2004 Legge 24.12.2003 n. 350 (Tabella E)	-5.314	
Totale parziale (b)	13.550	
Totale Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005 (a+b)	51.890	
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

STANZIAMENTI	MILIONI DI €	
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 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	1.541	1.523
Legge 08.10.1998 n. 354 - (art. 1 e 3) III Addendum al C.d.P. 1994 – 2000	67	67
Legge 08.10.1998 n. 354 - art. 4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	41	41
Finanziaria 2001 Legge 23.12.2000 n. 388	5	5
Delibera CIPE 29.09.2004 n. 19 – Fondo aree sottoutilizzate	40	40
Totale altri provvedimenti legislativi	3.519	3.456
Totale fonti per investimenti dal 01/01/1993	55.409	55.346

¹Valere sul Contratto di Programma 2001-2005

Si segnala che tra il totale delle risorse disponibili stanziate dalle varie Leggi Finanziarie (c.d. *per competenza*), pari a 51.890 milioni (Tabella D), e il totale delle risorse pianificate per le erogazioni (c.d. *per cassa*), pari a 51.900 milioni (Tabella F), risulta una differenza di 10 milioni. Detto scarto è stato rilevato con l'emanazione della Legge Finanziaria 2004 e riportato nella precedente Relazione al Parlamento al 31.12.2003. Considerata la Legge Finanziaria 2005 detta differenza resta invariata.

Tabella 5.2 – Aumenti di Capitale da Legge Finanziaria 2004

5.2. Erogazioni relative alle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 ed alle successive Leggi Finanziarie

Secondo i dati forniti da FS S.p.A., al 31 dicembre 2004 sono stati erogati per cassa a FS S.p.A., in aumento di capitale, 29.487 milioni di euro, di cui 2.551 erogati nel 2004.

Per quanto riguarda i finanziamenti dell'Unione Europea, sono stati erogati 1.161 milioni di euro.

Il valore complessivo delle erogazioni dal 01.01.1993 è riportata nella Tabella 5.3 di seguito.

Tabella 5.3 – Evoluzione erogazioni da fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000 e dalle successive Leggi Finanziarie ad FS S.p.A.

EROGAZIONI	AL 2003	2004	AL 2004
Mutui e Cassa	6.582		6.582
Aumenti di capitale da Legge Finanziaria sul Cap. 7122	26.936	2.551	29.487
Contributi U.E.	1.008	153	1.161
Totale	34.526	2.704	37.230

Il valore complessivo dei relativi finanziamenti è pari a 51.890 milioni di euro (cfr. Tabella 5.1).

5.3. Erogazioni da altri provvedimenti legislativi

L’evoluzione nel tempo delle erogazioni da altri provvedimenti ad FS S.p.A. è riportata nella Tabella 5.4 di seguito.

Tabella 5.4 – Evoluzione erogazioni da altri provvedimenti ad FS S.p.A.

EROGAZIONI	AL 2003	2004	TOTALE AL 2004
Leggi 30/98, 194/98, 354/98 e 472/99	349	114	463
Legge 189/83 soppressione P.L.	849	-	849
Leggi 651/96 e 270/97 Giubileo	133	-	133
Leggi 341/95, 641/96, 64/96, 135/97 e 208/98 aree depresse	2	60	62

Occorre evidenziare che l’art 57 della Legge 28 dicembre 2001 n. 448 (Finanziaria 2002) dispone il trasferimento degli stanziamenti previsti dagli articoli 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, in conto “aumento di capitale”, a Ferrovie dello Stato S.p.A. 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 3.456 milioni di euro (cfr. Tabella 5.1).

5.4. Erogazioni Complessive

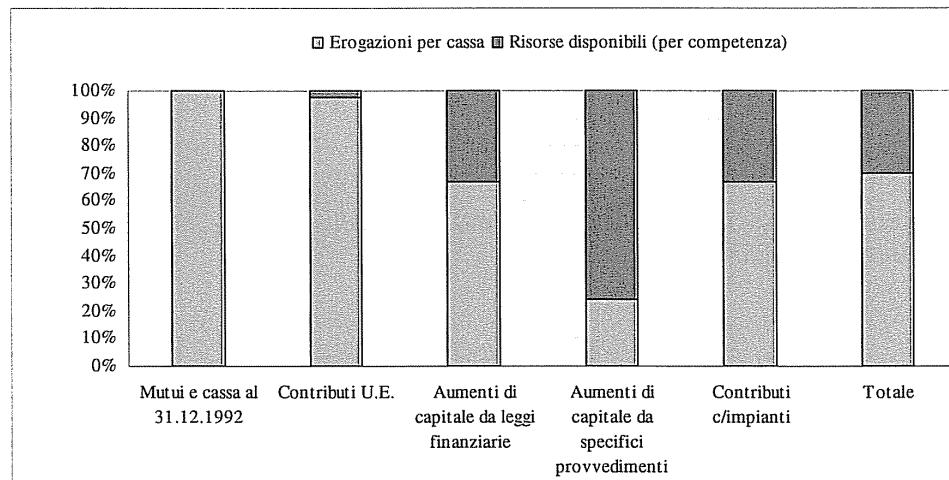
In definitiva dal 1 gennaio 1993 al 31 dicembre 2004 sono stati complessivamente erogati ad FS S.p.A. 38.737 milioni di euro (cfr. Tabella 5.5).

La situazione delle erogazioni complessive al 31.12.2004 è riportata nella Tabella 5.5 di seguito.

Tabella 5.5 – Erogazioni complessive

FONTE	RISORSE DISPONIBILI (PER COMPETENZA)	EROGAZIONI PER CASSA
Mutui e cassa al 31.12.1992	6.582	6.582
Contributi U.E.	1.188	1.161
Aumenti di capitale da Leggi Finanziarie	44.120	29.487
Aumenti di capitale da specifici provvedimenti	1.898	463
Contributi c/impianti	1.558	1.044
Totale	55.346	38.737

Figura 5.1 – Erogazioni complessive



La Figura 5.2 presenta un confronto tra le risorse rese disponibili per competenza dalle diverse fonti riconducibili alla sfera pubblica e la percentuale di erogazione per cassa delle stesse.

Il valore complessivo dei finanziamenti è pari a 55.346 milioni di euro (cfr. Tabella 5.5).

6. Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2004

6.1. Premesse

Come si è già avuto modo di riferire, l'attuale assetto societario del Gruppo Ferrovie dello Stato prevede una struttura di Holding, FS S.p.A., che controlla due distinte società: l'impresa di trasporto ferroviario, Trenitalia S.p.A., ed il Gestore dell'Infrastruttura, RFI S.p.A., ai sensi dell'Atto di Concessione D.M. n. 138 T del 31.10.2000.

Pertanto il completamento degli investimenti per il materiale rotabile e gli asset (attrezzature ed impianti), previsti nel Contratto di Programma 1994-2000, è realizzato, per la parte relativa alle attività di trasporto, nella piena responsabilità di Trenitalia S.p.A., mentre, per l'area infrastrutturale, da RFI S.p.A.

Le predette società riferiscono sullo stato di attuazione degli investimenti, con i seguenti documenti:

- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31.12.2004** (trasmessa da FS S.p.A. in qualità di Holding del Gruppo Ferrovie dello Stato);
- **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31.12.2004 – Contratto di Programma 1994-2000 e Contratto di Programma 2001-2005** (trasmessa da RFI S.p.A., per gli investimenti sull'area infrastrutturale).

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.

In considerazione dei seguenti ambiti:

- l'articolazione societaria del Gruppo FS;
- l'ultrattività del Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda;
- il Contratto di Programma 2001-2005 e relativi Addenda, che prevedono sia nuovi investimenti sia investimenti derivanti dal Contratto precedente;

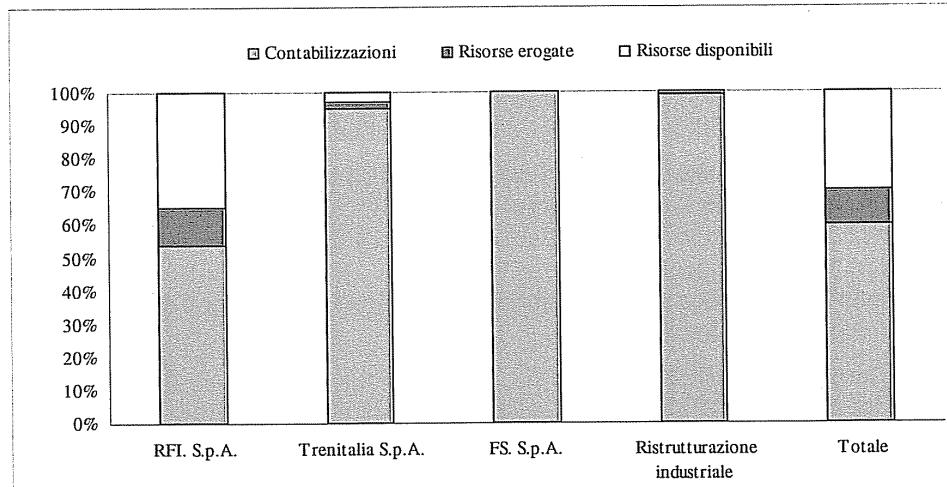
l'importo di 55.346 milioni viene, di seguito, ripartito in relazione alla realizzazione degli interventi sugli asset di proprietà.

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

Tabella 6.1 – Investimenti (milioni di €)

INVESTIMENTI TECNICI	RISORSE DISPONIBILI	RISORSE EROGATE	CONTABILIZZAZIONI
RFI. S.p.A.	47.682	31.228	25.725
TRENITALIA S.p.A.	5.808	5.653	5.509
FS. S.p.A.	48	48	48
RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	1.808	1.808	1.788
Totale	55.346	38.737	33.071

Figura 6.1 – Investimenti suddivisi per società



La Figura 6.1, presenta lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni e delle erogazioni in rapporto alle risorse disponibili di ciascuna società. Complessivamente, le tre società e il programma di ristrutturazione industriale hanno ricevuto il 70% delle risorse finanziarie promesse e ne hanno contabilizzato il 60%.

6.2. Le principali opere realizzate su Rete Convenzionale

Di seguito viene riportato l'elenco delle principali opere realizzate e delle attivazioni avvenute nel corso del 2004:

- **Nuove linee:** 14 Km, di cui: 5 km tra La Spezia Migliarina e Vezzano, 3 km tra Firenze Rifredi e Firenze SMN (Osmannoro), 4 km tra Milano Dateo e Bivio Lambro (passante Milano), 2 km Pisa Centrale e Pisa S. Rossore;
- **Raddoppi:** 62 Km, di cui 9 km sulla tratta Bari Parco Sud – Bari Torre a Mare, 2 km sulla tratta Pace del Mela-Dev. 199.863, 14 km sulla tratta Mola – Polignano, 14 km sulla tratta Suturano-Squinzano, 13 km sulla tratta Acquaviva – Gioia Del Colle, 10 km sulla tratta Treviglio ovest –Verdello;
- **Varianti di linea:** 30 Km, di cui 4 km tra Stura e Settimo, 1 km tra B. Portonaccio e Roma Prenestina, 1 km tra Palagianello e Palagiano, 1 km tra Balestrate e Castellamare G., 1 km tra S. Marco e Mongrassano, 2 km tra Napoli C. e B. Marittima, 2 km tra Tor Sapienza e Salone, 1 km tra Tor Sapienza e Roma Prenestina, 2 km tra Bivio PC S. Viola e Bologna C.le, 1 km a Patti (lavori di realizzazione raddoppio), 1 km nella tratta Gabella-Crotone, 1 km nei pressi della stazione di Dossobuono, 3 km nella tratta Milano Lambrate-Rogoredo-D. B. S. Donato, 3 km nella tratta Milano Lambrate- D. B. S. Donato (binario pari, 3 km nella tratta Pioltello-Melzo, 1 km tra Tor Sapienza e Salone (variante provvisoria per AV), 1 km tra Tor Sapienza e Roma Prenestina (variante provvisoria per AV), 1 km tra Pace del Mela e Dev 199.863;
- **Blocco Automatico:** 61 Km, di cui 17 km sulla tratta Rovereto – Ala (ex BEM), 6 km sulla tratta Lingotto – Porta Susa (ex BCA), 5 km sulla tratta La Spezia Migliarina – Vezzano (nuova linea), 3 km sulla tratta Firenze Rifredi – Firenze S.M.N. (nuova linea), 24 km sulla tratta Trento - Rovereto (ex BEM), 4 km sulla tratta Milano Dateo – Bivio Lambro (linea nuova), 2 km Pisa Centrale – Pisa S. Rossore (nuova linea);
- **Blocco conta-assi:** 312 Km, di cui 17 km tra Prato e Pistoia (ex Bacf), 45 km tra Pisa e Vada (ex BT), 19 km sulla tratta Sassari - Porto Torres (ex BT), 7 km sulla tratta Zappulla - S. Agata (ex BEM), 14 km sulla tratta Cefalù – Campofelice (ex BEM), 15 km sulla tratta Lentini Diramazione – Agnone (ex BEM), 4 km sulla tratta Taormina – Alcantara (ex BEM), 17 km sulla tratta Egna – Mezzacorona (ex BEM), 9 km sulla tratta Oliveri – Patti(ex BEM), 6 km sulla tratta Capo D’ Orlando – Zappulla (ex BEM), 24 km sulla tratta Capo D’ Orlando – Patti (ex BEM), 11 km sulla tratta Bronzolo - Egna (ex BEM), 25 km sulla tratta Giulianova – Teramo (ex spola), 60 km sulla tratta Oristano - Macomer (ex BEM), 6 km sulla tratta Agnone - Brucoli (ex BEM), 11 km sulla tratta Udine - Basilano (ex Bacf), 14 km sulla tratta Mola – Polignano (ex BEM), 8 km sulla tratta Bari Torre a Mare - Mola (ex BEM);
- **Elettrificazioni:** 120 Km, di cui 45 km sulla tratta Vada-Pisa, 69 km sulla tratta Taranto-Brindisi, 2 km tra Pisa C.le e Pisa S. Rossore, 4 km sulla tratta Milano Dateo e Bivio Lambro (passante Milano);
- **Sistema di Comando e Controllo:** 513 Km, di cui 23 km tra Cittadella e Vicenza, 14 km tra Camposampiero e Cittadella, 15 km tra Bassano del Grappa e

Cittadella, **25 km** tra Castelfranco e Treviso C.le, **47 km** tra Empoli e Pisa, **21 km** tra Pozzuoli e Villa Literno, **10 km** tra Rimini e Riccione, **45 km** tra Pisa e Vada, **57 km** tra La Spezia C.le e Viareggio, **12 km** sulla tratta Cittadella – Castelfranco, **8 km** sulla tratta La Spezia Migliarina - La Spezia Marittima, **5 km** sulla tratta La Spezia Migliarina-Vezzano, **8 km** sulla tratta S. Stefano – Vezzano / Bivio P.C. Arcola, **41 km** tra Sestri Levante e La Spezia, **13 km** tra Camposampiero e Vigodarzere, **62 km** tra Faenza e Rimini, **12 km** tra Castelfranco e Camposampiero, **24 km** tra Incoronata e Cerignola, **71 km** tra Trento e Domegliara;

- **Comando Traffico Centralizzato:** **236 Km**, di cui **19 km** sulla tratta Sassari – Porto Torres, **50 km** sulla tratta Pescara – Bussi, **16 km** sulla tratta Cagliari – Decimomannu, **44 km** sulla tratta Oristano - S. Gavino, **25 km** sulla tratta Giulianova – Teramo, **13 km** sulla tratta Pratola – Peligna, **9 km** sulla tratta Bologna C. - Casalecchio Garibaldi, **60 km** sulla tratta Oristano – Macomer;
- **Banalizzazione:** **347 Km**, di cui: **191 km** di Blocco Automatico Banalizzato (**14 km** sulla tratta Ala – Peri; **25 km** sulla tratta Arquata - PC Scavalcamento – Ronco Scrivia via Diretta e via Isola; **18 km** sulla tratta Riva T.– Levanto ex Bacc; **14 km** sulla tratta Rovigo - Polesella ex Bacc; **8 km** sulla tratta Trieste C.le – Grignano ex Bacf; **4 km** sulla tratta Milano Certosa – Triplo B. Severo ex Bacc; **6 km** sulla tratta Cassano – Treviglio C.le ex Bacc; **47 km** sulla tratta Matterello – Peri ex Bacc; **25 km** sulla tratta Arquata – Ronco, diretta e via isola ex Bacc; **3 km** sulla tratta Bivio pc S.Viola – Bologna C.le linea Bologna –Milano ex BAcc, **20 km** sulla tratta Tarquinia – Civitavecchia ex Bacc; **4 km** sulla tratta Roma T.NI – Roma Casilina linea Formia ex Bacc; **3 km** sulla tratta Bivio Maddaloni – Cancello ex Bacc), **156 km** di Blocco Conta Assi Banalizzato (**17 km** sulla tratta Prato – Pistoia; **60 km** sulla tratta Vicenza – Treviso C.le; **9 km** sulla tratta Bologna C. - Casalecchio Garibaldi ex BCA; **11 km** sulla tratta Udine – Basivano ex Bacf; **24 km** sulla tratta Cittadella – Camposampiero ex BCA; **22 km** sulla tratta Polignano – Torre a Mare ex BEM; **13 km** sulla tratta Acquaviva – Gioia Del Colle ex BCA);
- **Codifica:** **90 Km** di cui **7 km** sulla tratta Rovereto - Ala, **6 km** sulla tratta Lingotto - Porta Susa, **4 km** sulla tratta Roma T.NI – Roma Casilina, **5 km** sulla tratta La Spezia Migliarina – Vezzano, **3 km** sulla tratta Padova – Padova C.M. ex BAcf, **4 km** sulla tratta Milano Dateo – Bivio Lambro linea nuova, **41 km** sulla tratta Trento – Ala ex BEM, **2 km** sulla tratta Pisa Centrale – Pisa S. Rossore (linea nuova), **4 km** sulla tratta Roma T.NI – Roma Casilina ex Bacf, **4 km** sulla tratta Maddaloni Marc. UM 1 – Cancello ex BABcf;
- **Sistema Controllo Marcia Treno:** **2.148 Km**, di cui: **147 km** sulla tratta Piacenza – Bologna, **38 km** sul Nodo di Roma, **60 km** tra Chiasso e Milano C.le, **11 km** tra Monza e Milano P.G., **78 km** tra Roma e Orte (linea LL), **68 km** tra Napoli (es.) e Battipaglia, **17 km** tra Salerno e Nocera Inf.(via Cava dei Tirreni), **35 km** sulla Potremolese, **37 km** tra Lecco e Monza, **213 km** sulla tratta Ancona Marittima – Orte, **81 km** sulla tratta Bologna – Prato, **111 km** sulla tratta Bologna – Rimini, **26 km** sulla tratta Bologna – Castelmaggiore, **91 km** sulla tratta Rimini – Ravenna – Castelbolognese, **16 km** sulla tratta Russi-Ravenna, **16 km** sulla tratta Firenze-Prato, **1 km** sulla tratta B.Navicelli–Pisa C., **25 km** sulla tratta Pisa

C.-Livorno Calabrone, **185 km** sulla tratta Firenze-Bassano (DD), **81 km** sulla tratta Firenze-Pisa, **5 km** sulla tratta Rifredi-Firenze C.M., **2 km** sulla tratta B.PC.Olmatello-Castello, **5 km** sulla tratta Pisa C.-B.Mortellini, **3 km** sulla tratta Firenze SMN-Rifredi (Osmanoro), **6 km** sulla tratta La Spezia Migl.-Vezzano, **14 km** sulla tratta Firenze-Prato (Viareggio), **5 km** sulla tratta Milano Certosa - Milano P.G., **52 km** sulla tratta Arona-Rho, **29 km** sulla tratta Milano Rog.-Pavia, **15 km** sul Nodo Milano, **65 km** sulla tratta Treviglio-Cremona, **34 km** sulla tratta Cremona-Fidenza, **62 km** sulla tratta Cremona-Mantova, **27 km** sulla tratta Cremona-Codogno, **39 km** sulla tratta Brescia-Olmeneta, **107 km** sulla tratta Caserta-Savignano, **63 km** sulla tratta Settebagni-PC.Bassano e interconnessioni Orte, **90 km** sulla tratta Roma Tuscolana-Civitavecchia, **28 km** sulla tratta Roma Ostiense-Cesano, **84 km** sulla tratta Quadrivio Zappata-Bardonecchia, **10 km** sul Nodo Torino, **32 km** sulla tratta Ivrea-Chivasso, **24 km** sul Nodo Roma;

- **Controllo Circolazione Linea:** **230 Km**, di cui: **82 km** tra Fiumetorto, Palermo C.le e Punta Raisi, **148 km** tra Venezia Mestre e Trieste C.le;
- **31 ACEI** (Rignano G., Collesalvetti, Porto Torres, Pabillonis, S.Anna, Torre Dei Passeri, Scafa S.Valentino, Manoppello, Bari Torre a Mare, Montale Agiana, Bologna Centrale, Grignano, Marrubiu, Uras, PM.S.G.Teatino, Teramo, Castellalto, Popoli, Bussi, Milano Certosa Bivio Lambro, Gargazzone, S.Giovanni in Croce, Milano P.Vittoria, Polignano, Mola, Torino Dora, Borre, Solarussa, Paulilatino, Abbasanta);
- **12 ACS** (Ala, Ronco Scrivia, Barletta, Deiva, Framura, Rovereto, S.Margherita Ligure, Matterello, Brasiliano, Codroipo, Canello, Chiavari);
- **Soppressione:** **202** passaggi a livello;
- **Automatizzazione:** **34** passaggi a livello.

Nel dettaglio, con riferimento agli anni compresi tra il 1993 e il 2004, sono state consegnate all'esercizio ferroviario le opere evidenziate nelle Tabelle 6.2 e 6.3.

Tabella 6.2 – Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2004 (dati cumulati al 31.12 di ciascun anno)

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	153	206	250	321	363	485	522	698	781	808	914
(B) Elettrificazioni	Km.	89	185	294	426	444	571	744	797	949	1.020	1.045	1.165
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (CTC/SCC)	Km.	431	1.000	2.269	2.807	3.049	3.284	3.618	3.777	3.920	4.565	5.472	6.221
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con SCMT ¹	Km.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	662	2.810
(E) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico/conta assi	Km.	788	1.867	2.967	3.651	4.117	4.656	5.273	5.627	5.825	6.053	6.166	6.539
(F) Realizzazione di apparati centrali (ACEI/ACS)	n.	59	153	261	328	357	406	449	489	531	560	580	623
(G) Soppressione e automazione di passaggi a livello ² :													
<i>Soppressi</i>	n.	531	898	1.354	1.587	1.750	1.903	2.110	2.267	2.444	2.599	2.806	3.042
<i>Automatizzati</i>	n.	355	623	828	969	1.001	1.064	1.118	1.149	1.164	1.184	1.208	1.242

¹ Sono comprese anche linee già attrezzate con blocco automatico a correnti codificate² In attuazione del piano decennale relativo alla Legge 189/83

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	53	53	44	71	42	122	37	176	83	27	106
(B) Elettrificazioni	Km.	89	96	109	132	18	127	173	53	152	71	25	120
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (CTC/SCC)	Km.	431	569	1.269	538	242	235	334	159	143	645	907	749
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con SCMT ¹	Km.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	662	2.148
(E) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico/conta assi	Km.	788	1.079	1.100	684	466	539	617	354	198	228	113	373
(F) Realizzazione di apparati centrali (ACEI/ACS)	n.	59	94	108	67	29	49	43	40	42	29	20	43
(G) Soppressione e automazione di passaggi a livello ²	n.	531	367	456	233	163	153	207	157	177	155	207	236
<i>Soppressi</i>	n.	176	99	251	92	131	90	153	126	162	135	183	202
<i>Automatizzati</i>	n.	355	268	205	141	32	63	54	31	15	20	24	34

¹ Sono comprese anche linee già attrezzate con blocco automatico a correnti codificate² In attuazione del piano decennale relativo alla Legge 189/83

Per quanto concerne il punto E “Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico /conta assi” riportato nelle precedenti Tabelle 6.2 e 6.3, un dettaglio dei Sistemi di Distanziamento dei treni in linea, consegnati a livello annuale all’esercizio ferroviario, è mostrato nella successiva Tabella 6.4.

Tabella 6.4 – Dettaglio Sistemi Distanziamento dei treni

ANNO	BLOCCO AUTOMATICO (BA)	BLOCCO CONTA ASSI (BCA)	TOTALE
Nel corso del 2004 ¹	61	312	373
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	1.100
Nel corso del 1994	158	921	1.079
Nel corso del 1993	151	637	788

¹ Il dato di blocco automatico comprende anche la banalizzazione (BaB) e la codifica (Bacc e BaBcc) delle linee con blocco automatico

6.3. Il materiale rotabile consegnato all'esercizio

Per quanto concerne le forniture di materiale rotabile, Trenitalia S.p.A. ha consegnato all'esercizio ferroviario nel corso del 2004 i seguenti nuovi mezzi.

Tabella 6.5 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2004

MEZZI	NUMERO
Locomotive	77
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	3
Carrozze per ETR	34
Treni ad Alta frequentazione (TAF)	2
Minuetto	14

Nel corso del 2003 è stato consegnato all'esercizio il seguente materiale rotabile.

Tabella 6.6 – Forniture di materiale rotabile a Trenitalia S.p.A. anno 2003

MEZZI	NUMERO
Locomotive	87
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	7
Carrozze per ETR	44
Treni ad alta frequentazione (TAF)	9
Carri	100

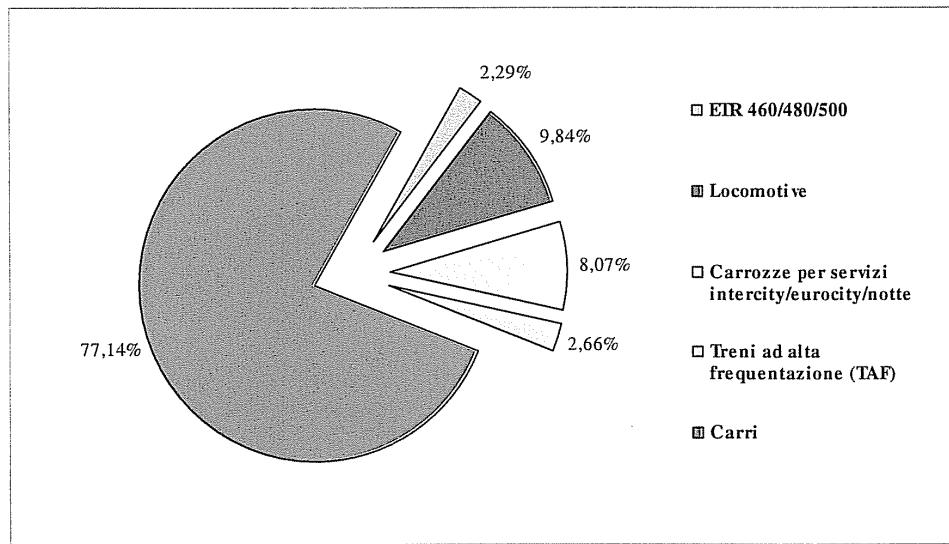
Relativamente all'attuazione del Contratto di Programma 1994-2000, il materiale rotabile entrato in esercizio complessivamente a tutto il 2004 è esposto di seguito.

Tabella 6.7 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2004

MEZZI	NUMERO
ETR 460/480/500	85
Locomotive	366
Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	300
Treni ad alta frequentazione (TAF)	99
Carri	2.869

Come verrà illustrato al successivo paragrafo 6.4.5, il programma di investimenti di Trenitalia S.p.A. comprende un quota di finanziamenti dello Stato recati da ultimo con il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000. Il programma facente capo a tali risorse è in via di completamento e dovrebbe esaurirsi entro il 2006.

Figura 6.2 – Materiale rotabile entrato in esercizio al 2004



La Figura 6.2 presenta la distribuzione percentuale delle tipologie di mezzi rotabili entrati in esercizio al 2004. Risulta significativa la quota percentuale, pari al 77,14%, di Carri entrati in esercizio, mentre risultano meno rilevanti le percentuali delle restanti tipologie:

- Locomotive: 9,84%;

- Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte: 8,07%;
- Treni ad Alta Frequentazione: 2,66%;
- ETR 460/480/500: 2,29%.

Nella Tabella 6.8 si riporta la consistenza e tipologia del parco rotabile attuale.

Tabella 6.8 – Parco rotabili operativo al 2004

CATEGORIA	DESCRIZIONE	NUMERO UNITÀ
Trainante	<i>Locomotive a Vapore</i>	23
Trainante	<i>Locomotive Elettriche</i>	1.873
Trainante	<i>Locomotive Diesel</i>	384
Totale trainante		2.280
Mezzi leggeri	<i>Elettrici (Ale, Le)</i>	1.083
Mezzi leggeri	<i>Diesel (Aln, Ln)</i>	735
Totale mezzi leggeri		1.818
Complessi	<i>TAF</i>	99
Complessi	<i>Minuetto</i>	14
Complessi	<i>Elettrotreni</i>	95
	<i>ETR 500</i>	57
Totale complessi		208
Manovra	<i>Locomotive Elettriche</i>	5
Manovra	<i>Locomotive/Automotori Diesel</i>	1.069
Totale manovra		1.074
Trainato	<i>Carrozze Viaggiatori</i>	8.010
Trainato	<i>Bagagliai, Postali, Altro</i>	256
Trainato	<i>Carri FS</i>	49.028
Totale trainato		57.294

6.4. Le contabilizzazioni al 31.12.2004

6.4.1. Il sistema di gestione del programma/progetto

Negli ultimi anni tutte le commesse in corso (circa 40.000) sono state inquadrate 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 fasi approvative;
- **Tipo 3:** mantenimento in efficienza e investimenti minori o di prossima ultimazione che non richiedono 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 01.01.1993, data di avvio del Contratto di Programma).

La gestione informatizzata dei dati relativi a ciascun progetto si estrinseca in schede monografiche specifiche per ciascun intervento infrastrutturale, solo relativamente agli investimenti avviati di **Tipo 1 e 2** (solo navi traghetto) previsti dai Contratti di Programma 1994-2000, 2001-2005 e relativi Addenda.

Anche al fine di attuare un più efficace e completo monitoraggio degli investimenti è in fase di attivazione un collegamento *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- 2003	Importo che, per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma, fa carico allo stanziamento previsto dal Contratto stesso, nel periodo 1993-2003.
Contabilizzato 2003	Importo totale contabilizzato, nel solo anno 2003
Contabilizzato 2004	Viene evidenziato l'importo contabilizzato nel solo anno 2004
Totale contabilizzato al 31/12/2004	Importo totale contabilizzato a carico del programma/progetto esposto, compresa quindi anche la parte ante Contratto di Programma.

6.4.2. Contabilizzazioni complessive

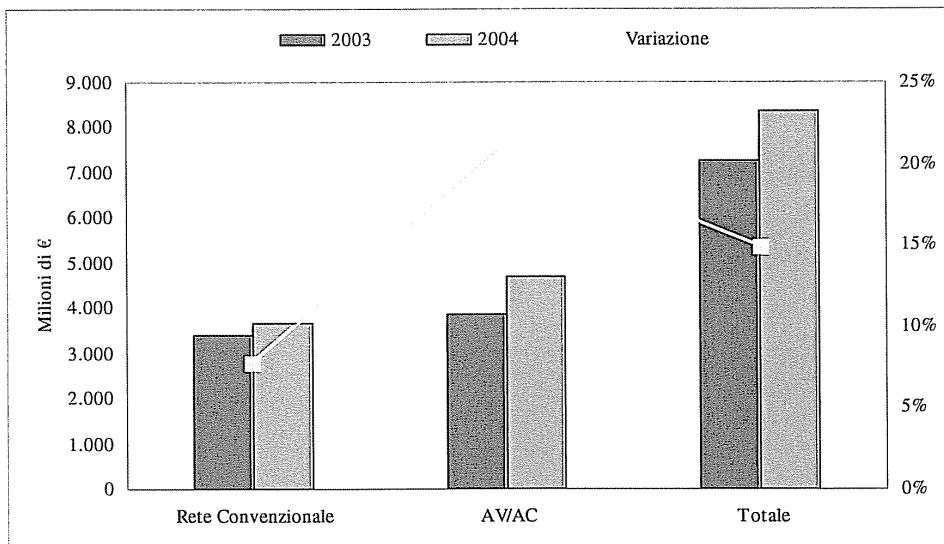
La Tabella 6.9 fornisce i dati complessivi, relativi a tutte le fonti di finanziamento (anche non statali) ed a tutte le società del Gruppo FS.

L'intero Gruppo FS ha contabilizzato, nel 2004, 8.433 milioni di euro, di cui 8.407 per progetti di investimento (Tipo 1,2,3, altre società ed AV/AC).

Per quanto concerne gli investimenti su Rete Convenzionale (escludendo la quota AV/AC), nell'anno 2004 si è registrato un incremento di circa l'8% rispetto al contabilizzato dell'anno 2003 ed il totale delle contabilizzazioni per il periodo 1993-2004 è stato pari 29.291 milioni di euro.

Si segnala che la partecipazione di RFI S.p.A. al capitale sociale della società Stretto di Messina S.p.A., in seguito all'approvazione da parte del CIPE del PPI di ottobre 2003, rientra tra gli investimenti.

Figura 6.3 – Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete Convenzionale e AV/AC



La Figura 6.3 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. Complessivamente sia nel 2003 sia nel 2004 le contabilizzazioni di investimenti relativi alla Rete AV/AC sono state maggiori a quelle relative alla Rete Convenzionale. Inoltre l'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni su Rete AV/AC è pari al 21,20% mentre quello delle contabilizzazioni su Rete Convenzionale è pari al 7,78%, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 14,89%.

Per quanto riguarda il Fondo di Ristrutturazione Industriale finanziato da fonti pubbliche per 1.808 milioni di euro, le relative contabilizzazioni dell'anno 2004 sono pari a 25 milioni di euro e l'utilizzo del fondo pari a 1.788 ha raggiunto il 99% circa.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2004 è pari a 49.081 milioni di euro.

Tabella 6.9 – Gruppo FS investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)¹

PROGETTI	CONTABILIZZATO				
	AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004
Tipo 1 e 2					
BA <i>Bacini</i>	-	28	6	-	28
DI <i>Diretrici</i>	3.391	4.908	575	611	8.911
GS <i>Grandi stazioni</i>	-	72	1	-	72
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	23	13	-	23
LA <i>Sistema linee di accesso al gottardo</i>	-	4	4	2	7
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	-	-	-	-	-
MR <i>Materiale rotabile</i>	524	5.479	621	733	6.736
ND <i>Nodi</i>	400	3.068	377	435	3.903
NG <i>Acquisto navi traghettro</i>	-	29	0	-	29
PI <i>Processi industriali</i>	-	59	19	11	70
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	13	274	37	32	319
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	8	2	15	24
RC <i>Programma ricerca</i>	-	33	4	2	35
TD <i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	2	1	1	3
TM <i>Traffico merci</i>	1	145	9	9	155
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	9	2	4	13
VC <i>Rete AV/AC - (Venezia-Trieste)</i>	-	5	3	-	5
Totale progetti Tipo 1 e 2	4.330	14.147	1.674	1.857	20.333
Tipo 3					
AA <i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	1	1	4	5
AI <i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.966	255	231	3.887
AR <i>Acquisti e rimpiazzi</i>	25	310	47	43	379
AS <i>Attr. e app. mezzi di soccorso</i>	-	3	1	1	4
AU <i>Autofinanziamenti</i>	-	-	-	-	-
BD <i>Tecnologie bordo treno</i>	-	124	76	80	204
CF <i>Rete cavo a fibra ottica</i>	-	2	2	8	10
CL <i>Manutenzione incrementativa</i>	-	1.917	345	293	2.210
IC <i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.319	28	40	3.192
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	85	18	10	96

PROGETTI	CONTABILIZZATO				
	AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004
ME <i>Mant. in efficienza</i>	155	541	86	87	783
MT <i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	150	118	163	313
PI <i>Processi industriali</i>	-	21	2	-	21
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	-	39	19	30	69
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	52	28	13	65
PR <i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	2	58	9	7	67
RC <i>Ricerca</i>	-	6	4	2	8
RS <i>Ricerca e sviluppo</i>	97	250	51	66	414
SC <i>Sviluppo a completamento</i>	485	277	47	53	815
SM <i>GSM-R</i>	-	76	42	61	137
SO <i>Manut. straordinaria ed obblighi di legge</i>	158	2.339	453	471	2.969
SS <i>Riqualificazioni stazioni</i>	2	281	60	84	367
ST <i>Adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.</i>	-	21	10	15	36
SW <i>Progetti informatici</i>	-	157	34	52	209
TR <i>Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili</i>	-	49	6	5	54
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	20	2	1	22
UP <i>Upgrading</i>	-	-	-	3	3
	<i>Altri progetti</i>	9.424	1.397	-	10.821
Totale progetti Tipo 3	13.872	11.461	1.743	1.826	27.159
Totale investimenti tradizionali	18.201	25.608	3.417	3.683	47.492
Altre società (Grandi Stazioni, Sita, ecc.)	-	259	55	54	314
AV/AC	732	12.199	3.531	4.248	17.179
Totale investimenti	18.933	38.066	7.003	7.984	64.985
AV/AC (contributi in corso di costruzione)	-	820	323	423	1.143
R.I. <i>Ristrutturazione industriale</i>	-	1.762	26	25	1.788
Totale generale	18.933	40.648	7.353	8.433	67.917

¹Il contabilizzato 2004 di RFI è comprensivo degli accertamenti di bilancio per circa 8 milioni di euro

6.4.3. Contabilizzazioni del Gruppo FS relative ai finanziamenti dello Stato

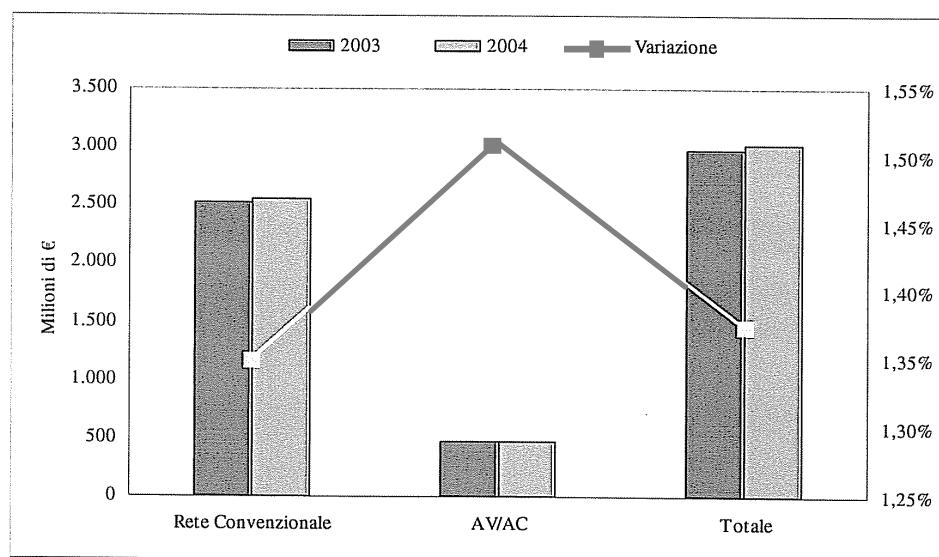
La Tabella 6.10 fornisce il dato complessivo delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti dello Stato.

Relativamente ai finanziamenti di cui trattasi, l'intero Gruppo FS ha contabilizzato, nel 2004, 3.047 milioni di euro di cui 3.021 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2004, è pari a 2.756 milioni di euro di cui 2.079 per gli investimenti tradizionali.

Sui progetti di investimento il 2004 fa registrare un incremento delle contabilizzazioni (escludendo la quota AV/AC che nel frattempo è stata trasferita ad ISPA) di circa l'1,5% rispetto al 2003.

Figura 6.4 - Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete Convenzionale e AV/AC



La Figura 6.4 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti sulla Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. L'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni su Rete Convenzionale è pari al 1,35%, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 del 1,38%.

Il totale delle contabilizzazioni dal 1993 al 2004 è pari 33.071 milioni di euro. Tale somma rappresenta circa il 60% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (55.346 milioni di euro) e circa l'85% delle somme effettivamente erogate (38.737 milioni di euro).

Tabella 6.10 – Gruppo FS investimenti finanziati dallo Stato

PROGETTI	CONTABILIZZATO					
	AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004	1993-2004
Tipo 1 e 2						
BA <i>Bacini</i>	-	28	6	-	28	28
DI <i>Diretrici</i>	3.391	4.901	571	606	8.898	5.507
GS <i>Grandi Stazioni</i>	-	72	1	-	72	72
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	23	13	-	23	23
LA <i>Sistema linee di accesso al gottardo</i>	-	4	4	2	7	7
MR <i>Materiale rotabile</i>	524	4.641	198	120	5.285	4.761
ND <i>Nodi</i>	400	3.010	360	420	3.829	3.429
NG <i>Acquisto navi traghetti</i>	-	29	-	-	29	29
PI <i>Processi industriali</i>	-	58	19	11	69	69
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	13	266	33	21	299	287
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	8	2	15	24	24
RC <i>Programma ricerca</i>	-	33	4	2	35	35
TD <i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	2	1	1	3	3
TM <i>Traffico merci</i>	1	145	9	9	155	154
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	7	2	4	12	12
VC <i>Rete AV/AC - (Venezia-Trieste)</i>	-	5	3	2	3	3
Totale progetti Tipo 1 e 2	4.330	13.232	1.225	1.210	18.771	14.442
Tipo 3						
AA <i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	1	1	4	5	5
AI <i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.895	243	209	3.794	2.104
AR <i>Acquisti e rimpiazzi</i>	25	305	47	41	372	347
BD <i>Tecnologie bordo treno</i>	-	121	73	31	152	152
CF <i>Rete cavo a fibra ottica</i>	-	2	2	8	10	10
CL <i>Manutenzione incrementativa</i>	-	2	-	2	4	4
IC <i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.312	27	40	3.185	1.352
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	82	17	10	92	92
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	155	390	39	26	572	416
MT <i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	150	118	163	313	313
PI <i>Processi industriali</i>	-	21	2	0	21	21
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	-	39	19	30	69	69
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	52	28	13	65	65

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

PROGETTI	AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO				
		1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004	1993-2004
PR <i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	2	58	9	7	67	65
RC <i>Ricerca</i>	-	6	4	2	8	8
RS <i>Ricerca e sviluppo</i>	97	250	51	66	413	316
SC <i>Sviluppo a completamento</i>	485	252	39	50	786	302
SM <i>GSM-R</i>	-	76	42	61	137	137
SO <i>Manut. straordinaria ed obblighi di legge</i>	158	2.339	453	471	2.969	2.810
SS <i>Riqualificazioni stazioni</i>	2	279	60	82	363	361
ST <i>Adeg. sicur. e tecn.,ogr e log. mater.</i>	-	21	10	15	36	36
SW <i>Progetti informatici</i>	-	85	-	-	85	85
TR <i>Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili</i>	-	49	6	4	53	53
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	22	2	1	23	23
UP <i>Upgrading</i>	-	-	-	3	3	3
AA <i>Altri progetti</i>	9.419	1.362	-	-	10.781	1.362
Totale progetti Tipo 3	13.866	9.171	1.292	1.341	24.378	10.512
Totale investimenti tradizionali	18.196	22.402	2.517	2.551	43.149	24.953
AV/AC (quota stato int. interc. e resto sistema)	732	5.654	463	470	6.856	6.124
<i>Sub totale 1</i>	18.927	28.056	2.980	3.021	50.005	31.077
R.I. <i>Ristrutturazione industriale</i>	-	1.762	26	25	1.788	1.788
<i>Sub totale 2</i>						32.866
Legge 189/83 soppressione p.l. contab. ante 1993(*)	-	-	-	-	-	205
Totale investimenti	18.927	29.818	3.007	3.047	51.793	33.071

6.4.4. Contabilizzazioni relative agli investimenti non transitati nel Contratto di Programma 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 6.11 – Investimenti finanziati dallo Stato e non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005

PROGETTI	CONTABILIZZATO				
	AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004
FS Holding S.p.A.					
Tipo 1 e 2					
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	-	-	-	-	-
Totale progetti Tipo 1 e 2	-	-	-	-	-
Tipo 3					
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	-	-	-	-
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	-	47	1	1	48
Totale progetti Tipo 3	-	47	1	1	48
Totale FS S.p.A.	-	47	1	1	48
Trenitalia S.p.A.					
Totale progetti Tipo 1 e 2	524	4.743	218	132	5399
Totale progetti Tipo 3	95	559	128	75	729
Totale Trenitalia S.p.A.	619	5.302	346	207	6.128
RFI S.p.A.					
Totale progetti Tipo 1 e 2	1.129	3453	263	221	4.802
Totale progetti Tipo 3	13.776	7.649	504	356	21.781
Totale RFI S.p.A.	14.905	11.102	767	577	26.583
TOTALI					
Totale progetti	15.524	16.404	1.113	784	32.711
Ristrutturazione industriale		1.762	26	25	1788
Totale generale	15.524	18.166	1.139	809	34.499

Relativamente a tali investimenti, il Gruppo FS ha contabilizzato, nel 2004, 809 milioni di euro, di cui 784 per progetti di investimento.

La media delle stesse contabilizzazioni, negli anni che vanno dal 1993 al 2004, è invece pari, a circa 1.581 milioni di euro di cui circa 1.432 per gli investimenti.

Anche quest'anno si evidenzia che una serie di progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 – già interamente finanziati - transitano nel 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 RFI 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 6.12 – Trenitalia S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento (milioni di €)

PROGETTI		BUDGET AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO				
			AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004
Tipo 1 e 2							
DI	Direttive	53	-	39	-	-	39
MR	Materiale rotabile	8.998	524	5.479	621	733	6.736
ND	Nodi	7	-	7	-	-	7
PI	Processi industriali	69	-	46	18	11	57
RC	Ricerca	13	-	10	2	1	11
TT	Svil. Traffico tradizionale	-	-	-	-	-	-
Totale progetti Tipo 1 e 2		9.140	524	5.581	641	745	6.850
Tipo 3							
AR	Acquisti e rimpiazzi	15	-	10	1	2	12
AS	Attr. E app. Mezzi di soccorso	5	-	3	1	1	4
AU	Autofinanziamenti	-	-	-	-	-	-
BD	Tecnologie bordo treno	359	-	124	76	80	204
CL	Manutenzione incrementativa	2.382	-	1.899	344	291	2.190
II	Immobilizzazioni immateriali	3	-	2	-	-	2
ME	Mantenimento in efficienza	754	95	338	56	63	496
PM	Potenz. Impianti intermodali	10	-	5	-	-	5
PR	Potenz. Imp. Manut. Rotabili	7	-	4	1	-	4
RC	Ricerca	28	-	6	4	2	8
RS	Ricerca e sviluppo	3	-	1	-	-	1
ST	Adeg. Sicur. E tecn.,ogr e log. Mater.	52	-	21	10	15	36
SW	Progetti informatici	272	-	157	34	52	209
TR	Pot. Tecn. Imp. Manut. Rotab.	87	-	49	6	5	54
TT	Svil. Traff. Tradizionale	0	-	-	-	-	-
Totale progetti Tipo 3		3.977	95	2.619	533	512	3.226
Totale investimenti tradizionali		13.117	619	8.200	1.174	1.257	10.076

Tabella 6.13 – Fonti di finanziamento (milioni di €)

FONTE	BUDGET AL 31.12.2004		1993-2003	CONTABILIZZATO		
	AL 31.12.1992	2003		2004	AL 31.12.2004	
C.d.P. 94-2000	6.269	619	5.172	316	191	5.982
Altre Leggi da Stato	155	-	130	30	16	146
Autofin. da mercato	6.693	-	2.898	828	1.050	3.948
Totale investimenti	13.117	619	8.200	1.174	1.257	10.076

Tabella 6.14 – Trenitalia S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato (milioni di €)

PROGETTI	BUDGET AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO				
		AL 31.12.1992	1993-2003	2003	2004	AL 31.12.2004
Tipo 1 e 2						
DI	<i>Direttive</i>	53	-	39	-	39
MR	<i>Materiale rotabile</i>	5.499	524	4.641	198	120
ND	<i>Nodi</i>	7	-	7	-	7
PI	<i>Processi industriali</i>	69	-	46	18	11
RC	<i>Ricerca</i>	14	-	10	2	1
TT	<i>Svil. Traffico tradizionale</i>	-	-	-	-	0
Totale progetti Tipo 1 e 2		5.642	524	4.743	218	132
Tipo 3						
AR	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	6	-	5	-	5
BD	<i>Tecnologie bordo treno</i>	125	-	121	73	31
II	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	2	-	1	-	1
ME	<i>Mantenimento in efficienza</i>	405	95	260	33	23
PM	<i>Potenz. Impianti intermodali</i>	10	-	5	-	5
PR	<i>Potenz. Imp. Manut. Rotabili</i>	6	-	4	1	-
RC	<i>Ricerca</i>	8	-	6	4	2
RS	<i>Ricerca e sviluppo</i>	1	-	1	-	0
ST	<i>Adeg. Sicur. E tecn.,ogr e log. Mater.</i>	52	-	21	10	15
SW	<i>Progetti informatici</i>	86	-	85	-	-
TR	<i>Pot. Tecn. Imp. Manut. Rotab.</i>	81	-	49	6	4
TT	<i>Svil. Traff. Tradizionale</i>	-	-	1	-	1
Totale progetti Tipo 3		782	95	559	128	75
Totale investimenti tradizionali		6.424	619	5.302	346	207
Budget da assegnare		3				
Totale		6.427				

In relazione a tutte le fonti di finanziamento le contabilizzazioni complessive dell'anno 2004 fanno registrare un incremento del 7% circa rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (1.257 milioni di euro contro 1.174). Il 2004, inoltre, fa registrare un incremento del 69% circa rispetto alla media delle contabilizzazioni degli anni che vanno dal 1993 al 2003.

Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2004, pari a 207 milioni di euro, sono in linea con il trend decrescente delle stesse negli ultimi due anni (385 milioni di euro nel 2002, 346 nel 2003), con un leggero calo fisiologico posto che il programma ormai va ad esaurimento. La previsione di contabilizzazione per il 2004 è stata leggermente disattesa ma, peraltro, il programma di ultimazione viene rivisto in anticipo di un anno (2006) rispetto alle precedenti previsioni.

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

Per i Progetti di Tipo 1 e 2:

- 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), sono stati destinati all'acquisto o alla ristrutturazione del materiale rotabile (a fronte dei 5.568 milioni di euro sono stati contabilizzati 5.342 milioni di euro pari a circa il 96%);
- circa 60 milioni di euro sono stati destinati ad investimenti che riguardano attrezzature tecnologiche dei rotabili e degli impianti delle officine. In particolare il programma *Direttive* (53 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 (10 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 S.p.A. per 7 milioni di euro);
- circa 14 milioni di euro sono stati destinati 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.

Per i Progetti di Tipo 3, 782 milioni di euro sono stati destinati all'adeguamento delle tecnologie di bordo ai nuovi sistemi di sicurezza sia per il potenziamento e mantenimento in efficienza degli asset di proprietà di Trenitalia S.p.A., in particolare con riferimento ai seguenti 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 31.12.2004 sono state contabilizzate opere e forniture per complessivi 6.128 milioni di euro pari a circa il 95% dello stanziamento.

Il completamento del residuo 5% ancora da contabilizzare, pari a 299 milioni di euro (di cui 3 milioni di euro sono ancora da assegnare), è stato previsto da Trenitalia S.p.A. entro il 2006.

Tabella 6.15 – Residuo da contabilizzare

RESIDUO	2005	2006
299	187	112

6.4.6. Contabilizzazioni di RFI S.p.A.

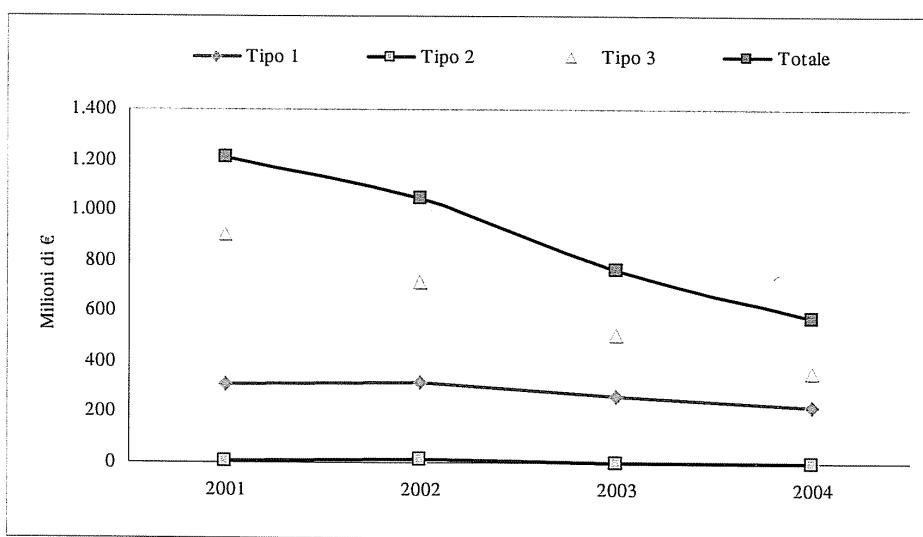
Di seguito si illustra il quadro delle contabilizzazioni effettuate sull'infrastruttura ferroviaria da RFI S.p.A., suddiviso per ciascuno strumento contrattuale.

6.4.6.1. Contabilizzazioni relative ai progetti di investimento non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005

Per l'insieme d'investimenti classificato ancora come Contratto di Programma 1994-2000, al 31.12.2004 si registra un valore cumulato di spesa pari a 26.583 milioni di euro, valore corrispondente all'87% del totale dei finanziamenti stanziati a beneficio degli investimenti in parola.

Analizzando il volume di spesa realizzato nel corso del 2004, pari a 577 milioni di euro, si evidenzia un decremento nell'ordine del 25% circa rispetto al dato dell'anno precedente 2003 (pari a 767 milioni di euro). Tale risultato va considerato in parte fisiologico in ragione della maturità economica raggiunta dal "paniere" d'investimenti qui analizzati, maturità testimoniata dal dato esposto in precedenza, in base al quale si evidenzia che quasi il 90% delle risorse stanziate è già stato impiegato.

Figura 6.5 – Andamento delle contabilizzazioni rispetto alle tipologie di progetto



La Figura 6.5 evidenzia che la riduzione del 25% circa del volume di spesa contabilizzato nel 2004 fa parte di un trend avviatosi nel 2002, infatti, già nel 2003 si è assistito ad un decremento di spesa contabilizzato pari al 27% circa, mentre nel 2002 ad un decremento pari al 14% circa.

Rispetto a quanto rappresentato nella scorsa edizione del monitoraggio, il valore cumulato delle opere contabilizzate alla data del 31.12.2003 mostra una riduzione di 745 milioni di euro (passando da 26.752 milioni di euro agli attuali 26.007). Lo scostamento menzionato è solo apparente e va attribuito al "trasferimento" di alcuni

progetti dal vecchio al nuovo Contratto in conseguenza della variazione registrata sulle stime di costo.

Il nuovo quadro delle contabilizzazioni, aggiornato sulla base dei dati di pre-consuntivo al 31.12.2004, è fornito dalla Tabella 6.16.

Tabella 6.16 – RFI S.p.A. investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005, per tutte le fonti (milioni di €)¹

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO						2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004
		FINANZIATO AL 2004	AL 31.12.1992	2001	1993-2001	2002	31.12.2002		
	<i>Bacini</i>	28	-	8	10	12	22	6	28
	<i>Direttivi</i>	2.147	820	54	960	60	1.840	64	1.952
	<i>Grandi stazioni</i>	73	-	14	71	1	72	1	72
	<i>Itinerari Internazionali</i>	127	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Nodi</i>	2.902	295	162	1.448	198	1.941	143	2.197
	<i>Piano Soppressione P.L.</i>	409	13	48	203	34	250	37	319
	<i>Potenziamento impianti intermediari</i>	165	-	1	5	1	6	2	14
	<i>Programma ricerca</i>	10	-	-	10	-	-	-	10
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	60	-	-	-	-	-	3	3
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	11	-	-	-	-	-	1	1
	<i>Traffico merci</i>	332	1	21	126	10	137	9	9
	Totali Tipo 1	6.263	1.129	308	2.833	316	4.278	262	221
2	<i>Acquisto navi traghetto</i>	45	-	2	22	7	29	-	29
	<i>Processi industriali</i>	13	-	2	6	5	12	1	0
	Totali Tipo 2	58	-	4	28	13	41	1	0
3	<i>Acquisiti e rimpiazzati</i>	306	25	39	192	44	261	22	8
	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	3.593	1.689	226	1.448	103	3.240	84	69
	<i>GSM-R</i>	67	-	-	-	-	-	2	4
	<i>Immobilizzazioni Immateriali</i>	31	-	7	15	3	18	7	7
	<i>Interventi a completamento</i>	3.369	1.833	52	1.254	36	3.124	28	40
	<i>Mantenimento in efficienza</i>	219	61	8	76	13	150	9	2
	<i>Manut. straordinaria ed Obblighi di legge</i>	2.342	158	458	1.413	378	1.949	186	54
	<i>Manutenzione incrementativa</i>	17	-	2	16	1	17	0	0
	<i>Piano soppressione P.L.</i>	488	-	-	-	20	20	19	30
	<i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	91	2	11	39	8	50	8	7

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO						AL 31.12.2004 (PRECONS.)
		FINANZIATO AL 2004	AL 31.12.1992	2001	1993-2001	2002	31.12.2002	
	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	195	-	2	9	10	19	28
	<i>Processi industriali</i>	25	-	1	15	3	18	2
	<i>Rete cavo a fibra ottica</i>	25	-	-	-	-	2	8
	<i>Ricerca e sviluppo</i>	351	97	22	157	30	284	14
	<i>Riqualificazioni stazioni</i>	655	2	43	176	39	217	42
	<i>Sviluppo a completamento</i>	1.058	486	27	205	25	716	47
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	30	-	5	15	3	18	2
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	41	-	-	-	-	-	1
	<i>Traffico merci</i>	28	-	-	-	-	-	-
	<i>Altri progetti</i>	10.820	9.422	0	1.398	-	10.820	-
	Totale Tipo 3	23.751	13.776	903	6.429	717	20.921	504
	Totale Tipo 1-2-3	30.072	14.905	1.214	9.289	1.046	25.240	767
	Riserva/fondo	607						
	Totale finanziato²		30.679³					

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 2,8 milioni di euro

² Dato al netto dello stanziamento ex Legge Finanziaria 2001 di 5 milioni di euro per la *Progettazione definitiva del raddoppio della Pontremolese*

³ Di cui importo congelato 2.311 milioni di euro

Per quanto riguarda l'anno 2004, circa il 62% dei lavori consuntivati è ascrivibile ai progetti classificati come **Tipo 3** (mantenimento in efficienza e altri investimenti), tra i quali le quote più rilevanti sono da attribuire agli interventi dei programmi *Ammodernamento infrastrutturale* (20%), *Manutenzione straordinaria* ed *Obblighi di legge* (15%), *Sviluppo a completamento* (14%) e *Riqualificazione stazioni* (13%).

Per i progetti di **Tipo 1**, più del 70% delle contabilizzazioni, pari complessivamente a 221 milioni di euro, è ripartito tra i gruppi di programmi *Nodi* (51%) e *Direttrici* (22%).

In dettaglio, per il primo insieme la spesa maturata nel corso del 2004 è concentrata sui seguenti programmi:

- Nodo di Firenze (33%), in particolare sui progetti *Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli* (46%), *Potenziamento infrastrutturale Prato-Firenze* (39%) e *Firenze Osmannoro: costruzione IDP* (15%);
- Nodo di Napoli (21%), attribuibile in massima parte agli interventi *Nuova Linea a Monte del Vesuvio* (82%) e *Ripetizione Discontinua del Nodo di Napoli* (15%);
- Nodo di Milano (20%), in particolare sul progetto *Sistemazione a P.R.G. di Milano Rogoredo* (96%);
- Nodo di Torino (11%), con il 63% della spesa consuntivata sul progetto *Potenziamento tecnologico del nodo di Torino* ed il rimanente 37% sul progetto *Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova*.

Il contabilizzato per gli investimenti nei Nodi cumulato alla data del 31.12.2004 è pari a circa il 76% del corrispondente costo preventivato. Le contabilizzazioni relative a tale gruppo di programmi risultano negli ultimi anni le più rilevanti fra tutte quelle per investimenti di **Tipo 1**; tale risultanza è coerente con gli obiettivi strategici di RFI S.p.A. di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento dei Nodi e delle principali direttive.

Tra gli investimenti relativi a queste ultime, i programmi più importanti in termini di opere contabilizzate nel corso del 2004 sono rappresentati da:

- Rete Sarda (49%), risultato attribuibile interamente al progetto *Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda*;
- Tecnologie Innovative Diffuse (17%), di cui il 75% contabilizzato sul progetto *Copertura radio in galleria*, il 21% sull'intervento *Rilevamento termico Boccole* ed il 4% sul progetto *Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative*;
- Direttrice Pontebbana (9%), con il 91% delle contabilizzazioni sul progetto *Potenziamento infrastrutturale/Tecnologico Venezia-Udine-Tarvisio escluso Posto C.le* ed il 9% sul *Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano – Udine e scalo Cervignano*;
- Direttrice Milano-Venezia (9%), interamente ascrivibile al progetto *Interventi tecnologici Milano-Venezia*.

Il totale contabilizzato per gli investimenti sulle Direttive al 31.12.2004 è pari a circa 1.952 milioni di euro (91% del relativo costo preventivato).

Di seguito si riporta la disaggregazione delle citate contabilizzazioni per singola fonte di finanziamento (Tabella 6.17) e gruppo di programmi/fonte di finanziamento (Tabella 6.18).

Tabella 6.17 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonti di finanziamento(milioni di €)¹

DESCRIZIONE FONTI DI FINANZIAMENTO	FINANZIAMENTI AL 2004		1993-2001		CONTABILIZZATO		2004 (PRECONS.)		AL 31.12.2004 (PRECONS.)	
	AL 31.12.1992	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)			
II Addendum al CdP 94-2000	3.009	-	568	1.376	487	1.863	271	134	2.267	17
Autofinanziamento	17	-	2	16	1	17	-	-	-	23.010
Contratto di programma 94-2000+ I Addendum	25.071	14.667	564	7.279	437	22.383	338	288	-	95
Contributi da terzi	147	-	2	86	4	90	4	-	-	36
Finanziamenti CEE	37	23	-	13	-	-	36	-	-	127
Investimenti infrastrutturali enti pubblici	323	3	7	37	23	62	26	39	-	29
Legge 135/1997	33	-	1	1	8	9	13	7	-	759
Legge 189/1983	872	211	56	446	37	695	36	28	-	8
Legge 30/98	8	-	3	6	2	8	-	-	-	14
Legge 631/96 - Legge 27/097 - GIUBILEO	18	-	1	14	-	-	14	-	-	47
Legge 341/1995	73	-	10	15	9	25	9	13	-	161
III Addendum al C.d.P. 94-00- Legge 354/98	1.056	-	-	-	34	34	63	63	-	-
Legge 448/2001- Legge finanziaria 2002 - I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Addendum CdP 01-05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 472/1999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 488/1999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge 641/1996	15	-	-	-	4	4	6	3	3	13
Non classificate	1	-	-	-	1	1	-	1	1	1
Totale	30.679	14.905	1.214	9.289	1.046	25.241	767	577	26.583	

¹Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 2,8 milioni di euro

Tabella 6.18 – RFI S.p.A. contabilizzazioni investimenti non ricondotti nel Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento e gruppo di programma (milioni di €)¹

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000 + ADDENDUM I										TOTALE AL 31.12.2004 (PRECONS.)
		ADDENDUM II AL CDP 94-00										
	<i>Bacini</i>	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
	<i>Direttori</i>	1.886	-	12	2	-	-	25	2	-	11	0
	<i>Grandi stazioni</i>	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
	<i>Nodi</i>	2.074	8	-	11	82	-	-	1	11	-	10
1	<i>Piano soppressione P.L.</i>	9	-	-	20	-	-	290	-	-	-	-
	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
	<i>Programma ricerca</i>	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	<i>Traffico merci</i>	134	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-
	Totali Tipi 1	4.241	8	12	34	102	-	25	293	11	11	10
2	<i>Acquisto navi traghetti</i>	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Processi industriali</i>	11	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
	Totali Tipi 2	40	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
3	<i>Acquisizi e rimpiazzi</i>	194	-	-	-	98	-	-	-	-	-	-
	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	2.715	-	-	93	542	-	4	7	-	32	-
	<i>GSM-R</i>	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	28	-	-	1	-	-	-	-	-	3	32
	<i>Interventi a completamento</i>	2.887	-	1	7	-	-	-	297	-	-	3.192
	<i>Mantenimento in efficienza</i>	142	-	-	17	2	-	-	-	-	-	161
	<i>Manut. straordinaria ed obblighi di Legge</i>	864	-	-	1	1.324	-	-	-	-	-	2.189

TIPO	GRUPPO DI PROGRAMMI	TOTALE AL 31.12.2004 (PRECONS.)													
		NON CLASSIFICATI			LEGGE 641/1996			ADDENDUM III AL CDP 94-00.			LEGGE 354/98			LEGGE 341/95	
	<i>Manutenzione incrementativa</i>	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
	<i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64
	<i>Piano soppressione P.L.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69
	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
	<i>Processi industriali</i>	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60
	<i>Ricerca e sviluppo</i>	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
	<i>Rete cavo a fibra ottica</i>	269	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314
	<i>Riqualificazioni stazioni</i>	176	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	304
	<i>Sviluppo a completamento</i>	718	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	812
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
	<i>Altri progetti</i>	10.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.820
	Totale Tipo 3	18.728	-	24	189	2.164	16	4	466	3	35	150	-	-	1
	Totale	23.010	8	36	223	2.267	16	29	759	14	47	161	13	1	26.583

¹Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 2,8 milioni di euro

6.4.6.2. Contabilizzazioni relative al Contratto di Programma 2001-2005 (esclusa AV/AC)

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti su Rete Convenzionale, nel corso del 2004 si è registrato un incremento di contabilizzazioni del 26% circa in rapporto al valore dello scorso anno. Come è possibile dedurre dalla successiva Tabella 6.19, il valore complessivo cumulato di opere consuntivate al 31.12.2004 risulta pari a 10.681 milioni di euro, dei quali 1.816 contabilizzati nel corso del 2004 contro i 1.441 del 2003. Con riferimento all'insieme qui analizzato, il contabilizzato ammonta al 19% del costo complessivo ed al 36% dei corrispondenti finanziamenti per competenza.

L'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2004 è venuto dagli investimenti previsti dalla Tabella 2 e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto.

Ai valori suddetti va aggiunta anche la spesa sostenuta sui *Nuovi progetti di Legge Obiettivo*, la cui lista è stata formalizzata nel Contratto con il III Addendum. Tenendo in considerazione anche il dato relativo a tale insieme di interventi, le contabilizzazioni per il 2004 sono pari a 1.820 milioni di euro e quelle cumulate al medesimo anno ammontano a 10.700 milioni di euro.

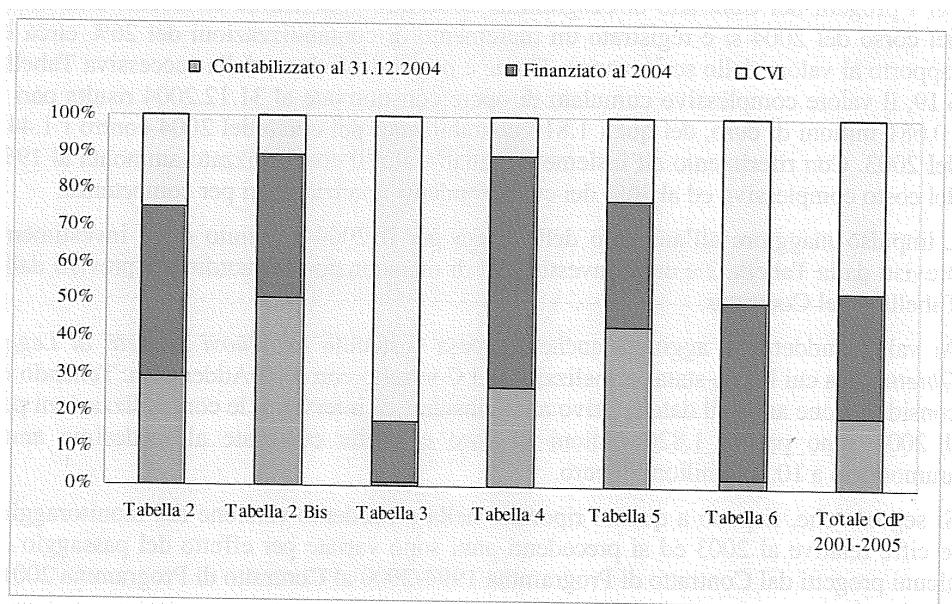
Si segnala che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio, le cifre relative al 2003 ed ai precedenti anni sono variate per effetto del passaggio di alcuni progetti dal Contratto di Programma 1994-2000 al Contratto di Programma 2001-2005.

Tabella 6.19 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle del Contratto¹

TABELLA CdP	CVI	FINANZIAMENTI 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO ANNO 2001	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004 (PRECONS.)
Tabella 2	17.089	12.868	1.583	3.141	263	351	3.755	528	687	4.971
Tabella 2 Bis	8.002	7.136	1.093	2.702	300	343	3.345	329	368	4.042
Tabella 3	23.913	4.162	-	-	-	40	40	75	88	202
Tabella 4	5.018	4.476	-	-	6	260	266	465	608	1.339
Tabella 5	220	170	-	-	-	12	12	37	46	95
Tabella 6	1.394	703	-	-	-	5	5	8	20	32
Totale CdP 2001-2005 (Rete Convenzionale)	55.636	29.515	2.676	5.842	570	1.011	7.423	1.441	1.816	10.681
(di cui importo congelato)		4.380								

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di euro

Figura 6.6 – Finanziamenti e contabilizzazioni del Contratto di Programma 2001-2005 per Tabelle di programma



La Figura 6.6 presenta l'avanzamento delle contabilizzazioni, per Tabella di programma, in rapporto al totale finanziato e al Costo a Vita Intera (di seguito CVI) al 2004. Rispetto al Totale dei finanziamenti del Contratto è stato contabilizzato il 20% circa del CVI a fronte di un finanziamento del 53% circa (il contabilizzato rappresenta il 36% circa del finanziato).

La Tabella 6.20 riporta, per ciascuna Tabella del Contratto, la ripartizione dei finanziamenti e le relative fonti.

Tabella 6.20 – Tabelle del Contratto di Programma 2001-2005 con finanziamenti al 31.12.2004¹

DESCRIZIONE FONTE DI FINANZIAMENTO	TAB. 2	TAB. 2BIS	TAB. 3	TAB. 4	TAB. 5	TAB. 6	TOTALE
II Addendum al C.d.P. 94-00	65	69	-	-	-	-	134
III Addendum al C.d.P. 94-00- Legge 354/98	148	127	258	-	-	-	532
Contratto di programma 1994-2000 + I Addendum	6.416	5.528	8	-	-	-	11.952
Autofinanziamento		51	-	-	-	-	51
Legge 388/2000 -Finanziaria 2001	1.310	-	528	284	-	150	2.272
Contributi da terzi	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti CEE	1	-	-	-	-	-	1

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

DESCRIZIONE FONTE DI FINANZIAMENTO	TAB. 2	TAB. 2BIS	TAB. 3	TAB. 4	TAB. 5	TAB. 6	TOTALE
Investimenti infrastrutturali Enti Pubblici	181	84	164	-	-	-	428
Legge 135/97	44	17	-	-	-	-	61
Legge 194/98	10	-	-	-	-	-	10
Legge 208/98	-	15	-	-	-	-	15
Legge 289/2002 - Finanziaria 2003	1.542	440	904	542	55	243	3.726
Legge 30/98	203	-	-	-	-	-	203
Legge 341/95	56	36	-	-	-	-	92
Legge 448/2001 - CdP 2001-2005 - Legge Finanziaria 2002 - I Addendum	564	-	250	1.007	57	34	1.912
Legge 472/99	87	-	-	-	-	-	87
Legge 488/99	26	-	-	-	-	-	26
Legge CIPE 19/2004 (progettazioni)	-	-	16	-	-	-	16
Legge 64 / 96	41	-	-	-	-	-	41
Legge 641/96	-	21	-	-	-	-	21
Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	-	98	-	-	-	-	98
Legge 350/2003 - Legge Finanziaria 2004	2.106	338	1.816	542	58	277	5.137
Piano di Upgrading della rete -Finanziaria 2004	-	-	-	1.000	-	-	1.000
Fondi FESR	69	279	202	-	-	-	550
Piano di Upgrading Leggi Finanziarie precedenti	-	-	-	1.100	-	-	1.100
Fondi riserva per progettazioni Sud- Vecchie Finanziarie	-	-	16	-	-	-	16
Soppressione PL - Legge 189/83	-	3	-	-	-	-	3
Legge Obiettivo (delibere CIPE 45 e 46/04)	-	31	-	-	-	-	31
Totale Finanziamenti al 31.12.2004	12.868	7.136	4.162	4.476	170	703	29.515
Ulteriori Fabbisogni	4.221	865	19.750	542	50	691	26.122
Costi a Vita Intera al 31.12.2004	17.089	8.002	23.913	5.018	220	1.394	55.636
<i>di cui importo congelato</i>	<i>2.549</i>	<i>1.831</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

¹ Il finanziamento rimanente di circa 24 milioni di euro ex delibera CIPE 21/2004 non è inserito in quanto ancora da ripartire

Analizzando più in dettaglio i dati di contabilizzazioni, si rileva quanto segue.

Tabella 2

Per gli investimenti di Tabella 2, la media delle contabilizzazioni negli anni 1993-2003 è pari a circa 247 milioni di euro. Nel 2004, con 687 milioni di euro, si registra una spesa di oltre due volte e mezzo il volume medio degli anni precedenti.

Il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 è di 4.971 milioni di euro, pari al 39% circa dei relativi finanziamenti ed al 29% circa del costo globale stimato. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati, nel 2004, per i seguenti progetti:

- *Sistema Controllo Marcia Treno* (159 milioni di euro);
- *Potenziamento infrastrutturale Pontremolese* (82 milioni di euro);
- *Raddoppio Bologna-Verona* (74 milioni di euro);
- *Quadruplicamento Padova-Mestre* (62 milioni di euro);
- *Raddoppio Palermo-Messina* (58 milioni di euro);
- *Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce* (34 milioni di euro).

Tabella 2 bis

Come ampiamente riferito, si tratta di una tabella che reca i progetti appartenuti al vecchio Contratto di Programma, necessitanti di ulteriori finanziamenti per il loro completamento.

Tali progetti hanno consumivato nel corso del 2004 circa 368 milioni di euro, registrando un incremento del 11% circa rispetto al risultato dell'anno precedente.

Il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 è di 4.042 milioni di euro, pari al 57% circa dei relativi finanziamenti ed al 51% circa del costo globale stimato.

Tabelle 3,4,5 e 6

Il totale contabilizzato nell'anno 2004 dai progetti appartenenti alle tabelle in parola è pari a 761 milioni di euro, con una prevalenza di spesa registrata sugli interventi per la manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti (Tabella 4).

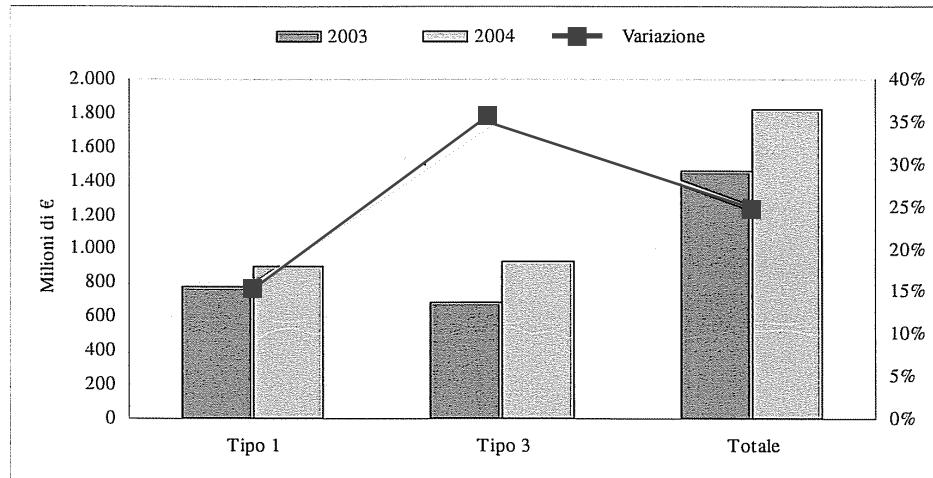
Nel complesso, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 per le tabelle qui analizzate è pari 1.668 milioni di euro, pari al 18% dei relativi finanziamenti ed al 5% circa del costo stimato.

La Tabella 6.21 riporta le contabilizzazioni con la classificazione per gruppo di programmi.

Tabella 6.21 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per gruppi di programma (milioni di €)¹

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO ANNO 2001	CONTABILIZZATO ANNI 1993-2001	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004 (PRECONS.)
1	<i>Direttive</i>	2.571	5.042	354	2.824	451	5.846	511	562	6.919
	<i>Nodi</i>	105	746	202	843	195	1.143	234	322	1.700
	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	<i>Programma ricerca</i>	-	7	2	9	2	11	2	1	14
	<i>RETE AV / AC</i>	-	-	-	-	2	2	3	0	5
	<i>Sistema linee di accesso al Gottardo</i>	-	-	-	-	-	-	4	2	7
	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	-	-	1	1	-	-	1
	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	1	1	5	6	2	2	10
	<i>Immobilizzazioni Immateriali</i>	-	-	-	-	10	10	13	-	23
	Totale Tipo 1	2.676	5.796	558	3.678	666	7.020	770	891	8.681
3	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	-	-	-	-	18	18	24	33	75
	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	-	8	2	11	151	161	171	162	493
	<i>GSM-R</i>	-	-	-	-	34	34	39	57	129
	<i>Immobilizzazioni Immateriali</i>	-	38	4	41	5	46	10	4	60
	<i>Manut. straordinaria ed Obblighi di legge</i>	-	-	5	5	91	96	267	417	780
	<i>Mantenimento in efficienza</i>	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	<i>Manutenzione incrementativa</i>	-	-	-	-	1	1	-	1	3
	<i>Ricerca e sviluppo</i>	-	-	-	-	12	12	37	49	98
	<i>Riqualificazioni stazioni</i>	-	-	-	-	6	6	18	34	58
	<i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	-	-	-	-	-	1	4	5
	<i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	-	-	-	31	31	118	161	311
	<i>Upgrading della rete viaggiatori</i>	-	-	-	-	-	-	-	3	3
	<i>Sviluppo a completamento</i>	-	-	-	-	-	-	-	4	5
Totale Tipo 3		-	46	12	58	347	405	686	929	2.019
Totale		2.676	5.842	570	3.736	1.013	7.424	1.456	1.820	10.700

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di euro

Figura 6.7 – Contabilizzazioni 2003/2004 sui progetti di Tipo 1 e di Tipo 3

La Figura 6.7 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti per i progetti di **Tipo 1** e di **Tipo 3**. Complessivamente nel 2003 le contabilizzazioni per progetti di Tipo 3 sono state inferiori a quelle per progetti di Tipo 1, il contrario di quanto realizzato nel 2004. Inoltre l'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni dei progetti di **Tipo 1** è pari al 16% circa mentre quello delle contabilizzazioni dei progetti di **Tipo 3** è pari al 35% circa, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 25%.

In analogia con quanto rilevato per il Contratto di Programma 1994-2000, la spesa per gli investimenti di **Tipo 1** si concentra quasi esclusivamente, tra le voci *Direttive* (63%) e *Nodi* (36%). Nel primo caso, nel corso del 2004 la maggior parte degli impieghi è ripartita tra i seguenti programmi:

- Direttrice Tirrenica Nord (22%), importo riferito ai progetti *Potenziamento infrastrutturale Pontremolese* (67%), *Potenziamento asse Livorno-Pisa* (19%) e *Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese* (14%);
- Direttrice Adriatica (19%), in particolare sui progetti *Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce* (32%), *Raddoppio Bari-Taranto* (22%), *Sistemazione Nodo di Bari* (15%), *Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari* (16%), *Raddoppio della Pescara-Bari* (11%);
- Direttrice Brennero (18%), da attribuire ai progetti *Raddoppio Bologna-Verona* (72%) e *Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero* (28%);
- Rete siciliana (12%), valore in massima parte ascrivibile al progetto *Raddoppio Palermo-Messina* (87%).

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

- Nodo di Milano (35%), relativo principalmente agli interventi *Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio* (55%), *Passante Milanese* (29%), *Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco* (6%);

- Nodo di Roma (16%), da attribuire principalmente ai progetti del *Piano Regolatore Generale* (di seguito *PRG*) di Roma Tiburtina (35%), *Raddoppio Prenestina-Lunghezza* (22%), *Potenziamento tratto urbano Roma-Viterbo* (17%) e *infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio* (17%);
- Nodo di Napoli (11%), di cui il 93% sul progetto denominato *Potenziamento del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata*;
- Nodo di Bologna (8%), di cui l'89% sul progetto *Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo*;
- Nodo di Genova (8%), di cui il 65% riferito all'intervento *Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova* ed il 35% al *Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole*.

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

Un approfondimento di analisi è contenuto nelle schede dell'Allegato 2 relative ai progetti di **Tipo 1** e **2** del Contratto di Programma 2001-2005 e ai "Nuovi progetti di Legge Obiettivo".

Tabella 6.22 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per fonte di finanziamento (milioni di €)^{1,2}

FONTI DESCRIZIONI	FINANZIAMENTI AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO ANNO 2001	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004 (PRECONS.)
Legge Obiettivo (delibera 46/04)	31	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotale	29.521³	2.676	5.842	570	1.013	7.424	1.456	1.820	10.700
Costo a Vita Intera CdP 2001- 2005	55.636	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>di cui importo congelato</i>	<i>4.380</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Legge Obiettivo (delibera 45/04)	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo a Vita Intera Legge Obiettivo	55.449	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>di cui importo congelato</i>	<i>4.380</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 5,9 milioni di euro

² Il finanziamento rimanente di circa 24 milioni della Legge CIPE 19/2004 non è inserito in quanto ancora da ripartire

³ Il subtotale tiene conto di circa 6 milioni di euro utilizzati in via temporanea da RFI S.p.A. per progetti di Legge Obiettivo, in attesa delle disponibilità dei relativi finanziamenti

Nella Tabella 6.23, invece, le contabilizzazioni sono suddivise per gruppo di programmi e fonte di finanziamento.

Tavella 6.23 – Contabilizzazioni investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005 per gruppo di programma e sorgente di finanziamento (milioni di €)

GRUPPO DI PROGRAMMI		Type	Total
Risanamento acustico ambientale	-		
Sistema controllo marcia treni	-		
Sviluppo a completamento	-		
Upgrading della Rete viaggiatori	-		
Totale Tip 3	22	8.222	2
ADDENDUM II	AL C.D.P. 94-00		
CONTATTATO DI PROGRAMMA	1994-2000 + ADDENDUM I		
FINANZIAMENTI CEE	-		
INVESTIMENTI	-		
INFRASTRUTTURE ALI ENTI	-		
PUBBLICI	-		
SOPPRESSIONE PL - LEGGE 198/93	-		
LEGGE 194/98	-		
AL C.D.P. 94-00	-		
LEGGE 354/98	-		
(FINANZIARIA 2000)	-		
LEGGE 388/2000	-		
(FINANZIARIA 2001)	-		
LEGGE 448/2001	-		
(FINANZIARIA 2002)	-		
LEGGE 289/2002	-		
(FINANZIARIA 2003)	-		
LEGGE 350/2003	-		
(FINANZIARIA 2004)	-		
PIANO DI UPGRADING DELLA	-		
RETE	-		
FINANZ. 2004	-		
LEGGE 472/99	-		
LEGGE 488/99	-		
LEGGE 641/96	-		
LEGGE 651/96	-		
(GUBIMBO)	-		
LEGGE 270/97	-		
LEGGE 30/98	-		
LEGGE 341/95	-		
TOTALE AL 31.12.2004	-		
(PRECONSUMI)	-		

Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 5,9 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 20 milioni di euro, è stata sostenuta con anticipazioni su fonti già disponibili, in attesa delle relative disponibilità finanziarie.

Tabella 6.24 – Legge Obiettivo (milioni di €)

LEGGE OBIETTIVO	CVI	FINANZIAMENTI 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 1992	CONTABILIZZATO AL 31.12.2000	CONTABILIZZATO ANNO 2001	CONTABILIZZATO ANNO 2002	CONTABILIZZATO AL 31.12.2002	CONTABILIZZATO ANNO 2003	CONTABILIZZATO ANNO 2004 (PRECONS.)	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004 (PRECONS.)
Nuovi di Legge Obiettivo	54.449	18	-	-	-	2	2	14	4	20

6.4.6.4. Contabilizzazioni relative al Sistema AV/AC

Le contabilizzazioni complessive sul Sistema AV/AC relative all'anno 2004 sono pari a 4.650 milioni di euro, di cui 470 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dai contributi dello Stato ex Legge 78/94 e 289/02 della Torino-Milano-Napoli e dalle progettazioni per il "Resto del Sistema".

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli, il 2004 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un incremento di circa il 19% rispetto al dato dell'anno precedente. Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 (16.783 milioni di euro) rappresenta il 56% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2004, si sono registrate sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 85% del relativo costo stimato.

La Figura 6.8 presenta la distribuzione delle contabilizzazioni 2004 per le aggregazioni Tratta TO-MI-NA e Nodi TO-MI-NA.

Figura 6.8 – Contabilizzazioni 2004

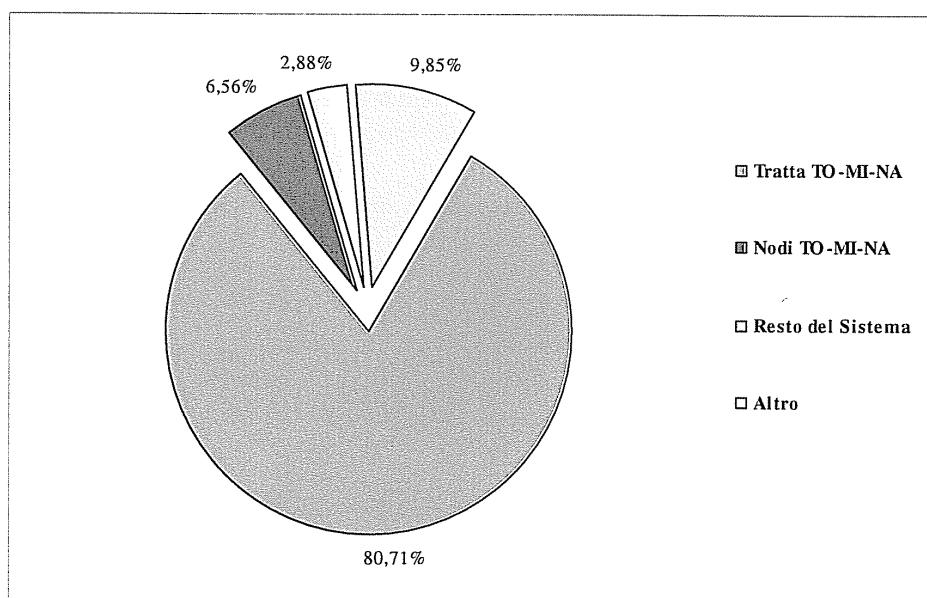
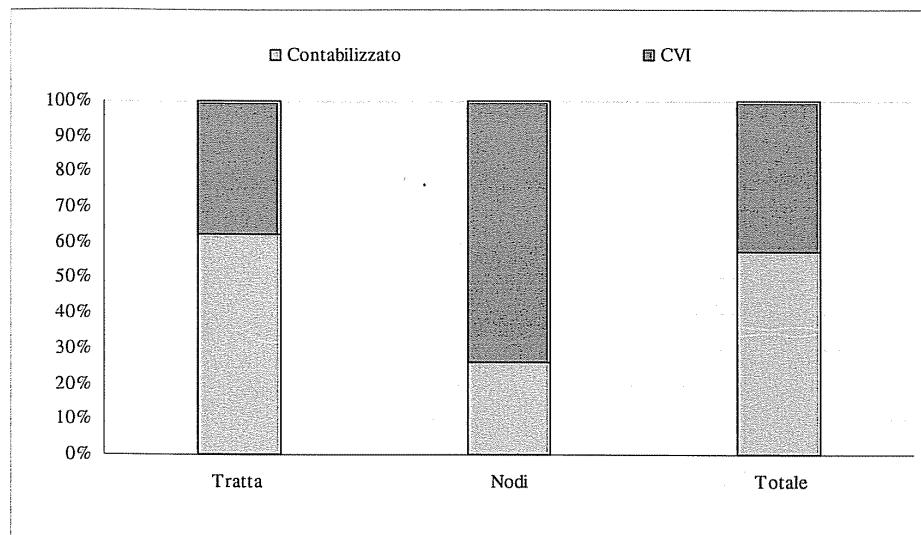


Figura 6.9 – Contabilizzazioni e Costo a Vita Intera al 2004 del Sistema AV/AC

La Figura 6.9, presenta lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni in rapporto al Costo di Vita Intera stimato al 2004 per gli investimenti relativi alle aggregazioni tratta TO-MI-NA e Nodi TO-MI-NA. Complessivamente, è stato contabilizzato il 57% circa del CVI al 2004. In particolare, sono stati contabilizzati il 62% circa degli investimenti relativi alla tratta TO-MI-NA e solo il 26% circa degli investimenti relativi ai Nodi della TO-MI-NA.

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni di cui trattasi (fonti Stato + capitale privato) è riportato nella Tabella 6.25¹.

¹ Come già rappresentato nella relazione dello scorso anno, il dato di contabilizzazioni relativo al 2002 risente degli effetti determinati della revisione dei rapporti contrattuali tra Tav S.p.A. ed Italfer S.p.A..

Tabella 6.25 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC contabilizzazioni complessive (milioni di €)

ASSE TO-MI-NA	CV/PP 2004	CONTABILIZZATO						AL 31.12.2004 31.12.2003 (PRECONS)	AL 31.12.2004 31.12.2003
		2001	AL 31.12.2001	2002	AL 31.12.2002	SVALUTAZIONI ITF)	2003		
<i>Tratta Torino-Milano</i>	7.554	209	274	641	915	905	1.414	2.318	1.770
<i>Tratta Milano-Bologna</i>	6.464	393	717	641	1.358	1.339	1.011	2.350	1.260
<i>Tratta Bologna-Firenze</i>	5.196	619	2070	464	2.534	2.523	405	2.928	391
<i>Tratta Roma-Firenze</i>	442	8	49	1	50	48	0	48	16
<i>Tratta Roma-Napoli</i>	5.228	539	3392	358	3750	3.735	364	4.102 ¹	317
<i>Nodo di Torino</i>	50	-	2	1	3	3	-	3	-
<i>Nodo di Milano</i>	73	6	21	5	25	24	4	29	1
<i>Nodo di Bologna</i>	1.284	25	110	66	176	179	85	265	126
<i>Nodo di Firenze</i>	1.496	12	46	31	77	80	36	116	16 ²
<i>Nodo di Roma</i>	703	17	100	54	154	154	71	226	149
<i>Nodo di Napoli</i>	391	14	54	23	77	81	17	98	13
<i>Costi di struttura</i>	429	8	177	4	181	181	29	207	35
<i>Contingencies</i>	860	-	-	-	-	-	-	-	391
Sub Totale TO-MI-NA	30.170	1.850	7.012	2.289	9.300	9.253	3.437	12.690	4.093
Contributi in corso di costruzione									16.783
To-Mi-Na	5.629	165	305	192	497	497	323	820	423
Total TO-MI-NA	35.799	2.015	7.317	2.481	9.797	9.750	3.760	13.510	4.516
Resto del Sistema	14.227	2	180	2	182	146	95	241	134
Total AV/AC	50.026	2.017	7.497	2.483	9.979	9.896	3.855	13.751	4.650
									18.401

¹ L'importo di 3 milioni di euro relativo a Sigav è riportato nel progetto Tratta Roma-Napoli e tolto dai costi di struttura² L'importo di preconsuntivo 2004 non comprende accantonamenti di bilancio per un importo pari a 20 milioni di euro

Nella successiva Tabella 6.26 sono riportate le erogazioni effettuate a valere su fonti pubbliche.

Tabella 6.26 – Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005: Sistema AV/AC, erogazioni su fonti pubbliche (milioni di €)

ASSE TO-MI-NA	FONTI PUBBLICHE				2004 (PRECONS.)
	2001	AL 2001	2002	AL 2002	
<i>Tratta Torino-Milano</i>	174	311	787	1.098	1.098
<i>Tratta Milano-Bologna</i>	236	642	115	757	757
<i>Tratta Bologna-Firenze</i>	94	770	123	893	893
<i>Tratta Roma-Firenze</i>	10	52	-	52	52
<i>Tratta Roma-Napoli</i>	72	1.979	18	1.998	1.998
<i>Torino</i>	-	2	1	3	3
<i>Milano</i>	7	22	5	27	27
<i>Bologna</i>	14	77	23	100	100
<i>Firenze</i>	12	53	24	77	82
<i>Roma</i>	10	53	20	72	72
<i>Napoli</i>	6	21	21	42	42
<i>SICAV</i>	-	4	-	4	4
Sub-Totale	634	3.988	1.137	5.124	5.128
Contributi ex legge 78/94 e 289/02	165	305	192	497	423
Resto del Sistema ¹	-45	310	-9	300	47
Totale	755	4.603	1.319	5.922	6.853

¹I segni negativi sono relativi al recupero di alcuni anticipi

6.4.6.5. Quadro generale delle contabilizzazioni di RFI S.p.A.

La Tabella 6.27 evidenzia le contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative a tutte le fonti di finanziamento disponibili:

Tabella 6.27 – RFI S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento^{1,2}

GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO				2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)
	AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002		
BA <i>Bacini</i>	-	10	8	12	22	6
DI <i>Direttivi</i>	3.391	3.784	408	510	7.686	575
GS <i>Grandi stazioni</i>	-	71	14	1	72	1
ND <i>Nodi</i>	400	2.291	364	393	3.084	377
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	13	203	48	34	250	37
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	5	1	1	6	2
RC <i>Programma ricerca</i>	-	18	2	2	21	2
VC <i>Rete AV / AC</i>	-	-	-	2	2	3
LA <i>Sistema linee di accesso al porto</i>	-	-	-	-	4	4
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	1	5	7	2
TD <i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	-	1	1	1
TM <i>Traffico merci</i>	1	126	21	10	137	9
NG <i>Acquisto navi traghetti</i>	-	22	2	7	29	-
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	-	-	10	10	13
PI <i>Processi industriali</i>	-	6	2	5	12	1
Totale Tip 1 e 2	3.805	6.539	869	995	11.338	1.033
AR <i>Acquisti e rimpicazzi</i>	25	192	39	62	279	46
AI <i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.459	228	253	3.401	255
SM <i>GSM-R</i>	-	-	-	34	34	42
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	57	10	8	64	17
IC <i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.254	52	36	3.124	28
						40
						367
						41
						231
						3.887
						137
						92
						3.192

GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO						AL 31.12.2004 (PRECONS.)
	AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	31.12.2002	2003	
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	61	77	7	13	150	9	3
SO <i>Manut. straordinaria ed obblighi di Legge</i>	158	1.418	463	468	2.045	453	471
CL <i>Manutenzione incrementativa</i>	-	16	2	2	18	-	1
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	-	-	-	20	20	19	30
PR <i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	2	39	11	8	50	8	7
TR <i>Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili</i>	-	-	-	-	-	-	-
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	9	2	10	19	28	13
PI <i>Processi industriali</i>	-	15	2	3	18	2	0
CF <i>Rete cavo a fibra ottica</i>	-	-	-	-	-	2	8
RS <i>Ricerca e sviluppo</i>	97	157	22	41	295	51	66
SS <i>Riqualificazioni stazioni</i>	2	176	42	45	223	60	78
AA <i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	-	-	-	-	1	4
MT <i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	-	-	31	31	118	161
SC <i>Sviluppo a completamento</i>	486	205	27	25	716	47	53
TI <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	15	5	3	18	2	1
U <i>Upgrading della rete viaggiatori</i>	-	-	-	-	-	3	3
Altri progetti	9.422	1.398	-	-	10.820	-	-
Totale Tipo 3	13.776	6.487	913	1.063	21.326	1.190	1.285
Totali investimenti tradizionali	17.581	13.026	1.783	2.058	32.665	2.223	2.397
Reti AV/AC	732	6.765	2.017	2.400	9.896	3.855	4.650
Totale	18.313	19.791	3.800	4.458	42.561	6.077	7.047
							55.685

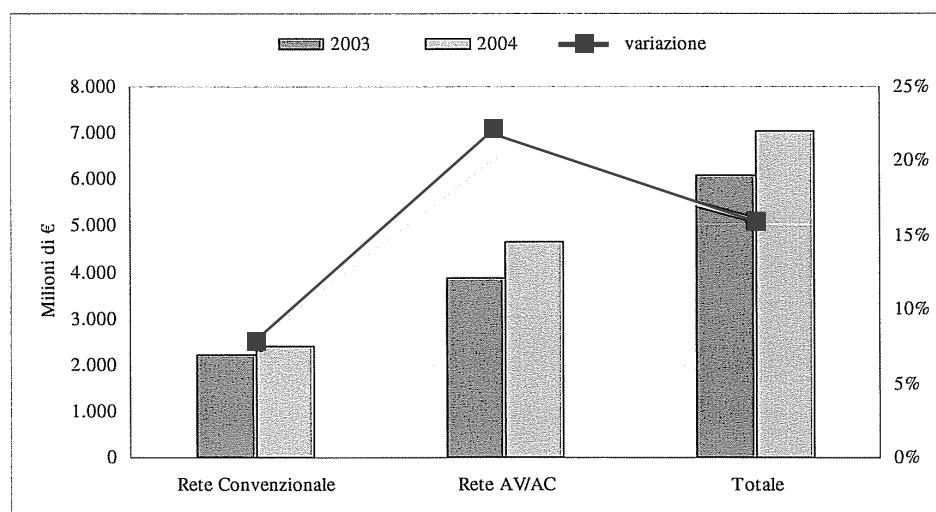
¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di euro

² Il contabilizzato sulla Rete AV/AC relativa all'anno 2002 è riportato al netto delle svalutazioni (83 milioni di euro) derivanti dalla revisione dei rapporti contrattuali TAV-Italferr

Nel corso del 2004 il totale della spesa sostenuta per dar corso al Piano degli Investimenti, previsto da entrambi i Contratti di Programma vigenti, è stato pari a 7.047 milioni di euro e ha evidenziato in incremento del 16% circa rispetto al 2003.

Il significativo risultato conseguito nell'anno è di 5 punti percentuali inferiori rispetto alle previsioni di spesa, riportate nel PPI 2004.

Figura 6.10 – Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale



La Figura 6.10 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. Complessivamente sia nel 2003 sia nel 2004 le contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC sono state superiori a quelli su Rete Convenzionale. Inoltre l'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è pari all'8% circa mentre quello delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC è pari al 21% circa, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 16% circa.

La Tabella 6.28 riporta il quadro delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti statali degli investimenti di RFI S.p.A..

Tabella 6.28 – RFI S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato¹

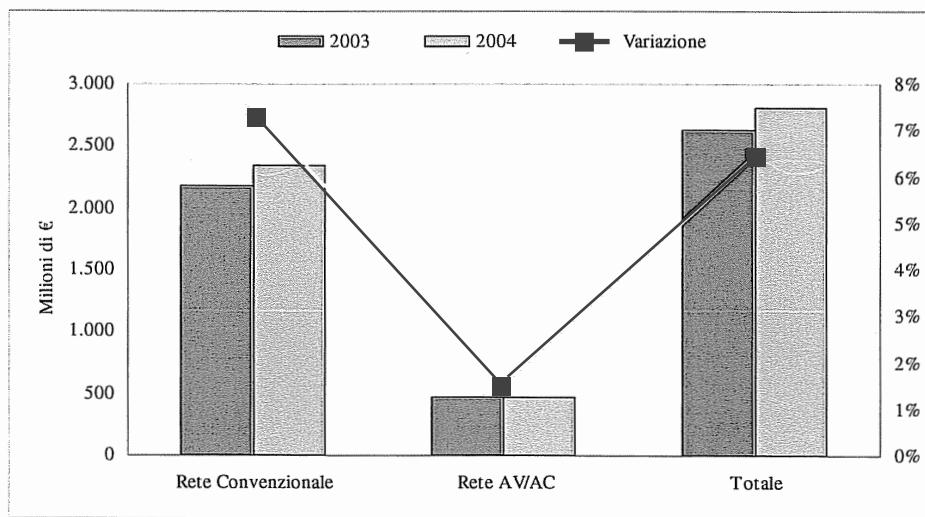
	GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO						AL 31.12.2004 (PRECONS.)
		1993-2001	2001	2002	31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	
BA	Bacini	-	10	8	12	22	6	-
DI	Direttivi	3.391	3.781	408	510	7.682	571	606
GS	Grandi stazioni	-	71	14	1	72	1	-
ND	Nodi	400	2.263	349	380	3.043	360	420
PL	Piano soppressione P.L.	13	202	48	31	246	33	21
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	5	1	1	6	2	15
RC	Programma ricerca	-	18	2	2	21	2	1
VC	Rete AV/AC	-	-	-	2	2	1	1
LA	Sistema linee di accesso al porto	-	-	-	-	4	2	-2
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	-	-	-	5	2	4
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	-	-	1	1	1	1
TM	Traffico merci	1	126	21	10	137	9	9
NG	Acquisto navi traghetti	-	22	2	7	29	-	29
PI	Processi industriali	-	6	2	5	12	1	13
II	Immobilizzazioni immateriali	-	-	10	10	10	13	23
Totale Tipo 1 e 2		3.805	6.505	854	977	11.287	1.007	1.078
AR	Acquisti e rimpiazzi	25	192	39	62	279	46	41
AI	Ammodernamento infrastrutturale	1.689	1.414	226	238	3.342	243	209
SM	GSM-R	-	-	-	34	34	42	61
II	Immobilizzazioni immateriali	-	57	10	7	64	17	10
IC	Interventi a completamento	1.833	1.250	50	35	3.118	27	40
ME	Mantenimento in efficienza	61	67	5	9	137	5	3
SO	Manut. straordinaria ed obblighi di Legge	158	1.418	463	468	2.044	453	471
CL	Manutenzione incrementativa	-	-	-	2	-	-	1
PL	Piano soppressione P.L.	-	2	39	11	20	19	30
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	-	-	-	8	50	8	7

GRUPPO DI PROGRAMMI	AL 31.12.1992	CONTABILIZZATO						AL 31.12.2004 (PRECONS.)
		1993/2001	2001	2002	31.12.2002	AL 2003	2004 (PRECONS.)	
PM <i>Potenziamento impianti internazionali</i>	-	9	2	10	19	28	13	60
PI <i>Processi industriali</i>	-	15	2	3	18	2	-	21
CF <i>Rete cavo a fibra ottica</i>	-	-	-	-	-	2	8	-
RS <i>Ricerca e sviluppo</i>	97	157	22	41	295	51	66	10
SS <i>Riqualificazioni stazioni</i>	2	175	42	45	221	60	77	412
AA <i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	-	-	-	-	1	4	5
MT <i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	-	-	31	31	119	161	311
SC <i>Sviluppo a completamento</i>	486	191	26	22	699	39	50	787
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	15	5	3	18	2	1	22
- <i>Upgrading della rete viaggiatori</i>	-	-	-	-	-	-	3	3
- <i>Altri progetti</i>	9.419	1.363	-	-	0.783	-	-	10.783
Totale Tipo 3	13.773	6.362	905	1.040	21.175	1.164	1.257	23.596
Totale Rete convenzionale	17.578	12.868	1.759	2.017	32.463	2.171	2.334	36.967
Rete AVAC	732	3.871	755	1.319	5.922	463	470	6.855
Totale	18.310	16.759	2.514	3.336	38.385	2.634	2.804	43.822

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di euro

Nel 2004 il totale delle contabilizzazioni a valere sui finanziamenti dello Stato risulta pari a 2.804 milioni euro, evidenziando un incremento percentuale del 6% rispetto al 2003 (2.634 milioni di euro).

Figura 6.11 - Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale



La Figura 6.11 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. L'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è pari all'8% circa, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 6% circa.

Nel seguito del documento si analizzerà più in dettaglio la spesa effettuata nel corso del 2004, articolando l'esposizione per Contratto di Programma e per tipologia di rete.

6.5. Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale

6.5.1. Contratto di Programma 1994-2000 e I Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

RFI 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 I 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 II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Relativamente all’Accordo Preliminare al II Addendum 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 6.29.

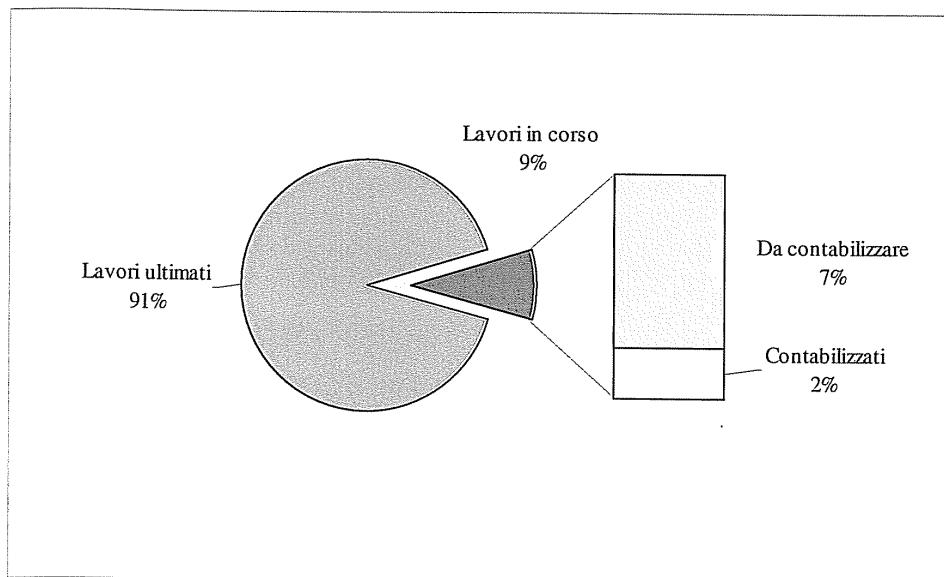
Tabella 6.29 – Finanziamenti previsti dall’accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

PROGRAMMA	PROGETTO	FINANZIAMENTO (MILIONI DI €)
Manutenzione straordinaria e adeguamenti derivanti da obblighi di legge	<i>Manutenzione straordinaria armamento</i>	441
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	274
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell’infrastruttura</i>	385
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	155
Ammodernamento infrastrutturale	<i>Aumento produttività</i>	284
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	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 S.p.A., pari a 1.789 milioni di euro, al 31.12.2003, sono già state attivate risorse pari a 1784,5 milioni di euro. Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, come mostrato nella successiva figura, si rileva che:

- Il 91% del totale (1.624,1 milioni di euro) risulta già ultimato;
- il 9% (160,4 milioni di euro) si trova in fase di realizzazione, con una percentuale di avanzamento economico pari al 22% del valore.

Figura 6.12 – Stato di attuazione dei progetti di competenza RFI S.p.A. dell'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000



6.5.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Il II 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 (8.200 miliardi di lire).

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

Tabella 6.30 – Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97

PROGETTO	IMPORTO
1 - Quadruplicamento AV/AC	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
Total	4.235

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di RFI S.p.A.. si riportano, nella Tabella 6.31, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia S.p.A. - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 26% del relativo finanziamento (il dato del 2003 si attestava al 23%, quello del 2002 si attestava al 19%, quello del 2001 all'11%).

Tabella 6.31 – Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di €)

	SITUAZIONE AL 31.12.2004	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO+QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
1. Quadruplicamento ad Alta Capacità				
Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli		2.065,83	1.475,52	105,63
Contributi in corso di costruzione		154,94	154,93	154,93
Totale quadruplicamento ad Alta Capacità	2.220,76	1.630,45		260,56
2. Interventi sull'infrastruttura esistente				
Mantenimento in efficienza linee ed impianti		413,17	471,28	417,23
Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile		40,28	8,78	0,99
Rifinanziamento progetto in corso e/o nuove fasi di progetti avviati		180,76	168,24	106,60
Interventi alle linee ed ai Nodi ed agli impianti esistenti previsti dalla conferenza di servizi relativi alla TO-MI-NA		180,76	157,71	34,66
Nuovi progetti		61,97	35,64	24,75
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>				
<i>Complegamento della progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>		51,65	51,65	19,20
<i>Grandi stazioni</i>		196,25	196,25	15,02
<i>Impianti terminali merci</i>		103,29	16,13	11,94
<i>Tecnologie di rete: interventi di omogenizzazione compresa la linea roma-cassino-napoli</i>		41,32	0,00	0,00
Totale interventi sull'Infrastruttura esistente	1.269,45	1.105,67		630,39
Totale ante riserve		3.490,21	2.736,12	890,95

6.5.4. III 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 FS S.p.A., 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 del Gruppo FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A..

Si riporta nella Tabella 6.32 la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella 6.32 – Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di €)

STATO DI ATTUAZIONE AL 31.12.2004	IMPORTI
Progetti attivati	822,5
Progetti da attivare	767,7
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	546,8
Lavori da avviare	275,7
Perizia di spesa	546,8

Si segnala che l’importo della Legge 354/98 è rappresentato considerando la riduzione di 18,1 milioni di euro prodotta dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

Relativamente alle risorse stanziate dall’art.4 del medesimo provvedimento risulta effettuata una riduzione complessiva di 1,7 milioni di euro. A tale proposito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avanzato la richiesta di acquisire informazioni circa le motivazioni che hanno portato alle riduzioni di stanziamento predette, nonché di accertare quale sia la consistenza della parte di riduzione relativa alle risorse di competenza di RFI S.p.A.. La Società ha quindi avviato i dovuti approfondimenti, ancora in corso, al fine di predisporre un quadro esaustivo della situazione che verrà esposto nell’ambito della stesura del prossimo aggiornamento della presente relazione basato sui dati di consuntivo. In attesa dei risultati degli accertamenti avviati, la situazione relativa agli stanziamenti ex art. 4 della Legge n. 354/98 viene presentata invariata rispetto alla precedente versione del documento.

Nella Tabella 6.33 viene riportato in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

Tavella 6.33 - Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994 - 2000

	SITUAZIONE AL 31.12.2004	FINANZIAMENTO	ASSEGNAZIONE +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98				
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO				
Piano triennale 1998-2000				
Totale		487,54	330,53	69,45
		487,54	330,53	69,45
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98				
ITINERARIO TORINO-MODANE				
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale				
Direttori Torino- Modane		77,47	72,82	24,77
Proseguimento della progettazione della nuova linea Torino-Lione		38,73	38,73	36,95
ITINERARIO SEMFONIE-LUINO-CHIASSO				
Linea Domodossola-Borgomanero Novara: variante di Gozzano		15,49	15,49	0,42
INTERVENTI DI INTEGRAZIONE CON L'AEROPORTO DI MALPENSA				
Variante di Novara e sistemazione del nodo		49,06	7,17	0,64
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate		2,58	2,58	2,56
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara		25,82	0,00	0,00
Potenziamento Milano Chiasso e prima fase giroda nord-est di Milano		61,97	19,92	4,84
Raddoppio Bergamo-Treviglio		51,65	51,65	33,40
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	3,18
ITINERARIO TARVISIO - VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI				
Potenziamento itinerari merci dell'Area Veneto-Friulana		46,48	37,02	11,95
ITINERARIO PESCARA ROMA				
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale		30,99	1,50	0,37
ITINERARIO REGGIO CALABRIA GIOLA TAURO-BARI				

	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO + QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
SITUAZIONE AL 31.12.2004			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale		10,33	0,22
REGIONE SICILIA	46,48		
<i>Itinerario Messina-Catania</i>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	36,55	3,95
<i>Nodo di Palermo</i>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	61,97	0,00
PRINCIPALI DIRETTIVE ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,76	19,48
Totale	981,77	389,77	142,73
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	46,48	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	2,43
TOTALE	67,14	67,14	2,43
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti	53,71	35,03	29,23
TOTALE GENERALE	1.590,17	822,47	243,84

6.5.5. Contratto di programma 2001-2005

Delle contabilizzazioni relative alla Rete Convenzionale 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 S.p.A./TAV S.p.A. del 29.09.1991. Nel corso del 1997, l'impostazione originaria delle modalità di finanziamento del progetto sono state modificate (con il III 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 S.p.A..

Il modello allora delineato prevedeva che la realizzazione dell'infrastruttura AV/AC fosse affidata a TAV S.p.A.. Una volta completata, l'infrastruttura sarebbe stata messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'Infrastruttura aggiungendo tutti i servizi necessari (manutenzione, circolazione ecc.) alla sua effettiva fruizione 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 S.p.A. per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI S.p.A., doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere AV/AC (40% dell'investimento e contributi in corso di costruzione), mentre per la rimanente parte il finanziamento delle opere continua era assicurato per il 60% da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI S.p.A. pagherà a TAV S.p.A. 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 S.p.A.. 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 "convenzionali", 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 (di seguito progetto), 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 ripre visione è anche alla base di un primo Dossier di valutazione sul progetto AV/AC TO-MI-NA che RFI S.p.A. 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 euro.

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 S.p.A., su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 RFI 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 milioni di euro, registrando un incremento di circa 3 punti percentuali.

In data 09.12.2003 RFI S.p.A. ha stipulato con TAV S.p.A. 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 ha introdotto sostanziali novità all'impianto precedentemente delineato, aspetti che qui brevemente si richiamano:

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

Il 23 dicembre 2003 è stato poi sottoscritto da parte di RFI S.p.A., TAV S.p.A. e Infrastrutture S.p.A. il contratto Credit Facility Agreement (di seguito CFA) per un programma complessivo di finanziamento pari a 25 miliardi di euro relativo alla direttrice Torino-Milano-Napoli, ed in pari data è stato emanato il Decreto Interministeriale che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione alla fase di costruzione dell'Asse.

Nel corso del 2004 RFI S.p.A. ha nuovamente aggiornato il Dossier di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA, in precedenza sottoposto all'esame del CIPE nella seduta del 31 gennaio del 2003. La revisione dell'analisi è stata sviluppata con l'obiettivo di valutare gli impatti economici e finanziari derivanti dall'evoluzione dello scenario normativo-contrattuale di riferimento e dalle modifiche registrate sulla stima dei tempi e dei costi. Il costo complessivo degli interventi è stato infatti rideterminato in complessivi 30.170 milioni di euro. Per quanto attiene il periodo di attivazione, l'aggiornamento 2004 del Dossier lo ha riposizionato tra il mese di ottobre 2005 (prima attivazione: Roma-Napoli) ed il mese di dicembre 2011 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze). Sotto il profilo dell'assetto istituzionale, rilevano invece:

- le decisioni assunte dai competenti ministeri in merito alle modalità di erogazione del contributo ex art.75 della Finanziaria 2003, da corrispondere sotto forma di aumento di capitale;
- la stipula della nuova convenzione tra RFI S.p.A. e TAV S.p.A., perfezionata in data 9 dicembre 2003;
- la sottoscrizione del contratto di finanziamento, CFA, del progetto tra RFI S.p.A., TAV S.p.A. ed ISPA, siglato il 23 dicembre 2003.

Alla luce del mutato quadro di contesto, sono state esaminate diverse soluzioni anche al fine di simulare gli effetti, evidenziandone le relative criticità, derivanti dalle differenti assunzioni in tema di modalità di erogazione del contributo da parte dello Stato, di

politiche ammortamento e di profili di restituzione del debito. L'aggiornamento del Dossier di valutazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato trasmesso ai competenti ministeri in ottemperanza a quanto previsto dal Contratto di Programma 2001-2005.

Nel Marzo 2004, a valle dell'approvazione da parte del CIPE della progettazione preliminare dell'opera (delibera n.78 del 29.09.2003), RFI S.p.A. ha effettuato una prima elaborazione del Dossier di valutazione del progetto AV/AC "III Valico dei Giovi" tra Milano e Genova. Successivamente, nell'ottobre 2004 ed a valle dell'approvazione del progetto preliminare della tratta AV/AC Milano-Verona (delibera n. 120 del 05.12.2003), è stato elaborato l'analogo Dossier relativo all'asse AV/AC Milano-Verona-Padova-Venezia.

Il CIPE, nella seduta del 18.03.2005, ha esaminato ed approvato i Dossier di Valutazione delle linee AV/AC Torino-Milano-Napoli, III Valico dei Giovi e Milano-Verona.

Relativamente alle modalità di finanziamento, prima della approvazione dei Dossier, con il Decreto MEF/MIT del 21 novembre 2004 è stato esplicitamente posta a carico di Infrastrutture SpA la copertura dei fabbisogni finanziari della tratta "III Valico dei Giovi" e della linea "AV/AC Milano-Verona" compresi gli interventi di adeguamento del Nodo di Verona, integrando il precedente Decreto del 23.12.2003 ed estendendo le modalità di intervento e gli impegni dello Stato ivi riportati, anche alle due tratte in questione. Il decreto prevede inoltre che l'importo massimo finanziabile, riportato nel CFA di cui sopra, sia elevato complessivamente a 36 miliardi di euro (comprensivi anche dell'Asse TO-MI-NA e della ristrutturazione del debito esistente).

In coerenza con i dati contenuti nei citati Dossier, 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 loro principali motivazioni, così come già rappresentati nel PPI di RFI S.p.A. - versione aprile 2004.

Tabella 6.34 – AV/AC TO-MI-NA: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di €)

INVESTIMENTO	PPI 2003	PPI 2004	DELTA	CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
Torino-Novara	4.849	4.934	85	Opere non previste per telecomando e PCS provvisorio (Posto Centrale Satellitare), inserimento Domodossola-Novara su interconnessione Novara, adeguamento Basicel, interferenze linea storica (53 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (10 milioni di euro); tasse su espropri (22 milioni di euro)
Novara-Milano	2.180	2.620	440	Revisione CVI, a seguito definizione trattativa con GC e relativa congruità (398 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (18 milioni di euro); tasse su espropri (24 milioni di euro)
Milano-Bologna	6.435	6.464	29	Nuovi tassi inflattivi (25 milioni di euro); tasse su espropri (4 milioni di euro)
Bologna-Firenze	5.205	5.196	-9	Esclusione ZER (Zone di Esodo Rapido) di S. Ruffilo (-25 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (15 milioni di euro); tasse su espropri (1 milioni di euro). Restano tuttavia ancora da definire gli impatti sui costi totali derivanti dagli interventi aggiuntivi per la sicurezza in galleria nella tratta Bologna-Firenze (ZER e relative tecnologie).
Firenze-Roma	442	442		
Roma-Napoli	5.207	5.228	21	Nuovi tassi inflattivi (7 milioni di euro); tasse su espropri (15 milioni di euro)
Nodo di Torino	129	50	-79	Revisione programma degli interventi
Nodo di Milano	73	73		
Nodo di Bologna	1.200	1.284	84	Definizione contenzioso con appaltatori, varianti/aggiornamento costi (80 milioni di euro); tasse su espropri (4 milioni di euro)
Nodo di Firenze	1.490	1.496	6	Tasse su espropri
Nodo di Roma	700	703	3	Tasse su espropri
Nodo di Napoli	390	391	1	Tasse su espropri
Costi di struttura capitalizzati	258	429	171	Eliminazione capitalizzazione interessi su recupero IVA (91 milioni di euro) e Inserimento costi struttura RFI S.p.A. a seguito quanto previsto da nuova Convenzione RFI S.p.A./TAV S.p.A. (80 milioni di euro)
Contingencies	1.002	860	-142	Si è ritenuto opportuno ridurre 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	30.170	610	

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 Tabella 6.35.

Tabella 6.35 – Resto del Sistema: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di €)

INVESTIMENTO	PPI 2003	PPI 2004	DELTA	CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
III Valico	4.719	4.719		
Milano-Verona	4.720	4.809	89	Adeguamento tasse su espropri (39 milioni di euro) e nuovi tassi inflattivi (50 milioni di euro)
Verona-Padova	2.630	2.744	114	Adeguamento tasse su espropri (16) e tassi inflattivi (28), esito arbitrato (70 milioni di euro), ma al netto dell'incidenza delle modifiche richieste dalla Regione Veneto: varianti di Vicenza, Padova, ecc., stimate complessivamente in circa 1.200 milioni di euro
Nodo di Verona	420	470	50	Adeguamento progetto per maggiore complessità funzionale
Nodo di Milano	41	41		
Costi di struttura capitalizzati		148	148	Definizione di costi precedentemente non previsti (88 milioni di euro) e inserimento costi struttura RFI S.p.A. a seguito quanto previsto da nuova Convenzione RFI S.p.A./TAV S.p.A.(60 milioni di euro)
Contingencies	841	1.296	455	Incremento fondi a riserva, per far fronte ai maggiori rischi, conseguenti alle richieste di modifiche degli EE.LL. formulate in corso di approvazione dei progetti
Total	13.371	14.227	856	

6.6. Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento su Rete Convenzionale

Nel presente paragrafo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2004 relativi ai progetti d'investimenti di **Tipo 1 e 2** già avviati alla data 31.12.2004.

In sintesi, RFI S.p.A. 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 2004 sono i seguenti.

Ampliamenti funzionali di progetti già in corso:

- nel progetto “Raddoppio linea Bergamo-Treviglio”, i 12 trimestri di ritardo derivano dalla riprogrammazione delle attività realizzative dell'apparato di sicurezza di Bergamo a seguito dell'inserimento nel progetto di interventi di sistemazione del PRG della stazione inizialmente non previsti. Tali interventi comportano sostanziali modifiche alle specifiche funzionali a base della progettazione fin qui sviluppata per il PRG e l'apparato di sicurezza. Rimane comunque confermata al II trimestre 2005 l'attivazione del raddoppio fra Bergamo e Treviglio e nel 2006 l'attivazione dell'ACEI di Verdellò e del blocco automatico (BA);
- gli 8 trimestri di ritardo rilevati nel progetto “Piano soppressione passaggi a livello” sono dovuti all'inserimento nel progetto di ulteriori interventi di soppressione P.L.;

- nel progetto “Sistemazione a PRG di Firenze Santa Maria Novella”, gli 8 trimestri di ritardo sono dovuti all'inserimento nel progetto degli ulteriori interventi avviati nel 2004 relativi alla sistemazione a PRG della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito. Rimane confermata la data di attivazione delle altre opere.

Approfondimenti progettuali:

- nel progetto “Ampliamento terminal Verona Quadrante Europa”, si sono registrati 8 trimestri di ritardo dovuti all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito di integrazione alle specifiche progettuali, finalizzate all'ottimizzazione delle fasi realizzative;
- nel progetto “Raddoppio Palermo-Messina”, i 7 trimestri di slittamento si riferiscono all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono. Il ritardo è conseguente alla ripianificazione effettuata a seguito degli approfondimenti progettuali condotti per verificare possibili soluzioni meno onerose, che richiedono tuttavia un'integrazione autorizzativa;

Rapporti con gli enti pubblici:

- i 6 trimestri di ritardo relativi al progetto “Nodo di Novara” sono da ascriversi alla 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 Novara-Mortara e la linea storica Torino-Milano, richiesto dal Comune di Novara nell'ambito del Protocollo di Accordo sull'assetto del nodo;
- nel progetto “Variante di Gozzano” si registrano 5 trimestri di slittamento consequenti ai maggiori tempi necessari per l'erogazione dei fondi da parte degli Enti Locali che contribuiscono alla realizzazione del Progetto e per l'ottenimento dei loro benestare alla riprogrammazione delle attività realizzative sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto.

Iter di approvazione progettuale:

- nella “Realizzazione gronda merci di Roma” si è avuto uno scostamento di 6 trimestri in seguito al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo;
- nei progetti “Velocizzazione tratta Catania – Siracusa” e “Quadruplicamento Salerno – Battipaglia” si sono registrati 5 trimestri di slittamento a seguito del ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo delle progettazioni preliminari, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.

Si segnala inoltre che:

- gli 11 trimestri di ritardo rilevati nel progetto “PRG di Roma Tuscolana/Casilina” sono dovuti alla riprogrammazione delle attività realizzative a valle della conclusione della progettazione preliminare;
- il progetto “Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio” ha subito un ritardo di 9 trimestri a causa dei 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 Servizi (di seguito CdS), nonché alla necessità di adeguamento del Progetto alle prescrizioni formulate nella stessa.

- Infine, occorre evidenziare che lo spostamento pari a 7 trimestri della data di ultimazione del progetto “Ripetizione discontinua del nodo di Roma” è dovuto unicamente alla prosecuzione di lavori per eseguire delle modifiche sugli impianti tecnologici, sebbene il Nodo di Roma sia stato già completamente attivato.

La Tabella 6.36 riporta per singolo intervento gli slittamenti temporali più significativi rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2003, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere. Rispetto allo scorso anno troviamo alcuni porogetti che incrementano ulteriormente il ritardo (Infrastrutturazione di Roma Tiburtina, Palermo – Messina, ripetizione discontinua nel nodo di Roma e raddoppio Prenestina- Lunghezza, per tutti si registra un’incremento di un trimestre), tuttavia è minore il numero dei progetti che fanno registrare ritardi significativi (14, contro i 33 dello scorso anno).

Tabella 6.36 – Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Covenzionale

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Raddoppio linea Bergamo-Treviglio	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'inservimento nel Progetto di interventi di sistemazione del PRG di Bergamo, inizialmente non previsti, i quali comportano sostanziali modifiche alle specifiche funzionali a base della progettazione fin qui sviluppata per il PRG e l'apparato di sicurezza di Bergamo. Rimane confermata al II trimestre 2005 l'attivazione del raddoppio fra Bergamo e Treviglio e nel 2006 l'attivazione dell'ACEI di Verdellò e del blocco autonomatico (BA); non si tratta quindi di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
PRG di Roma-Tuscolana/Casilina	11	Riprogrammazione delle attività realizzative a valle della conclusione della progettazione preliminare.
Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	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 Servizi (CdS), nonché alla necessità di adeguamento del progetto alle prescrizioni formulate nella stessa.
Piano soppressione passaggi a livello	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.
Sistemazione a PRG di Firenze Santa Maria Novella	8	La data indicata si riferisce agli ulteriori interventi avviati nel 2004 relativi alla sistemazione a PRG della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito. Rimane confermata la data di attivazione delle altre opere; non si tratta quindi di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
Ampliamento Terminal Verona Quadrante Europa	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.
Raddoppio Palermo-Messina	7	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù-Ogliastro-Castelbuono ed è conseguente alla ripianificazione effettuata a seguito degli approfondimenti progettuali condotti per verificare possibili soluzioni meno onerose, che richiedono tuttavia un'integrazione autorizzativa.
Ripetizione discontinua Nodo di Roma	7	Il Nodo di Roma è stato completamente attivato; i lavori proseguono per eseguire le modifiche ad impianti tecnologici.
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	6	La data di attivazione del raddoppio Prenestina-Lunghezza rimane confermata nel IV 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 interventi); non si è quindi in presenza di un ritardo ma della pianificazione di una nuova opera.
Nodo di Novara	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 Novara-Mortara e la linea storica Torino-Milano, richiesto dal Comune di Novara nell'ambito del protocollo di Accordo sull'assetto del nodo.
Realizzazione gronda merci di Roma	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.
Variante di Gozzano	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 benestare (sistematico idraulico) Ariola e interventi di mitigazione ambientale e viabilità connessa alle opere ferroviarie), alla riprogrammazione delle

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Velocizzazione tratta Catania-Siracusa	5	attività realizzativa sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto e di quelle negoziali per tener conto della tempistica standard prevista per gli affidamenti con Appalto Integrato.
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai ritardi ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo. Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai ritardi ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo.

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. In merito a tale aspetto, la competente Direzione Generale Trasporto Ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando seguito ad una precisa disposizione espressa dal CIPE con Delibera n. 103 del 13.11.2003, aveva attivato una prima fase di indagini sull'insieme dei progetti riportati nel PPI 2004 che avevano evidenziato aumenti rispetto la precedente stima. Le informazioni raccolte hanno evidenziato la necessità di avviare una ulteriore e più approfondita fase dell'analisi in corso su un certo numero di interventi. La Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha, pertanto, individuato un gruppo di lavoro con lo specifico incarico di acquisire elementi di valutazione riguardo alla gestione dei processi connessi alla stima degli investimenti, all'espletamento delle procedure d'appalto ed alla contabilizzazione delle opere.

6.7. Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2004 sono stati soppressi complessivamente 3.126 passaggi a livello, dei quali 1.382 sulla Rete Fondamentale e 1.744 su quella Complementare.

Si registra, al 31.12.2004, l'esistenza di 7.048 passaggi a livello (di seguito P.L.) la loro distribuzione è sintetizzata nella Tabella 6.37.

Tabella 6.37– Distribuzione dei P.L. al 31.12.2004

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.P.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	759	107
Rete Complementare	4.702	1.480
<i>Sub-totale</i>	5.461	1.587
Total		7.048

Il dato totale (7.048 milioni di euro) tiene conto non solo delle soppressioni dei passaggi a livello realizzate nel corso del 2004, ma anche dell'apertura di nuovi passaggi a livello nonché della riapertura di alcuni passaggi a livello già soppressi a seguito di esiti giudiziali e/o disposizioni da parte delle Prefetture.

Nell'ultimo quinquennio sono stati soppressi un totale di 808 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella Tabella 6.38, contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, 117 per l'anno 2002 e 115 per l'anno 2003.

Tabella 6.38 – P.L. soppressi 2000-2004

ANNO	P.L. SOPPRESSI
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
2004	202
Total	808

Sulla base delle risorse stanziate alla data del 31.12.2004 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 631 P.L. a valere sui fondi delle Leggi 189/83, 354/98.

La soppressione di ulteriori 356 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 45 P.L.

In sintesi, come mostrato nella Tabella 6.39, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 1.032 P.L.

Tabella 6.39 – Interventi per la soppressione di 1.032 PL

RETE FERROVIARIA	INTERVENTI SOPPRESSIVI IN CORSO	ULTERIORI INTERVENTI SOPPRESSIVI	INTERVENTI DI SOPPRESSIONE CON PROGETTAZIONE IN CORSO
Rete fondamentale	305	192	40
Rete complementare	326	164	5
Sub-totale	631	356	45
Total		1.032	

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 1.032 P.L. sono stati così definiti:

- 130 P.L. entro il 2005;
- 130 P.L. entro il 2006;
- 140 P.L. entro il 2007;
- 160 P.L. entro il 2008;
- 180 P.L. entro il 2009;

- 292 P.L. entro il 2010 e oltre.

Rispetto alla precedente Relazione, si registra un aumento di ulteriori 147 interventi soppressivi, a fronte di una riprogrammazione degli interventi, con una riduzione del loro numero previsto per il 2005, 2006, 2007 e 2008 ed un allungamento al 2010 ed oltre 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 6.016 P.L., ripartiti come mostra la Tabella 6.40.

Tabella 6.40 – Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.P.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete fondamentale	283	46
Rete complementare	4.285	1.402
<i>Sub-totale</i>	4.568	1.448
Totale		6.016

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 direttive 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 RFI S.p.A., nel corso del 2004, per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 648 milioni di euro, pari al 27% del totale nazionale, contro il 31% del 2003.

Tabella 6.41 – Contabilizzazioni 2003 e 2004 al Sud (milioni di €)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2003 SUD	ANNO 2004 SUD (PRECONS.)
DI	Direttive	272	232
ND	Nodi	77	75
PL	Piano soppressione P.L.	18	16
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	1
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	-
NG	Acquisto navi traghetto	-	-
II	Immobilizzazioni immateriali	13	-
Totale Tipo 1 e 2		379	323
AR	Acquisti e rimpiazzi	15	12
AI	Ammortamento infrastrutturale	56	58
SM	GSM-R	17	27
II	Immobilizzazioni immateriali	1	1
IC	Interventi a completamento	23	27

		CONTABILIZZATO	
GRUPPO DI PROGRAMMI		ANNO 2003 SUD	ANNO 2004 SUD (PRECONS.)
ME	Mantenimento in efficienza	2	-
SO	Mnutenzione straordinaria e obblichi di legge	131	116
CL	Manutenzione incrementativa	-	1
PL	Piano soppressione P.L.	8	16
PR	Potenziamento impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	1
CF	Rete cavo e fibra ottica	1	3
RS	Ricerca e sviluppo	7	7
SS	Riqualificazioni stazioni	20	23
MT	Sistema controllo marcia treni	12	12
SC	Sviluppo e completamento	15	17
TT	Sviluppo traffico tradizionale	1	-
UP	Upgrading della rete viaggiatori	-	1
Totale Tipo 3		309	325
Totale investimenti tradizionali		688	648
Totale Italia		2.223	2.397
Percentuale Sud		31%	27%

Tuttavia, esaminando il quadriennio 2001-2004, viene confermato il trend di crescita della spesa media destinata al Sud d'Italia: si è registrato un volume medio annuo di contabilizzazioni (pari a 618 milioni di euro contro i 608 riferiti al triennio 2001-2003) superiore del 49% rispetto alla media annua riferita al periodo 1993-2000.

Tabella 6.42 – Contabilizzazioni medie quadriennio 2001-2004

	1993-2000	2001	2002	2003	2004
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete Convenzionale)	3.323	529	608	688	648
Valore medio	415		618		

A livello complessivo, i gruppi di programmi su Rete Convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2004 risultano più consistenti riguardano le direttive (232 milioni di euro, il 36% della spesa totale al Sud ed il 38% di quanto speso per lo stesso programma sull'intero territorio), la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (116 milioni di euro) ed i Nodi (75 milioni di euro).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2004):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 58 milioni di euro);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 34 milioni di euro);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 32 milioni di euro);
- il raddoppio Bari – Taranto (circa 24 milioni di euro)
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 24 milioni di euro);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 20 milioni di euro);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 17 milioni di euro);
- il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo (circa 16 milioni di euro)
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 12 milioni di euro).

Nel corso del 2004 sono state avviate gare d'appalto per un valore complessivo di circa 900 milioni di euro.

Inoltre, sono stati stipulati contratti con i soggetti aggiudicatari per l'esecuzione dei lavori per circa 1.086 milioni di euro.

6.8.2. Le attivazioni

Nel corso del 2004, 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:

- 2 km di varianti di linea in Sicilia di cui: 1 km tra Balestrate e Castellamare G. e 1 km a Patti (lavori realizzazione raddoppi);
- 2 km di varianti di linea in Calabria di cui: 1 km tra S. Marco e Mongrassano e 1 km sulla tratta Gabella-Crotone;
- 2 km di varianti di linea in Campania tra Napoli e C.B. Marittima;

- 1 km di varianti di linea in Puglia tra Palagianello e Palagiano;
- 2 km di raddoppi in Sicilia sulla tratta Pace del Mela-Dev. 199.863;
- 50 km di raddoppi in Puglia di cui: 9 km sulla tratta Bari Parco Sud– Bari Torre a Mare, 14 km sulla tratta Mola – Polignano, 14 km sulla tratta Suturano-Squinzano, 13 km sulla tratta Acquaviva – Gioia Del Colle;
- 69 km di elettrificazioni in Puglia tra Bari e Taranto;
- 21 km di SCC in Campania tra Pozzuoli e Villa;
- 24 km di SCC in Puglia tra Incoronata e Cerignola;
- 139 km di CTC in Sardegna di cui: 19 km sulla tratta Sassari-Porto Torres, 16 km sulla tratta Cagliari-Decimomannu, 44 km tra Oristano e S. Gavino e 60 km tra Oristano e Macomer;
- 88 km di CTC in Abruzzo di cui: 50 km tra Pescara e Bussi, 25 km tra Giulianova e Teramo, 13 km tra Pratola e Peligna;
- 66 km di Blocco Conta Assi in Sicilia di cui: 7 km tra Zappulla e S. Agata, 14 km tra Cefalù e Campofelice, 15 km a Lentini, 24 km tra Capo D'Orlando e Patti, 6 km tra Agnone e Brucoli;
- 79 km di Blocco Conta Assi in Sardegna di cui: 19 km tra Sassari e Porto Torres, 60 km tra Oristano e Macomer;
- 25 km di Blocco Conta Assi in Abruzzo tra Teramo e Giulianova;
- 85 km di SCMT in Campania di cui: 68 km tra Napoli (es.) e Battipaglia, 17 km tra Salerno e Noce;
- 8 ACEI in Abruzzo: Torre de' Passeri, Scafati-S.Valentino, Manoppello, PM S.G. Teatino, Teramo, Castellalto, Popoli, Bussi;
- 5 ACEI in Sardegna: Porto Torres, Pabillonis, S. Anna, Marrubiu, Uras;
- 4 ACEI in Puglia: Bari Torre a Mare, Rignano Garganico, Polignano, Mola;
- 1 ACS in Puglia.

6.8.3. I ritardi

Alcuni progetti registrano ritardi rispetto alle stime sui tempi di ultimazione precedentemente determinati. Tra questi, si evidenziano:

- Raddoppio Palermo - Messina (21 mesi);
- Velocizzazione Catania - Siracusa (15 mesi);
- Quadruplicamento Salerno - Battibaglia (15 mesi);

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI S.p.A., emergono principalmente nelle fasi approvative.

6.8.4. Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (di seguito 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 gli aggiornamenti del PPI (versione ottobre 2003 e versione aprile 2004), approvati dal CIPE rispettivamente il 13 novembre 2003 ed il 20 dicembre 2004, 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.

Con l'aggiornamento del PPI presentato da RFI S.p.A. ad aprile 2004, il Gestore ha riferito di avere predisposto 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 per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

Per quanto riguarda il programma delle accelerazioni, secondo quanto riportato nell'aggiornamento 2005 del PPI, i progetti (ad esclusione del raddoppio RC-Melito PS), pur conservando sostanzialmente la previsione di accelerazione della fase realizzativa, registrano un ulteriore 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 S.p.A..

Tabella 6.43 – Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione

PROGETTO-TRATTA	SCOSTAMENTO	CAUSE
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto	12 mesi	Ritardata approvazione del progetto secondo iter previsto da Legge Obiettivo, necessità di adeguare il progetto alle prescrizioni del CIPE e difficoltà incontrate all'accesso delle aree interessate dal progetto.
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Castellaneta - Palagianello - Massafra	8 mesi	Necessità di bandire nuovamente la gara di appalto.
Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	4 mesi	Protrarsi delle attività negoziali per elevato numero delle imprese partecipanti ed esame delle offerte anomale.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	5 mesi	Protrarsi attività di prequalificazione delle imprese per elevato numero di concorrenti e mancanza di adeguata normativa per la selezione.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	12 mesi	Necessità di revisione del progetto e di ricerca nuove soluzioni.
Nodo di Palermo	4 mesi	Protrarsi dell'attività negoziale per la prequalifica delle imprese concorrenti e la revisione della convenzione per l'affidamento al General Contractor con modalità mai utilizzate in precedenza.
Raddoppio Decimomannu – San Gavino	4 mesi	Ricorso al Tar da parte di un'impresa esclusa dalla gara e rinvenimento di sottoservizi non rilevabili in fase progettuale
Raddoppio Pescara – Bari: tratta Termoli - Chieuti	15 mesi	Protarsi dell'iter di approvazione del progetto preliminare

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 delle Infrastrutture e dei Trasporti 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.

Con la Delibera n. 91/2004, il CIPE ha approvato le soluzioni progettuali tra quelle proposte da RFI S.p.A. e stanziato, a valere sulle risorse rese disponibili dalla Delibera n. 19/2004, 16,23 milioni di euro per avviare la progettazione preliminare dei sette progetti in questione. La medesima Delibera dispone che le risorse recate dal II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 per finanziare la progettazione sulle relazioni predette vengano rimodulate a valle degli esiti delle progettazioni preliminari.

Nella seguente tabella si riporta il valore parametrico della soluzione prescelta ed il dettaglio dei fondi assegnati per la progettazione preliminare:

Tabella 6.44 – Studi di fattibilità: stima parametrica della soluzione adottata e fondi per la progettazione preliminare

LINEA	STIMA PARAMETRICA DELLA SOLUZIONE PRESCELTA	COSTO PROGETTAZIONE PRELIMINARE
Taranto – Sibari - San Lucido	792	3,17
Venafro – Termoli	50	0,20
Palermo – Trapani	432	1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183	0,73
Roma – Pescara	1.184	4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865	3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550	2,20
Totale	4.056	16,23

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 si riscontrava nel Mezzogiorno una consistente riduzione del valore degli interventi ancora "da avviare" a beneficio dei successivi stadi di progettazione/realizzazione, con una distribuzione più equilibrata tra le varie fasi, riducendo il gap soprattutto sulle fasi di progettazione preliminare e definitiva.

Con la proposta di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) presentata dal Gestore dell'Infrastruttura nel mese di giugno 2005, viene fornito un

focus sullo stato di avanzamento del parco di progetti considerato. Questa analisi tiene conto dell'aggiornamento delle stime dei costi susseguito al PPI 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 44 milioni 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 2004 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 6,6%, 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 2004).

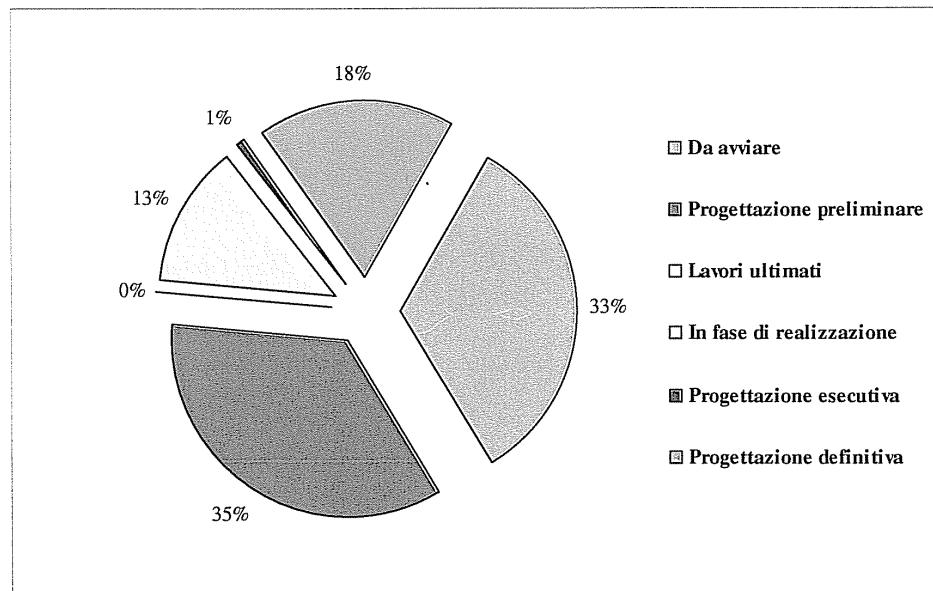
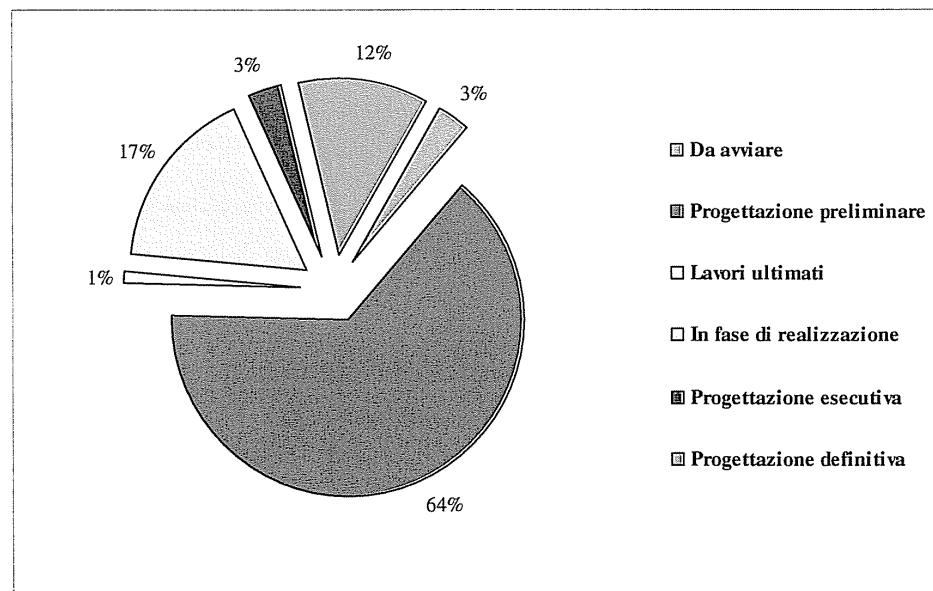
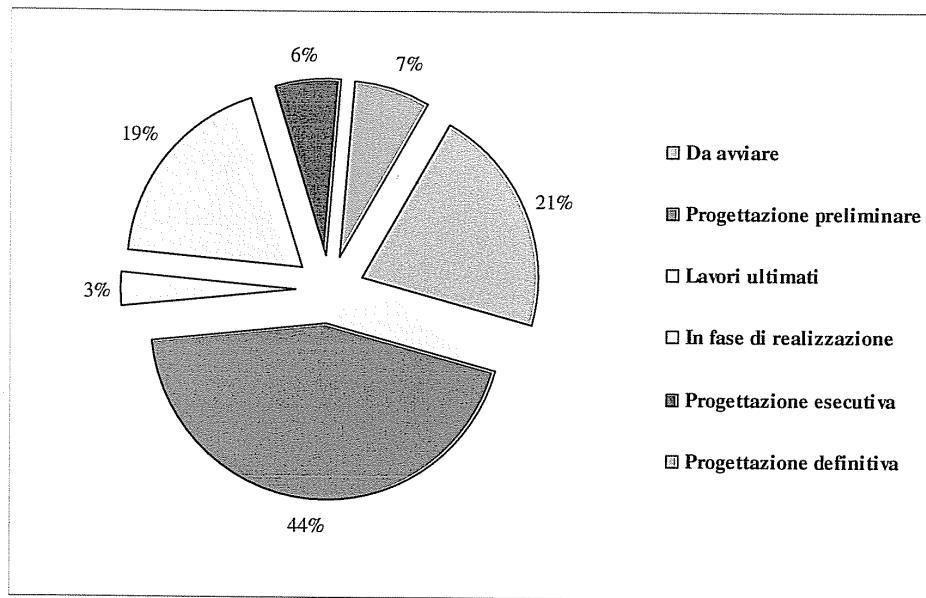
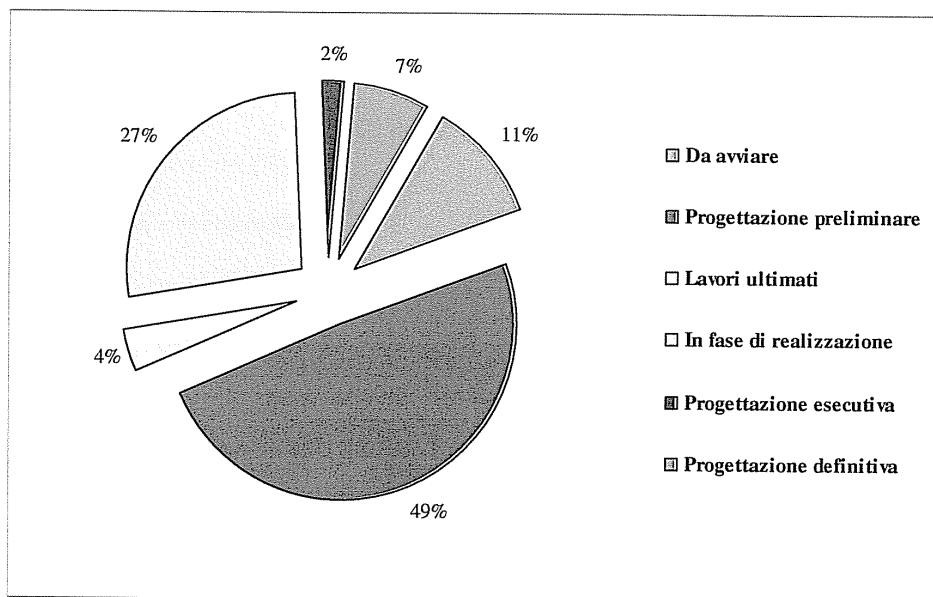
Figura 6.13 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2004**Figura 6.14 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005**

Figura 6.15 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2004**Figura 6.16– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2005**

Le successive tabelle riportano analiticamente i dati sussintesi. 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.

Tabella 6.45 – Stato di attuazione dei progetti al Sud

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	33%	33%	3%	3%	-30%	-30%
Progettazione preliminare	prelim	35%	35%	64%	64%	29%	29%
Progettazione definitiva		18%		12%		-6%	
Progettazione esecutiva	def/real	1%		3%		2%	
In fase di realizzazione		13%		17%		4%	
Lavori ultimati		-		1%		1%	
Total		100%	100%	100%	100%		

Tabella 6.46 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	21%	21%	11%	11%	-10%	-10%
Progettazione preliminare	prelim	44%	44%	49%	49%	5%	5%
Progettazione definitiva		7%		7%		-	
Progettazione esecutiva	def/real	6%		2%		-4%	
In fase di realizzazione		19%		27%		8%	
Lavori ultimati		3%		4%		1%	
Total		100%	100%	100%	100%		

Dall'esame dei risultati delle elaborazioni, si osserva come nel Mezzogiorno il valore degli interventi "Da Avviare" si riduca di 30 punti, dal 33% al 3%, con un pressoché pari aumento nella fase di "Progettazione preliminare", che registra una crescita di 29 punti percentuali, dal 35% al 64%. Nelle fasi successive si evince un decremento della "Progettazione definitiva" (-6%) e un aumento della "Realizzazione" (+4%). I progetti ultimati passano da una percentuale pressoché nulla dell'anno scorso all'1% del 2005.

Le fasi prossime alla soglia di realizzazione (Progettazione definitiva ed esecutiva) sono più consistenti nel Sud (15%) rispetto al dato del Centro-Nord (9%).

Il gap tra il Sud ed il Centro-Nord sui progetti "Da Avviare" si riduce da 12 a 8 punti di differenza, mentre nella fase di "Progettazione preliminare" tale delta si ribalta a favore del Sud con una differenza positiva di 15 punti percentuali. Tale dato evidenzia il progresso delle attività per gli investimenti realizzati nel Mezzogiorno. Negli stadi successivi, si rileva una situazione sostanzialmente invariata per le fasi di "Progettazione esecutiva" e di "Lavori ultimati", mentre nelle fasi di "Progettazione

definitiva” la differenza diminuisce (dal 11% all’5% a favore del Sud) per effetto del decremento del dato riguardante il Sud (dal 18% al 12%), infine, per quanto riguarda la fase di “Realizzazione” si amplia la forbice a favore del Centro-Nord, passando dal 6% al 10%.

In definitiva, confermando il trend dello 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 che evidenzia il concreto passaggio delle opere localizzate nel Sud, da una fase di studio ad una effettiva progettazione.

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 prescindersi 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 gli ultimi PPI. Infatti, al Sud si registra infatti una significativa presenza di “nuovi” investimenti ancora in fase di avvio, come adf esempio i sette studi di fattibilità, finanziati con la Delibera CIPE 85/2002.

6.9. Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive

Gruppo FS

Il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2004 dal Gruppo FS, considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a 8.433 milioni di euro, con un incremento del 15% circa rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2003.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2004 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo FS, contabilizzazioni pari a 2.577 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa l'1% sui progetti.

Le contabilizzazioni totali, considerate le sole fonti di finanziamento dello Stato e relative al 2004, sono, in ogni modo, superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2003.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2004, relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – è pari 33.071 milioni di euro. Tale somma rappresenta circa il 60% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (55.346 milioni di euro) e circa l'85% delle somme effettivamente erogate (38.737 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.

Con la proposta di aggiornamento del PPI presentata da RFI S.p.A. nel mese di giugno 2005, il Gestore manifesta l'intenzione di recuperare circa 1 miliardo di euro su tale differenze, per completare il piano dei fabbisogni relativi al 2005, per realizzare il piano di investimenti previsti.

FS Holding S.p.A.

Gli investimenti su fonti Statali che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di FS Holding S.p.A. ammontano a circa 50 milioni di euro e possono ritenersi sostanzialmente 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 95% circa al 31.12.2004. 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 96%.

L'importo contabilizzato nel 2004, considerando tutte le fonti di finanziamento (1.257 milioni di euro, dei quali 207 fonte Stato), fa rilevare un aumento del 7% circa rispetto a quello fatto registrare nel 2003. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2004 (207 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, 346 nel 2003): 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 2006 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 primo agosto 2000 – anticipando di un anno il programma temporale definito nella precedente Relazione Annuale.

RFI S.p.A.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2004 una somma pari a 7.047 milioni di euro (+ 16% circa rispetto al 2003), di cui 4.650 relativi al Sistema AV/AC.

Tale cifra (7.047 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2004 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti, registrando un incremento dell'8% circa (6.227 milioni di euro contro 5.754 milioni di euro, dati al netto degli contributi in corso di costruzione relativi all'AV/AC).

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI S.p.A. ha effettuato nell'anno 2004 contabilizzazioni per 2.804 milioni di euro, con un incremento in percentuale del 6% circa rispetto al 2003 (2.634 milioni di euro).

Su Rete Convenzionale, invece, il 2004 mostra un aumento delle contabilizzazioni dell'8% rispetto al 2003 e del 50% circa rispetto alla media relativa agli anni 1993-2003 che risulta pari a circa 1.551 milioni di euro. Tale incremento è superiore a quello registrato lo scorso anno (+46% circa rispetto alla media 1993-2002).

▪ *Contratto di Programma 1994-2000*

Si rileva che, grazie agli 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 salito al 91%, rispetto all'84% dello scorso anno, il rimanente 9% è costituito da interventi in corso di realizzazione, di cui il 7% ancora da contabilizzare. Tuttavia 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. Il completamento di tutti i progetti previsti da Contratto è previsto per il 2009. Tuttavia, dei 74 progetti monitorati, per 16 (circa il 22% del totale) RFI S.p.A. non fornisce previsioni di ultimazione.

Anche per quest'anno occorre registrare il valore estremamente esiguo delle contabilizzazioni relative ai progetti di potenziamento degli impianti intermodali: su 10

progetti monitorati, tre presentano la data in cui ne è prevista l'ultimazione, e due soltanto presentano valori di contabilizzazioni significativi.

I seguenti progetti, invece, vedono incrementare il loro ritardo (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Raddoppio Palermo – Messina (18 mesi nel 2003, 21 nel 2004);
- Ripetizione discontinua Nodo di Roma (18 mesi nel 2003, 21 nel 2004).

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

- Raddoppio Bergamo - Treviglio (36 mesi);
- PRG di Roma Tuscolana/Casilina (33 mesi);
- Infrastrutturazione area Stazione Roma Tiburtina e Nodo di scambio (27 mesi);
- Variante di Gozzano (15 mesi).

Tra le cause più importanti cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano gli approfondimenti progettuali, i rapporti con gli Enti pubblici e la riprogrammazione delle attività.

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 Direttive (Adriatica, Rete Sarda). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 76% del costo preventivato. Per le Direttive la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 91%.

- ***Contratto di Programma 2001-2005***

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti su Rete Convenzionale, nel corso del 2004 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari al 26% circa del valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere consumivate al 31.12.2004 risulta pari a 10.681 milioni di euro, dei quali 1.820 milioni di euro contabilizzati nel corso del 2004 contro i 1.456 milioni di euro del 2003.

Globalmente, il contabilizzato su Rete Convenzionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta al 19% circa del costo complessivo ed al 36% circa dei corrispondenti finanziamenti.

Si torna a sottolineare che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio (al 31.12.2003), le cifre relative al 2003 ed ai precedenti anni sono variate sostanzialmente per effetto del passaggio di alcuni progetti dal Contratto di Programma 1994-2000 al nuovo accordo, di cui si è già ampiamente riferito nel corso della trattazione.

In ogni caso, l'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2004 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 su Rete Convenzionale, evidenziano al 31.12.2004 l'evoluzione descritta nella Tabella 6.47 (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).

Tabella 6.47 – Evoluzione degli investimenti previsti su Rete Convenzionale al 31.12.2004

TABELLE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (Investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	29,09%	38,63%
Tabella 2bis (Altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	50,51%	56,64%
Tabella 3 (Nuovi progetti di sviluppo)	0,84%	4,85%
Tabella 4 (Manutenzione straordinaria)	26,68%	29,92%
Tabella 5 (Ricerca)	43,18%	55,88%
Tabella 6 (Risanamento acustico e gallerie)	2,29%	4,55%

Continua ad incrementare la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Direttive per i quali il contabilizzato 2004 è pari a 562 milioni di euro, con un aumento percentuale del 10% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Potenziamento infrastrutturale Pontremolese (82 milioni di euro);
- Raddoppio Bologna-Verona (74 milioni di euro);
- Quadruplicamento Padova-Mestre (62 milioni di euro);
- Raddoppio Palermo-Messina (58 milioni di euro).

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti:

- gli investimenti sui Nodi (circa 322 milioni di euro, + 38% circa rispetto al 2003). Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i Nodi di Napoli, Torino e Milano;

- gli investimenti in tecnologie connesse alla sicurezza (SCMT: 161 milioni di euro nel 2004 rispetto a 118 milioni di euro nel 2003).

Le contabilizzazioni complessive sul Sistema AV/AC relative all'anno 2004, come detto, sono pari a 4.650 milioni di euro, di cui 470 milioni di euro a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dai contributi in corso di costruzione della TO-MI-NA e dalle progettazioni per il "Resto del Sistema".

Relativamente all'Asse Torino-Milano-Napoli (escluse le fonti di finanziamento pubbliche), il 2004 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un significativo incremento rispetto all'anno precedente pari al 19% circa (4.093 milioni di euro contro 3.437 milioni di euro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 (16.783 milioni di euro) rappresenta circa il 56% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2004, si sono registrate sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 85% 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 Treviglio -Bergamo (12 mesi nel 2003, 36 mesi nel 2004);
- Raddoppio Prenestina - Lunghezza (15 mesi nel 2003, 18 nel 2004).

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

- Potenziamento asse Livorno-Pisa (24 mesi);
- Sistemazione del PRG di Firenze Santa Maria Novella (24 mesi);
- Realizzazione Gronda Merci di Roma (18 mesi);
- Quadruplicamento Salerno – Battipaglia (15 mesi).

Tra le cause più rilevanti riportate da RFI S.p.A., a cui ascrivere i ritardi, si evidenziano gli approfondimenti progettuali, i rapporti con gli Enti Pubblici e la riprogrammazione delle attività.

6.9.1. Conclusioni

L'esame dei dati di preconsuntivo forniti dalle società del Gruppo FS pone in evidenza il volume della spesa relativa agli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno, che fa registrare un risultato in termini assoluti e relativi che si allontana dalle aspettative auspicate.

In effetti, nel Mezzogiorno viene registrato un valore totale delle opere contabilizzate su Rete Convenzionale (648 milioni di euro) lievemente inferiore rispetto a quello della precedente rilevazione dello scorso anno, tuttavia in linea con quanto realizzato negli ultimi anni (2001: 529 milioni di euro; 2002: 608 milioni di euro; 2003: 688 milioni di euro). Tale risultato rappresenta il 27% di quanto contabilizzato a livello nazionale su Rete Convenzionale. Il dato percentuale risente del cospicuo incremento delle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia" (+14%), che rende percentualmente inferiore alle attese il dato relativo al Sud.

Se da un lato la diminuzione della percentuale Sud del 2004 rispetto all'anno precedente trova una sua giustificazione in relazione al notevole incremento registrato nelle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia", dall'altro bisogna rilevare che in termini assoluti gli investimenti nel Sud diminuiscono di 40 milioni di euro pari a circa -6% sui valori consolidati nel 2003. Tale diminuzione si evidenzia sostanzialmente diffusa su tutti i gruppi di programmi attivati nel Sud.

Il dato deve necessariamente tenere conto del fatto che nel 2004 sono state attivate e rese all'esercizio un numero di opere decisamente superiore al risultato raggiunto nel 2003 rendendo visibile e fruibile il notevole impegno economico profuso nella realizzazione delle opere. Tra gli interventi più rimarchevoli si segnalano 52 Km di raddoppi di linea, 18 ACEI e ACS, 227 Km di CTC e 69 Km di elettrificazioni.

L'entrata in esercizio di alcune opere, che quindi cessano di generare spesa, unito al fatto che – come ormai noto – deve ancora essere avviata la cantierizzazione di molte opere, ancora in fase di definitiva maturazione progettuale, può giustificare il non brillante risultato registrato nel Mezzogiorno.

L'analisi dei dati forniti sull'attività progettuale ha, inoltre, permesso di rilevare che il gap esistente tra il Mezzogiorno ed il resto del Paese va progressivamente riducendosi, a significativa riprova dell'impulso dato da RFI S.p.A. alla progettazione delle opere localizzate in tale area: si è passati, infatti, ad una maggiore percentuale di opere in fase di progettazione o realizzazione (+29%), riducendo sensibilmente, rispetto alla precedente rilevazione, gli interventi ancora da avviare.

Inoltre, come è noto, con Delibera CIPE n. 91/2004 sono stati stanziati 16,23 milioni di euro per l'avvio della progettazione preliminare di sette nuovi interventi di potenziamento di linee nel Mezzogiorno, che comporteranno investimenti valutati su base parametrica pari a più di 4.000 milioni di euro.

Infine si segnala il recentissimo avvio delle cantierizzazioni di alcuni importanti interventi quali ad esempio il Nodo di Palermo, la linea a monte del Vesuvio, ed altre.

Tutto ciò fa prevedere che il volume delle contabilizzazioni nel Sud possa marcatamente emergere nel medio termine.

Per quanto riguarda la capacità di spesa complessiva (8.433 milioni di euro nel 2004), anche quest'anno si conferma l'incremento percentuale (+15% rispetto al 2003) in confronto a quanto avvenuto negli ultimi anni, seppure con un trend di crescita inferiore a quello conseguito nel 2003.

Tale dato è, infatti coerente, con le attese già espresse nella relazione dello scorso anno, nella quale si prevedeva che non potevano attendersi ulteriori margini di crescita e che pertanto l'incremento percentuale delle contabilizzazioni si sarebbe attestato in futuro su un livello sostenibile in relazione alla capacità del mercato di assorbire in termini di produttività e di qualificazione tecnologica l'ingente mole di investimenti.

Anche per i soli investimenti infrastrutturali si conferma una analoga crescita della spesa. RFI S.p.A., infatti, con 7.047 milioni di euro, mette a segno un + 16% rispetto il contabilizzato del 2003 (6.077 milioni di euro) riducendo quindi, per le medesime considerazioni esposte al riguardo del Gruppo FS, la percentuale di crescita del contabilizzato che nel 2003 aveva raggiunto il + 36% rispetto l'anno precedente.

Il Sistema AV/AC si conferma il principale artefice del buon risultato raggiunto rappresentando, da solo, più del 60% delle contabilizzazioni complessive.

I risultati conseguiti sono in linea sostanzialmente con le previsioni riportate nell'aggiornamento 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti.

Come già evidenziato nella relazione dello scorso anno, continuano a presentarsi slittamenti dei tempi di ultimazione previsti, aumenti dei costi degli interventi, nonché ulteriori esigenze di finanziamento su progetti del Contratto di Programma 1994-2000 e conseguente inserimento degli stessi progetti nel Contratto di Programma vigente.

In merito ai tempi, ai costi e pertanto alla affidabilità delle stime dei progetti di investimento, come è noto, è già stato avviato un confronto con RFI S.p.A. correlato soprattutto all'iter di presentazione ed approvazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli investimenti (PPI) sull'infrastruttura ferroviaria, anche in adempimento delle prescrizioni in merito dettate dal CIPE con la Delibera n. 103/2003.

Anche nel 2004 si riscontrano ulteriori slittamenti dei tempi di esecuzione degli investimenti su Rete Convenzionale che, seppure in lieve flessione (- 7%) rispetto a quanto cumulativamente registrato nel 2003, rappresentano tuttavia un fatto rilevante giacché si deve prendere atto che su 69 progetti si sono determinati ulteriori ritardi per complessivi 246 trimestri.

Tale situazione ha consigliato l'avvio di una ulteriore e più approfondita analisi su quattro progetti (due dei quali riguardano opere da realizzare nel Mezzogiorno), mediante l'istituzione di un gruppo di lavoro con lo specifico incarico di acquisire elementi di valutazione riguardo la gestione dei processi connessi alla stima degli investimenti, all'espletamento delle procedure d'appalto ed alla cantierizzazione delle opere. Nello specifico i quattro progetti sui quali è stata avviata l'indagine sono: il raddoppio Messina – Siracusa, il quadruplicamento Milano – Venezia nel tratto Lambrate – Treviglio, il potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulla Caserta – Foggia ed il Sistema di Controllo MarciaTreno (SCMT).

In generale, le principali motivazioni che hanno determinato ritardi sono riconducibili ad ampliamenti funzionali di opere già in corso, approfondimenti progettuali, rapporti con gli Enti pubblici e slittamenti legati ad iter approvativi.

L'altro aspetto riguarda il problema, già evidenziato anche negli scorsi anni, dell'aumento dei costi di progetti relativi al "vecchio" Contratto di Programma che transitano in quello in corso. Tale circostanza, purtroppo negli ultimi anni ha anche complicato la possibilità di effettuare un adeguato monitoraggio degli investimenti previsti da ciascuno degli strumenti contrattuali in essere. Ciò 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 rende, quindi, sempre più stringente e necessaria l'esigenza che, in occasione della predisposizione del nuovo Contratto di Programma da stipulare per il quinquennio 2006-2010, tutti gli interventi attualmente previsti dai due Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005 e non ancora ultimati, vengano inseriti all'interno del nuovo strumento contrattuale, in modo tale da permettere un efficace monitoraggio ed una più efficace gestione del Contratto stesso.

Si intende evidenziare, in ultimo, il buon risultato raggiunto nel 2004 in termini sicurezza della circolazione, con il piano di soppressione dei passaggi a livello, che con 202 soppressioni hanno superato di ben 78 unità le previsioni formulate in sede consuntiva del 2003. In merito si deve rilevare che contestualmente alle su citate chiusure, RFI S.p.A. ha provveduto alla attivazione nuovi P.L. riguardo i quali si intende acquisire specifiche informazioni. Al contempo si rileva una attenuazione, da parte di RFI S.p.A., nei programmi di intervento soppressione dei P.L.. Prendendo infatti a riferimento gli interventi previsti nell'arco temporale 2005-2008 le soppressioni passano da 757 unità indicate nel documento dello scorso anno a 560.

Per quel che riguarda la differenza tra erogazioni e contabilizzazioni, al 2004 tale differenza si è ridotta a circa 5,6 miliardi di euro, rispetto ai precedenti 6 miliardi di euro. La FS Holding S.p.A., confermando che una quota di tale differenza è ancora impiegata in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato, manifesta la disponibilità a intraprendere un'azione di riduzione graduale della differenza, la cui modalità di attuazione dipenderà dalle indicazioni che verranno dall'Azionista circa i tempi in cui le suddette risorse potranno essere liberate. Comunque RFI S.p.A., con la proposta di aggiornamento del PPI per il 2005, dichiara l'intenzione di assorbire una quota di tale differenza per un importo di circa 1 miliardo di euro, per l'attuazione del piano di investimenti per il 2006.

Appendice A – Finanziamenti straordinari per le aree depresse

Le risorse stanziate per sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nelle aree depresse del Paese sono previste dai seguenti provvedimenti:

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997) 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. 29.08.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali e per il collegamento e la progettazione di alcune linee: l'importo assegnato dalla legge – per quanto spettante a RFI S.p.A. - ammonta complessivamente a 96 milioni di euro.

Come già evidenziato, a seguito della Legge 144/99 che ha portato un definanziamento dell' 1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 pari a 1,792 milioni di euro, e di una diversa allocazione delle risorse sui singoli progetti delle Leggi 341/95 e 135/97, il finanziamento originario concesso ha subito delle modifiche, la nuova situazione è riportata in dettaglio nella Tabella A.1.

Tabella A.1 – Ripartizione finanziamenti (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Programma. miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno	47,2	47,2
Nuova linea Ferrandina-Matera	36,2	36,2
Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito	42,6	42,6
Velocizzazione linea Sibari-Cosenza	25,8	25,8
Velocizzazione linea Foligno-Terentola	12,9	12,9
Totale Legge 341/95	164,7	164,7
Elettrificazione linea Taranto Brindisi	15,5	15,5
Linea Lamezia-Catanzaro	20,7	20,7
Totale Legge 641/96	36,2	36,2
Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano	3,6	3,6
Miglioramento tecnologie	89,3	90,5

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Materiale rotabile	154,9	154,5
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6	-
Totale Legge 135/97	250,5	248,6
Totale	451,3	449,5

Altre Leggi di Finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.03.1996 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 06.08.1999) 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.

Si riporta di seguito, nella Tabella A.2, la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella A.2 – Stato di attuazione al 31.12.2004 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98

STATO DI ATTUAZIONE	MILIONI DI €
Progetti attivati	295,0
Progetti da attivare	15,5
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	249,5
Lavori da avviare	45,5
Perizia di spesa	249,5

Il quadro complessivo dello stato di attuazione delle leggi analizzate nel presente paragrafo è riportato nella successiva Tabella A.3. Per quanto riguarda la Legge 64/96 non si registrano contabilizzazioni, in quanto il relativo finanziamento deve essere finalizzato attraverso una apposita Delibera del CIPE.

Tabella A.3 – Stato di attuazione Leggi Aree Depresse - Legge 341/95, Legge 135/97, Legge 641/96 e Legge 208/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA C.D.P	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINANZIAMENTO	DELIBERATO AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	35,5
Direttici	1	Rete Calabria	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	11,2
		Direttice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (più progettazione Matera - Altamura FAL)	36,2	-	36,2	2,3
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	3,9
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,1
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	65,1
Sistema controllo marcia treni	3	Programma SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fasi)	5,4	-	5,4	4,2
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	2,6	1,4	1,2	-
Direttici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sardegna	29,7	-	29,7	25,4
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetoro-Cefalù)	37,2	-	38,4	31,4
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	2,1

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA C.D.P	PROGETTO		
			QUTA DEFINIZIAMENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	DELIBERATO AL 31.12.2004
Ammodernamento Infrastrutturele	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	3,6
Total Legge 135/97				95,6	94,2
Direttori	1	Diretrice Adriatica Rete Calabria	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	15,5 20,7	15,5 20,7
Total Legge 641/96				36,2	36,2
Direttori	1	Diretrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	15,5
Total Legge 208/98				15,5	-
Totali Aree Depresse				311,9	310,5
					295,0
					151,5
			CONTABILIZZATO AL 31.12.2004		

Appendice B – Finanziamenti definiti con apposite Leggi

Originariamente, nei provvedimenti di cui si tratta, era stato disposto che le risorse da corrispondere venissero conferite ad FS S.p.A. sotto forma di contributi alla realizzazione di opere specifiche. Tale modalità di apporto è stata modificata con la Legge 23.12.2000 n. 388 (Finanziaria 2001) che ha stabilito che le risorse finanziarie previste:

- 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;

siano da attribuire quali aumenti di capitale sociale per le finalità previste dalle medesime Leggi.

Legge n. 30 del 27.02.1998

La legge 27.2.98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a concedere a FS 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 di euro 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 31.12.2004 tutte le risorse previste dal provvedimento sono state attivate e le opere sono in corso di realizzazione con una percentuale di contabilizzato pari circa al 4,4%.

Tabella B.1 - Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 30/98

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	210,4
Progetti da attivare	-
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	210,4
Lavori da avviare	-
Perizia di spesa	210,4

Tabella B.2 - Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 30/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA C.D.P.	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINIZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2004	DELIBERATO AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004
Direttive	1	Diretrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova- Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	242,7	40,1	202,6	202,62	1,52
Nodi		Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,75	7,70
Total Legge 30/98				250,5	40,1	210,4	210,4	9,2

Legge n. 194 del 18.07.1998

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 milioni di euro 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.

Le contabilizzazioni effettuate al 31.12.2004 risultano pari a quasi 8 milioni di euro, che rappresentano il 75% delle risorse complessivamente stanziate dalla legge.

Legge n. 472 del 07.12.1999

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 S.p.A.

L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti in favore di FS 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 l'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.

Lo stato di attuazione della legge è sinteticamente rappresentato nelle Tabelle successive; dalle lettura delle cifre in queste riportate si evince che è stata attivato il

50% delle risorse e che, a valere su quest'ultime, si registra una percentuale di lavori in corso pari al 30% ed un contabilizzato pari al 15%.

I progetti di investimento riportati nelle prime quattro righe della Tabella B.4 ed evidenziati con un asterisco (*), fanno capo ai nuovi interventi definiti dalla Legge Obiettivo e per i quali sono state avviate le attività preliminari di studio e progettazione. Per tali progetti, sono state utilizzate, in via provvisoria, delle anticipazioni su risorse già disponibili in attesa del reperimento dei finanziamenti dedicati.

Tabella B.3 - Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 472/99

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	43,1
Progetti da attivare	43,6
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	13,0
Lavori da avviare	30,1
Perizia di spesa	13,0

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA	PROGETTO		
			FINANZIATO	DELIBERATO AL 31.12.2004	CONTABILIZZATO AL 31.12.2004
Nodi	1	Progetto di Legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia *	-	1,8
Direttori	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona *	-	0,3
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste *	-	3,5
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento) *	-	1,2
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	2,6	2,6
Sistema Linee di Accesso al Gottardo	1	SISTEMA LINEE DI ACCESSO AL GOTTAUDO	Corridoio europeo n. 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Serravalle)	82,6	32,7
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,5	1,2
Totali Legge 472/99				86,7	43,1
					6,5

Tabella B.4 - Stato di attuazione al 31.12.2004 della Legge 472/99

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 su Rete
Convenzionale (*importi in lire*)

Allegato 7: Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento su Rete
Convenzionale



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.**



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 1

Tabelle "A" e "A1" del Contratto di Programma 1994-2000

TABELLA "A"

**INVESTIMENTI FINANZIATI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA
del 29.12.1992 (1)**

- IMPIEGHI -

AREA DI INTERVENTO	IMPORTO IN MILIARDI DI LIRE
TOTALE	
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	29
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE <i>(vedi pagine 2 e 4)</i>	17.711
DIRETTRICI	
NODI	
RETI DI BACINO	
MATERIALE ROTABILE	4.900
INTERVENTI DIFFUSI	1.579
RISCHI ED IMPREVISTI	312
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	2.383
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	3.500
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (2) <i>(A CARICO DELLO STATO)</i>	8.231
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	8.231
a carico dei privati	12.440
TOTALE	20.771

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

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "A" descrizione
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	completamento del raddoppio Ospedaletti-S.Torenio della linea Genova-Ventimiglia ed ACEI di Voghera
TORINO-MODANE	attrezzaggio tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO/NOVARA	adeguamento per traffici intermodali del tratto di valico e elettrificazione Domodossola Novara
MILANO/CHIASSO	adeguamento per traffici intermodali
BRENNERO-VERONA-BOLGNA/MODENA	adeguamento per traffici intermodali e potenziamento attrezzaggio tecnologico intero asse, raddoppio della Bologna-Verona nel tratti Ca' di David Poggio Rusca a S.Giovanni Tavernelle, ed elettrificazione Verona Modena
TARVISIO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	completamento raddoppio Udine-Tarvisio, circonvallazione di Udine (fase) e nuovo scalo di Cervignano
VENEZIA-TRIESTE/VILLA OPICINA	adeguamento tecnologico o per traffici intermodali su tratti di linea
TORINO-MUANO-VENEZIA	attrezzaggio tecnologico
TORINO-GENOVA	attrezzaggio tecnologico
ALESSANDRIA/HVOLI PIACENZA	attrezzaggio tecnologico di tratti
GENOVA-ROMA	attrezzaggio tecnologico e collegamento al porto di Civitavecchia
LA SPEZIA-PARMA/FIDENZA	raddoppio dei tratti Verrano-S.Stefano M. e Decato-Solignano, attrezzaggio tecnologico e nuova scalo merci di S.Stefano M.
MILANO-ROMA	attrezzaggio tecnologico
BOLGNA-PADOVA	completamento raddoppio e attrezzaggio tecnologico
BOLGNA-ANCONA	attrezzaggio tecnologico
PISA-FIRENZE	attrezzaggio tecnologico
ORTE-FALCONARA	raddoppio dei tratti Campello-Foligno a Montecatino-Falconara ed attrezzaggio tecnologico
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	quadruplicamento Napoli-Salerno e attrezzaggio tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento elettrificazione dell'intera direttrice, raddoppio dei tratti Ortona-Catarractina, Vasto-Porto di Vasto, Bari-T.M.-Mola di Bari e Bivacca-Tulurano, attrezzaggio tecnologico
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Benevento-Apice e attrezzaggio tecnologico
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	raddoppio di tratti tra Bari e Taranto e attrezzaggio tecnologico tratto Taranto-Crotone-Reggio Calabria
PALERMO-MESSINA-SIRACUSA	raddoppio dei tratti Patti-Terme di Vigliatore, Villafranca Messina, Finnefreddo-Catania e Targia Siracusa
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	9.439 miliardi

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A" descrizione
TOFINO	quadriplicamento Lingotto-Stura e potenziamento viarianti del nodo
MILANO	nuova linea "passante" Certosa/Olona: FN&M Lancetti-P.Vittoria Rogoredo/Divio Landro (parte FS) e connesse ristrutturazioni delle stazioni Rogoredo e Certosa, INP, Firenze e viarianto di Chiaravalle quadriplicamenti Rogoredo-Melegrano e Landrate-Treviglio Raddoppio Almone-Caklicocchia Scalo di Segrate adeguamento impianti
VENEZIA	nuovo collegamento tra il porto di Voltri e la linea Genova-Ovada
GENOVA	nuova stazione "intelligente" a Genova Pinacolo e nuovo impianto di telecoordinando del nodo
BOLOGNA	quadruplicamento Corticella-Castelnigra automazione scalo di S.Donato ACEI stazione Bologna Centrale
FIRENZE	quadriplicamenti Castello-Rifredi e Campi Marte-Roverezano ripratica linea "Tacentina" nuovo IDP di Orsanmichele
ROMA	ACEI Roma Termini e ristrutturazione fabbricati di stazioni e piazza del Cinquecento ristrutturamento Sovitimento-Tiburtina e ristrutturazione Tiburtina, Ostiense e Flaminio nuovi impianti di Prenestina raddoppio e elettrificazione S.Pietro-La Storta completamento cintura nord quadruplicamento Casilina-Champio tecnologia per alto densità di traffico
NAPOLI	nuovo scalo di Maccarese e relativa linea di shuntingaggio Cancello S.Maria C.V. ristrutturazione impianti e attrezzaggio tecnologico
DARI	raddoppio Bari Centrale-Bari T.M.
REGGIO CALABRIA	adeguamenti
PALERMO	nuovo collegamento con l'aeroporto di P.Raili, con elettrificazione e potenziamento per il servizio metropolitano della relazione Palermo-P.Raili
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	6.876 miliardi

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		TABELLA "A"
		descrizione
NORD - OVEST		CTC linee: Carmagnola-Bra, Chivasso-Aosta/Cuneo-Mondovì, Fossano-Cuneo, Piemonte-Novara, Santhià-Arona, Luino-Laveno-Gallarate, Milano-Mortara, Sondrio-Colico-Lecco, Treviglio-Cremona, Castelvetro-Piacenza, Brescia-Parma, Cremona-Mantova e Cremona-Fidenza interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
NORD - EST		CTC linee: Bolzano-Merano, Vicenza-Schio, Isola della Scala-Cesena, Legnago-Florido, Mantova-Monselice, Trento-Darzano, Mestre-Trento, Castellano-V.-Calalzo, Gemona-Pirano-Sacile sistema di CTC regionale sull'area centrale veneta elettrificazione Mantova-Monselice interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
CENTRO - NORD		CTC linee: Lucca-Aulla, Lucca-Viareggio, Pistoia-Lucca-Pisa, Castelbolognetta-Ravenna, Ferrara-Riviera, Lavorziola-Granarolo-Faenza-Rimini, Bologna-S.L.-Faenza potenziamento degli impianti ferroviari del porto di Ravenna interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
TIRRENIANA SUD		CTC linee: Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri, Cancello-Avallino, Benevento-Avellino-Codola, Benevento-Campobasso-Tornoli, Battipaglia-Potenza, Salerno-Cosenza completamento elettrificazione Battipaglia-Potenza-Metaponto elettrificazione linea Sibari-Cosenza-Paola e variante di S.Marco-Roggiano-Mongrassano interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
ADRIATICA		CTC linee: Taranto-Foligno, Terni-L'Aquila-Sulmona, Potenza-Metaponto interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico
SICILIA		CTC linee: Catania-Alcamo, Castelvetrano-Trapani, Modica-Siracusa, Roccabruna-Cattavissetta X., Catavissetta X.-Bicocca, Fiumeforte-Punto Empedocle elettrificazione Fiumeforte-Punto Empedocle, Bicocca-Catavissetta X.-Fiumeforte e Cicali-Catavissetta X. interventi per revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico variante Campana-Bonaria
SARDEGNA		DCA linee: Villamassargia-Iglesias e Decimomannu-Villamassargia
IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO		1.396 miliardi

TABELLA TA1-

**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 pagine 2, 3, 4)	7.318
DIRETTRICI	
NOOI	
RETI DI BACINO	
MATERIALE ROTABILE	3.150
INTERVENTI DIFFUSI	866
RISCHI ED IMPREVISTI	108
FONDO PER MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (2)	2.550
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	0
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI	750
CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92	
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (3) (A CARICO DELLO STATO)	1.260
INTERESSI INTERCALARFT.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

1.260

a carico dei privati

2.925

TOTALE

4.095

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

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI

POTENZIAMENTO DIRETTRICI	TABELLA "AI"
	descrizione
MILANO-GENOVA-VENTIMIGLIA	miglioramento accessi scalo di Roja
TORINO-MODANE	potenziamento attrezzaggio tecnologico
DOMODOSSOLA-MILANO/NOVARA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
MILANO/CIRIACCO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
BRENNERO-VERONA-BOLLOGNA/MODENA	completamento raddoppio Bologna-Verona
TARVISIO-UDINE-VENEZIA/CERVIGNANO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
VENEZIA-TRIESTE/VILLA OPICINA	completamento adeguamento per traffici intermodali
TORINO-MILANO-VENEZIA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
TORINO-GENOVA	attrezzaggio tecnologico
ALESSANDRIA/NOVI L.-PIACENZA	attrezzaggio tecnologico
GENOVA-ROMA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
LA SPEZIA-PARMAGLIONE	raddoppio di tratti lunghissimi tra S.Stefano M.-Chiesaccia T. e Solignano Fiumevo, completamento attrezzaggio tecnologico
MILANO-ROMA	potenziamento attrezzaggio tecnologico [base]
BOLLOGNA-PADOVA	completamento attrezzaggio tecnologico
BOLLOGNA-ANCONA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
PISA-FIRENZE	tratto di quadriplicamento
ORTA-FALCONARA	completamento raddoppio Tecri-Orta
ROMA-BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA	potenziamento attrezzaggio tecnologico
ANCONA-LECCE	completamento raddoppio intera direttrice e potenziamento attrezzaggio tecnologico Ancona-Bari
CASERTA-FOGGIA	raddoppio del tratto Vitulano-Benevento
BARI-TARANTO-CROTONE-REGGIO CALABRIA	completamento raddoppio Bari-Taranto
PALERMO-MESSINA-SIRACUSA	completamento raddoppio Palermo-Messina e potenziamento attrezzaggio tecnologico intera direttrice
IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTO DIRETTRICI	4.989 miliardi

PRINCIPALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI NODI

POTENZIAMENTO NODI	TABELLA "A1" descrizione
TORINO	Adeguamenti merci
MILANO	Compleamento raddoppio Cainate-Calolziucorte Potenziamento attrezzaggio tecnologico (fase funzionale) Raddoppio Milano Mortara
BOLOGNA	nuove fermate metropolitane (1° fase) sistematizzazione impianti di Bologna C.le, Alcoveggio e Favone potenziamento attrezzaggio tecnologico
FIRENZE	adeguamenti
ROMA	raddoppio Prenestina-Lunghezza nuove fermate (1° fase) potenziamento attrezzaggio tecnologico (1° fase)
NAPOLI	nuova nel "passante" Giurinico-Panfilo della linea Cancello-Napoli potenziamento attrezzaggio tecnologico
REGGIO CALABRIA	completamento fermata di Lido e sistematizzazione lungomare raddoppio Reggio C.-Pellaro
CATANIA	raddoppio Catania Ognina-Catania Centrale
PALERMO	potenziamento attrezzaggio tecnologico
Interventi diffusi nei nodi	nuove fermate per territorio metropolitano miglioramento servizi di stazione

IMPORTO TOTALE POTENZIAMENTI NODI	1.527 miliardi
-----------------------------------	----------------

PRINCIPALI INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DELLE RETI DI BACINO

EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	TABELLA "A1" n° descrizione
	interventi vari di adeguamento
NORD - OVEST	
NORD - EST	ripristino linea Tivoli Portogruaro ed adeguamenti vari
CENTRO - NORD	raddoppio Russi Ravenna ed adeguamenti vari
TIRENICA SUD	ripristino linea Civitavecchia Capranica ed adeguamenti vari
ADRIATICA	nuova linea Ferrandina Matera ed adeguamenti vari
SICILIA	interventi vari di adeguamento
SARDEGNA	interventi vari di adeguamento

IMPORTO TOTALE EFFICIENTAMENTO RETI DI BACINO	800 miliardi
---	--------------



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 2

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

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

**RIEPILOGO per i settori stabiliti dalla
legge finanziaria 1996**

Importo previsto dalla legge:

MLD 8.940

importi in miliardi di lire

SETTORI DI INTERVENTO STABILITI DALLA LEGGE	IMPORTO PREVISTO DALLA LEGGE	RIDUZIONI DI STANZIAMENTI PREGRESSI (*)	ULTERIORI RIDUZIONI (**)	IMPORTO DA PROGRAMMARE
25% INVESTIMENTI SULLE TRASVERSALI E 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 recaute dalla legge finanziaria 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'INTERMODALITÀ'**

**Importo previsto dalla legge
MLD 1.654**

INTERVENTO		Importo proposto alle regioni settentrionali lire
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEGLI IMPIANTI FERROVIARI NEI PORTI		40
SCALI MERCI E INTERMODALITA': PARMA, LECCO, BERGAMO MONTELLO, 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	prima fase funzionale	80
Eletrificazione Pisa-Collesalvetti-Vada		
Potenziamento impianti merci di Livorno		
DIRETTRICE PONTRIMOLESSE		
Tratto di raddoppio tra Solignano-Formovo, progettazione dei tratti da raddoppiare		
DIRETTRICE ORTE-FALCONARA		
Raddoppio dei tratti Balano-Campello, Fabriano-P.M. Albacina e Castelplanio-Montecarotto, progettazione di massima del completamento del raddoppio dell'intera direttrice con progettazione esecutiva dei tratti P.M. Albacina-Castelplanio e Temi-Balano		400
TECNOLOGIE PER AUTOMAZIONE LINEE E MEZZI (CTC+ATC)		
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi interventi significativi di manutenzione straordinaria, obblighi di legge etc)		110
DIRETTRICE MILANO-VENEZIA		
Quadruplicamento Padova-Mestre e connesse sistematizzazioni del nodo di Venezia (1° lotto funzionale)		120
MATERIALE ROTABILE PER TRASPORTO REGIONALE		
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITÀ		
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.)		
Restano		66
		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 previsto alle regioni settentrionali
SISTEMA A.V. : Maggiori oneri sull'asse TORINO-MILANO-NAPOLI e per progettazione degli assi Milano-Genova e Milano-Venezia		3.13.96
DIRETTRICE GENOVA-VENTIMIGLIA		1.440
Raddoppio di una fase tra Andora e S. Lorenzo, progettazione esecutiva per il completamento del raddoppio dell'intera direttrice (quota parte di 700 miliardi)		240
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITÀ		40
TOTALI		1.720
A dedurre per riduzioni apportate da legge n.663-art.2 comma 6-		
(Da apportare all'alto della definizione dei progetti esecutivi da parte di FS S.p.A.)		66
Restano		1.654

INTERVENTO	IMPORTO ACCORDO DEL 10.9.96 (miliardi di lire)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA (compresi Interventi significativi di manutenzione straordinaria; obblighi di legge etc) TECNOLOGIE DI RETE (CTC GRANDE RETE+ATC+ACEI etc) IMPIANTI POLIFUNZIONALI E ALTRI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE MAGGIORI ONERI PER COMPLETAMENTO INTERVENTI CDP 1994-2000 (A+A1)	335 100 130
Complemantamento raddoppio Termoli-Lesina, Apricena-S. Severo	20
Complemantamento raddoppio Bari-Taranto	40
Complemantamento variante S. Marco Roggiano-Mongrassano	28
DIRETTRICE CASERTA-FOGGIA	540
Raddoppio di una fase funzionale tra Oursara 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	50
RETE MOLISANA	155
Mantenimento in efficienza e velocizzazione asse Venafro-Campobasso-Termoli; studio di fattibilità e 1 ^a fase funzionale	55
RETI CALABRA E LUCANA	55
Ammodernamento rete calabria, mediante ulteriori fasi di potenziamento tra Reggio Calabria e Roccella Jonica e una nuova variante Catanzaro Lido-Sellingiano della linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme	155
Ristrutturazione impianti per miglioramento del servizio Ira Potenza e S. Nicola di Melfi; ammodernamento tecnologico e mantenimento straordinario direttoria fondamentali; progetto di fattibilità tecnico-economica collegamento Matera-Altamura	729
DIRETTRICE MESSINA-PALERMO-CATANIA	729
Raddoppio di una fase funzionale Ira Fiumefiorito e Cefalù, progettazione di massima per il completamento del raddoppio della direttrice MESSINA-Ristrutturazione accessi approdi navi traghetti	7
Nuova nave per i traffici merci Ira Villa S. Giovanni e Messina	40
Mezzi veloci per il irraggiamento pendolari sullo Stretto di Messina	4
RETE SARDA	200
Raddoppio ed elettrificazione Decimomannu-S. Gavino SCALI MERCI E INTERMODALITA'; PIATTAFORME LOGISTICHE E REVISIONE RETE IMPIANTI MARCIAPIEDI ALTI, FERMATE PER IL SERVIZIO METROPOLITANO E MIGLIORAMENTO SERVIZI DI STAZIONE MATERIALE ROTABILE PER TRASPORTO METROPOLITANO E REGIONALE (comprendivo di pendolini diesel per servizi sulla linea Ionica, rete sarda e molisana)	30
RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITÀ	40
TOTALI	89
	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 RECATE DALLA LEGGE FINANZIARIA 1996**

INVESTIMENTI NON STABILITI PER LEGGE

**Importo residuo dalla legge
MLD 991**

	Importo proposto alle regioni e/o enti locali II 3.12.96
INTERVENTO	
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.L.)	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 INNESTO DELLA LINEA DI VIGNOLA NEL NODO RISCHI, IMPREVISTI E STUDI DI FATTIBILITA'	32
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



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 3

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

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		Importi in miliardi di lire	
PROGRAMMA	Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBLIGHI DI LEGGE	2.430
PROGRAMMA	Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	854
PROGRAMMA	Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	530
PROGRAMMA	Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	746
PROGRAMMA	Progetti	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBLIGHI DI LEGGE	300
PROGRAMMA	Progetti	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	650
PROGRAMMA	Progetti	AUMENTO PRODUTTIVITÀ (*)	550
PROGRAMMA	Progetti	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	100
PROGRAMMA	Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	100
PROGRAMMA	Progetti	ACQUISTO E RIMPAGGIAMENTI DI INVENTARIO	136
PROGRAMMA	Progetti	SCATOENERE "SUL MEZZOD'ITRATZIONE"	109
PROGRAMMA	Progetti	RISERVA TECNICA	176
TOTALE			3.600

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

PROGRAMMA**MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE****PROGETTO****MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO**

Nel piano Straordinario di interventi sulla rete FS per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, sono dettagliatamente previsti gli interventi necessari su 25 direttivi 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 direttivi 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 Direttive 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-armiato, alla protezione dal rumore e dagli agenti biologici. In ultimo, ma non di minore importanza, tutti gli interventi interessanti l'analfabetistica orientata all'infrastruttura:
Tutto quanto sopra regolato da leggi e decreti di seguito specificati:

L. 46/90

L. 257/92

DL 277/91

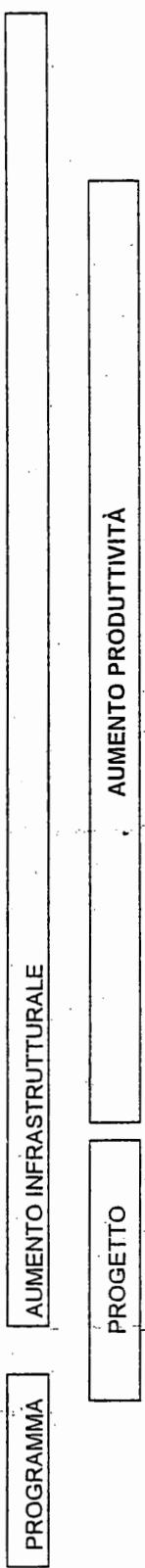
L. 191/74

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:

Armatamento
T.E.

PROGRAMMA

AUMENTO INFRASTRUTTURALE

PROGETTO

MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI

Nei 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 (incalzatrici, profilatrici, ecc.)
- attrezzature medie (carrelli IE-Lavori, portali varo deviatoi, 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 vетusti 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.



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 4

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

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: 1^ tranne	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. QUADRUPPLICAMENTO 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 reti, 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 evasioni, 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 (eletromotrici 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 ionica (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 ionica 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 direttive 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 saturate;
- 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 fluibilità 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).



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

ALLEGATO 5

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

SCHEDA 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 SEMPIOLE, 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 consegna 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 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 direttive 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

ALLEGATO 6***Contratto di Programma 2001-2005: Investimenti previsti sulla Rete Tradizionale*****Investimenti sulla Rete Fondamentale**

La rete fondamentale include le direttive e le linee principali delle reti ferroviarie italiane: 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.

- Direttice 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 amplimenti di sagoma già attivati tra il 1999 ed il 2000, tende a rafforzare il numero di possibili istradamenti verso l'Est europeo in attesa di disporre del futuro corridoio europeo n. 5.

- Direttice 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.

- Direttice 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 Direttice 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).

- Direttice 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 Cancello 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 direttive 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 puntuale 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 rifunzionalizzazione, 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 societarizzazione, 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 sottosistemi 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 direttori e nodi metropolitani della rete ferroviaria in concessione.

- Lungherie 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 validità del Contratto, si dovranno 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 validità 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. È 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 direttive 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.



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**

SCOSTAMENTO TEMPI DEI PROGETTI DI INVESTIMENTO

Cod Pg	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Della tri mesi	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 ^a 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 Pioleto-Pozzuolo, con conseguente riprogrammazione anche delle attività realizzative delle opere civili, sia ai ritardi nell'appr	
0013.NL	Nuova linea a monte del Vesuvio Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova	4° Trimestre 2006	3°Trimestre 2007	3	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce all'apparato di sicurezza di Lingotto ed è conseguente ai negoziati relative ai lavori di armamento, trazione elettrica e tecnologie, le cui gare si sono chiuse senza esito a causa, rispettivamente, della
0015.PO	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	1° Trimestre 2005	2° Trimestre 2005	1	Lo slittamento della data di attivazione si riferisce allo stesso da parte dell'impresa appaltatrice ritardi maturati nell'attività di certificazione dello stesso del 131-12-05 sarà attivato il 98% dei km previsti. Motivi dei ritardi: contemporaneità di numerose attivazioni di impianti ACS e complessità di alcuni di essi (GE Rivaloro) che costituiscono casi particolari Ridotta disponibilità per Commissioni Verifica T
0023.IT	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	1° Trimestre 2005	1° Trimestre 2006	4	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, realizzazione
0024.TE	Potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caseria/Torre Annunziata	2° Trimestre 2005	1° trimestre 2006	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.
0033.PO	Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo	4° Trimestre 2006	3° Trimestre 2007	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 Centro
0036.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 Capitara, 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 Bologna
0037.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 i
0038.PO	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino	3° Trimestre 2006	1° Trimestre 2007	2	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla riqualificazione 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
0042.TE	Raddoppio 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 Canale-Airuno) legate alla definizione del valore degli immobili da espropriare, sia ai ritardi nella conclusione delle attività negozi.
0044.PO	Potenziamento infrastrutturale 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 ERIMS	4° Trimestre 2004	4° Trimestre 2005	4	Progetto di sperimentazione su trial-site Arezzo - Firenze ultimato. È in atto una integrazione del finanziamento per completamento attività di sviluppo, verifica, omologazione ed assessment su linea AV Roma-Napoli e corsa picca Trentinia.
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

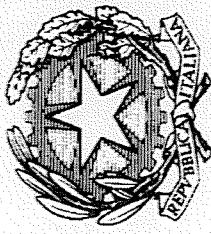
Cod Pgi	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31-12-2003	monitoraggio 31-12-2004	Delta _tri mesi	Motivazione scostamento
<hr/>					
0067.PO	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Bremarzo	2° Trimestre 2006	4° Trimestre 2006	2	Al 30-06-06 sarà attivato il 73% dei km previsti. Nel 2006 sarà attivato l'intero SCC, non tenendo conto della realizzazione delle opere infrastrutturali complementari e del raddoppio della linea tra Poggio Rusco e Verona che saranno ultimata nel 2008.
<hr/>					
0073.TE	Ripalizzazione 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.
<hr/>					
0074.PO	Cintura Nord di Roma (messsa in sicurezza galleria Cassia-Monti Mario)	1° Trimestre 2007	4° Trimestre 2007	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'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 mosse.
<hr/>					
0076.TE	Ripalizzazione 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.
<hr/>					
0077.PO	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratta S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S. Lorusso)	1° Trimestre 2009	2° Trimestre 2009	1	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 prolungarsi dei tempi di definizione d
<hr/>					
0078.PO	Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano - Udine e scalo Cervignano	4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2006	3	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla ripianificazione delle attività di realizzazione degli attrezzaggi tecnologici per sistema comando control (SCC) della linea Venezia-Udine-Tarvisio, effettuata sia per tener conto della carenza Z.
<hr/>					
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 riferito alla tratta Solignano - Fornovo ed è conseguenza del ritardo nell'avvio delle attività negoziali delle opere civili per il raddoppio Solignano-Ostentazzza, in attesa della riprogrammazione strategica del
<hr/>					
0081.PO	Potenziamento infrastrutturale Pontemolese	2° Trimestre 2010	4° Trimestre 2010	2	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai maggiori tempi necessari per l'affidamento, attraverso concorso internazionale, della Progettazione della nuova stazione di Ronca Tiburtina, al protrarsi dei tempi per la chiusura della Conferenza di Ser
<hr/>					
0083.PO	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	3° Trimestre 2006	4° Trimestre 2008	9	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 tratta di raddoppio, ne
<hr/>					
0088.PO	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	3° Trimestre 2009	2° Trimestre 2010	3	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Bari S. A. Bileto ed è dovuto sia al ritardo maturato nell'approvazione della progettazione preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo, avvenuta
<hr/>					
0100.PO	Raddoppio Bari-Taranto	2° Trimestre 2008	2° Trimestre 2009	4	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 seguendo della scelta, effettuata per problemi legati alla regolarità.
<hr/>					
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 Terra ba e Peri in Verifica Tecnica. SSE Casapulciertengio in funzione come cabina e lavori in corso per 2° fase (progetto passato alla Direzione Manutenzione).
<hr/>					
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.
<hr/>					
0113.TE	Sistematizzazione tecnologica Milano-Genova	1° Trimestre 2005	4° Trimestre 2005	3	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'interruzione nella fornitura di piastrelle a seguito della chiusura della cava di Acqui Terme per contaminazione di amianto, nonché alla carenza di risorse specialistiche, rallentamenti ed interruzioni,
<hr/>					
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 Pgi	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Della tri restri	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 Mag.
0137.PO	Raddoppio Palermo-Messina	4° Trimestre 2009	3° Trimestre 2011	7	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù-Ogliastro-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 Obiettivo.
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'inservimento dello 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 (2 ^a fase)	4° Trimestre 2004	1° Trimestre 2005	1	Il Progetto è tecnicamente ultimato a meno delle ultime incompatibilità contrattuali
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	Poienziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	4° Trimestre 2007	1° Trimestre 2008	1	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente a 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 fasci 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'inservimento nel Progetto di interventi di sistemazione del piano regolatore generale
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/realizzativa a seguito della definizione del nuovo tracciato di variante, finalizzata all'eliminazione dell'interferenza tra la linea Nova
0224.PO	r.t.b., fase nuova 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 al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo dei fondi da parte degli Enti Locali che contribuiscono alla realizzazione del Progetto e per l'ottenimento, da parte degli stessi Enti, di benestare (sis).
0240.PO	Potenziamento infrastrutturale Volti - 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.
0241.PO	Linea Torino Bussolengo	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 Pgi	DESCRIZIONE	Data monitoraggio 31_12_2003	Data monitoraggio 31_12_2004	Della_iri masti	Motivazione scostamento
<hr/>					
0258.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 regolare generale (PRG) della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito.
<hr/>					
0262.NL	Nuova Linea Av/AC Venezia - Trieste (tratta Ronchi-Trieste)	2° Trimestre 2015	2° Trimestre 2016	4	Rimane confermata la data di attivazione.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
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.
<hr/>					
0274.PO	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	3° trimestre 2015	4° Trimestre 2016	5	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 del ritardo già compiuto.
<hr/>					
0276.PO	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo	3° trimestre 2017	1° Trimestre 2016	6	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.
<hr/>					
0277.PO	Corridoio Europeo 5 e collegamenti (fase) (Seregno-Bergamo)	2° trimestre 2014	2° Trimestre 2015	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento del tempo di progettazione a seguito di integrazione alle specifiche progettuali, finalizzate all'ottimizzazione delle fasi realizzative.
<hr/>					
0402.PO	AMPLIAMENTO TERMINAL VERONA QUADRANTE EUROPA	2° Trimestre 2005	2° Trimestre 2007	8	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al maggiore tempo necessario per l'espletamento delle attività negoziali a seguito della presentazione di offerte anomale.
<hr/>					
0405.PO	FORLIMPOPOLI: DELOCALIZZAZIONE SCALO A VILLA SELVA CON CHIUSURA DI RIMINI, CESENA, FORLÌ E SARCANGELO DI ROMAGNA	4° Trimestre 2005	4° Trimestre 2006	4	La data indicata si riferisce ad interventi aggiuntivi, da realizzarsi nell'ambito delle disponibilità del Progetto. La prima fase dell'intervento, cui si riferiva la data di attivazione indicata in precedenza, è stata attivata nel 2004.
<hr/>					
0410.PO	Sistemazione a PR Pomezia S. Palomba	4° Trimestre 2004	2° Trimestre 2005	2	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.
<hr/>					
0418.PO	Potenziamento impianto intermodale di Brindisi Venezia Mestre: costruzione capannone per materiale ordinario ed AV	4° trimestre 2006	1° Trimestre 2007	1	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a difficoltà economiche della ditta appaltatrice.
<hr/>					
0429.OM		4° Trimestre 2005	3° Trimestre 2006	3	



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

RFI S.p.A.

Principali realizzazioni ed attivazioni avvenute nel 2004

- ↑ Nuove linee: 14 Km
- ↑ Raddoppi: 62 Km
- ↑ Varianti di linea: 30 Km
- ↑ Blocco automatico: 61 Km
- ↑ Blocco conta assi: 312 Km

RFI S.p.A.

Principali realizzazioni ed attivazioni avvenute nel 2004

- Elettrificazioni: 120 Km
- Sistema di Comando e Controllo SCC: 513 Km
- Comando Traffico Centralizzato: 236 Km
- Banalizzazione: 347 Km
- Codifica: 90 Km

RFI S.p.A.

Principali realizzazioni ed attivazioni avvenute nel 2004

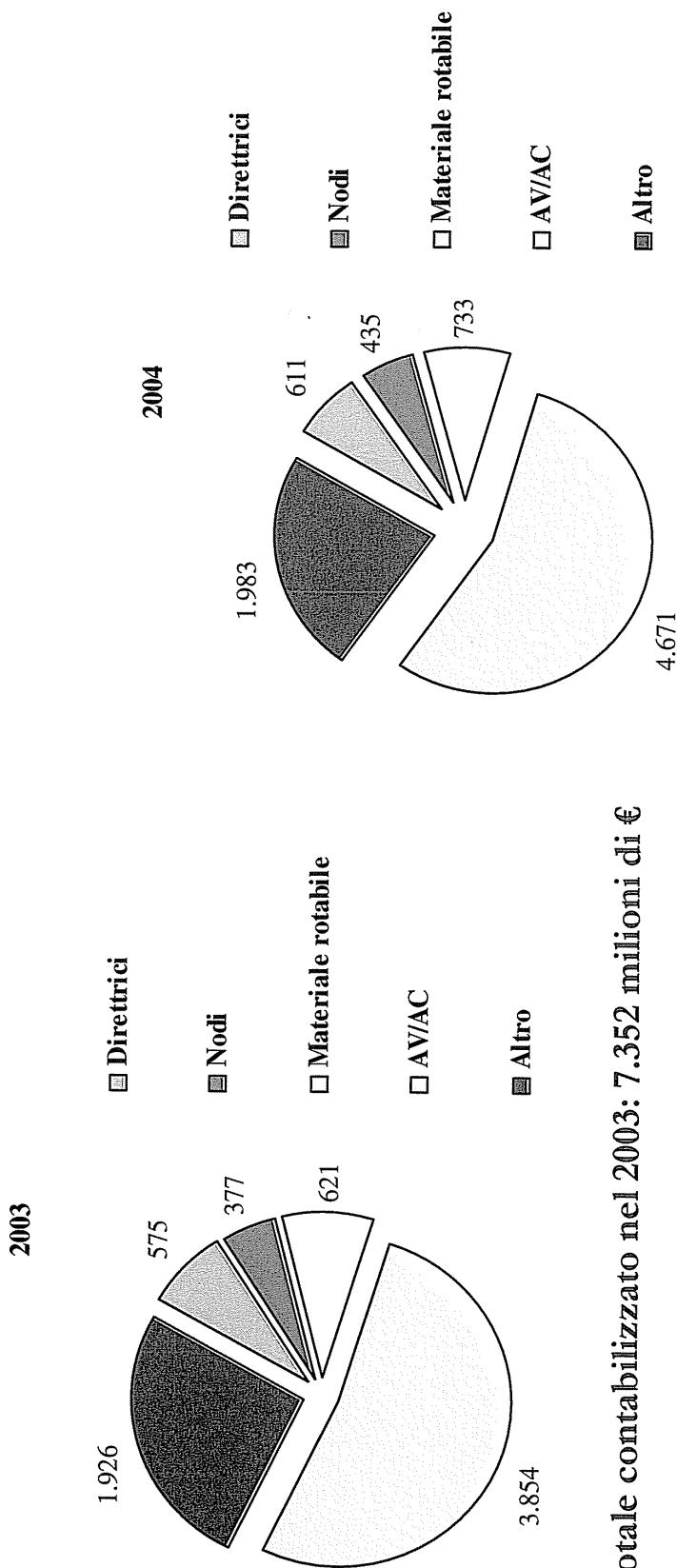
- Sistema Controllo Marcia Treno: 2.148 Km
- Controllo Circolazione Linea: 230 Km
- 31 ACEI
- 12 ACS
- Soppressione Passaggi a Livello: 202
- Automatizzazione Passaggi a Livello: 34

Trenitalia S.p.A.**Materiale rotabile entrato in servizio nel 2004**

<i>Mezzi</i>	<i>Numero</i>
 Locomotive	77
 Carrozze per servizi intercity/eurocity/notte	3
 Carrozze per ETR	34
 Treni ad Alta frequentazione (TAF)	2
 Minuetto	14

Nota: con la suddivisione societaria ed a partire dal III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 (Novembre 2000) lo Stato ha cessato il finanziamento degli investimenti di Trenitalia S.p.A.

Gruppo FS Contabilizzazioni tutte le fonti

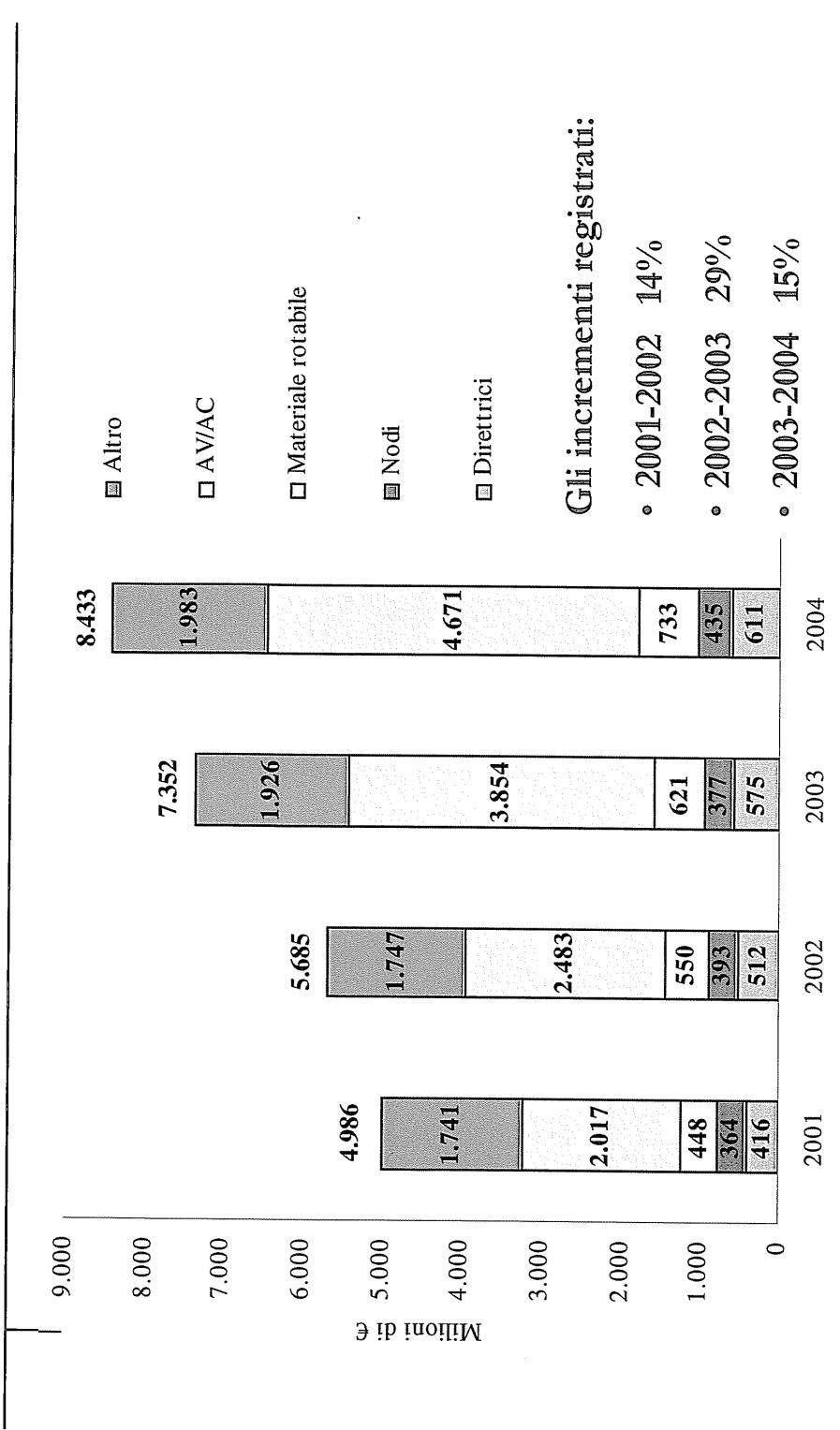


Total contabilizzato nel 2003: 7.352 milioni di €

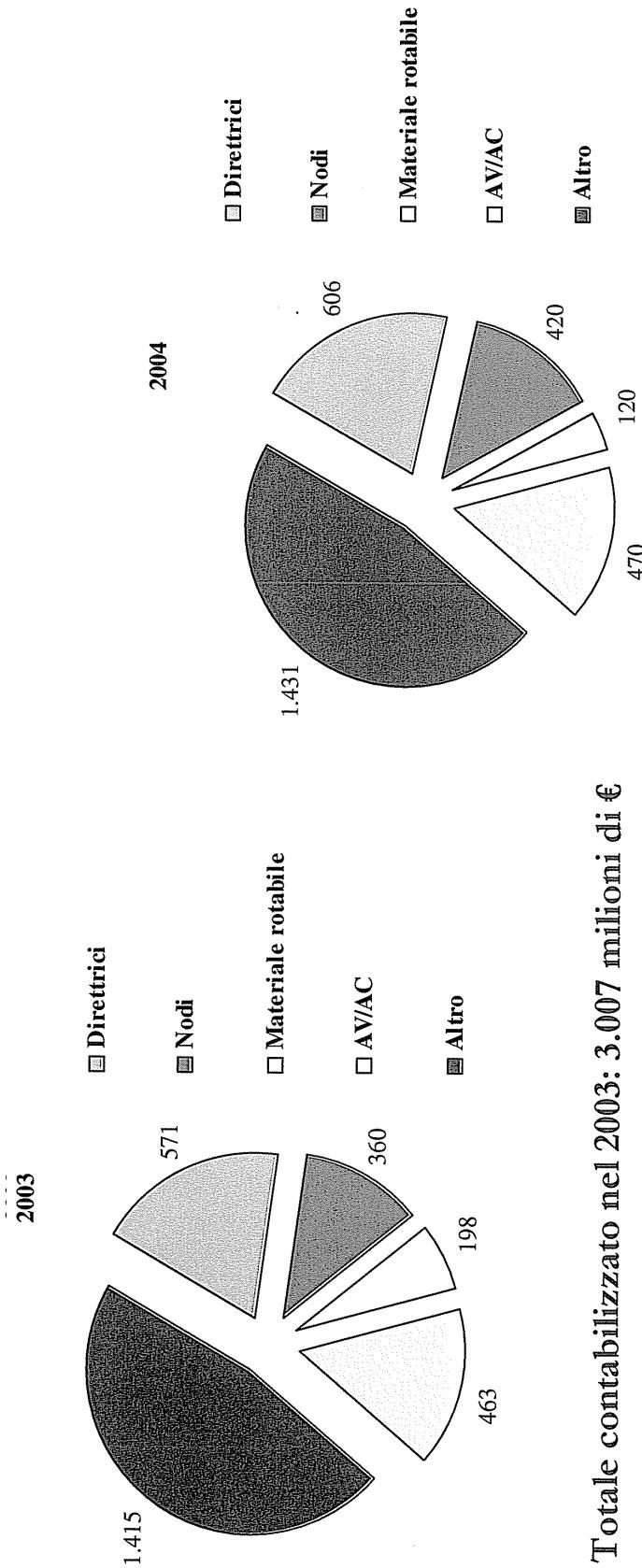
Total contabilizzato nel 2004: 8.433 milioni di €

Gruppo FS

Contabilizzazioni tutte le fonti



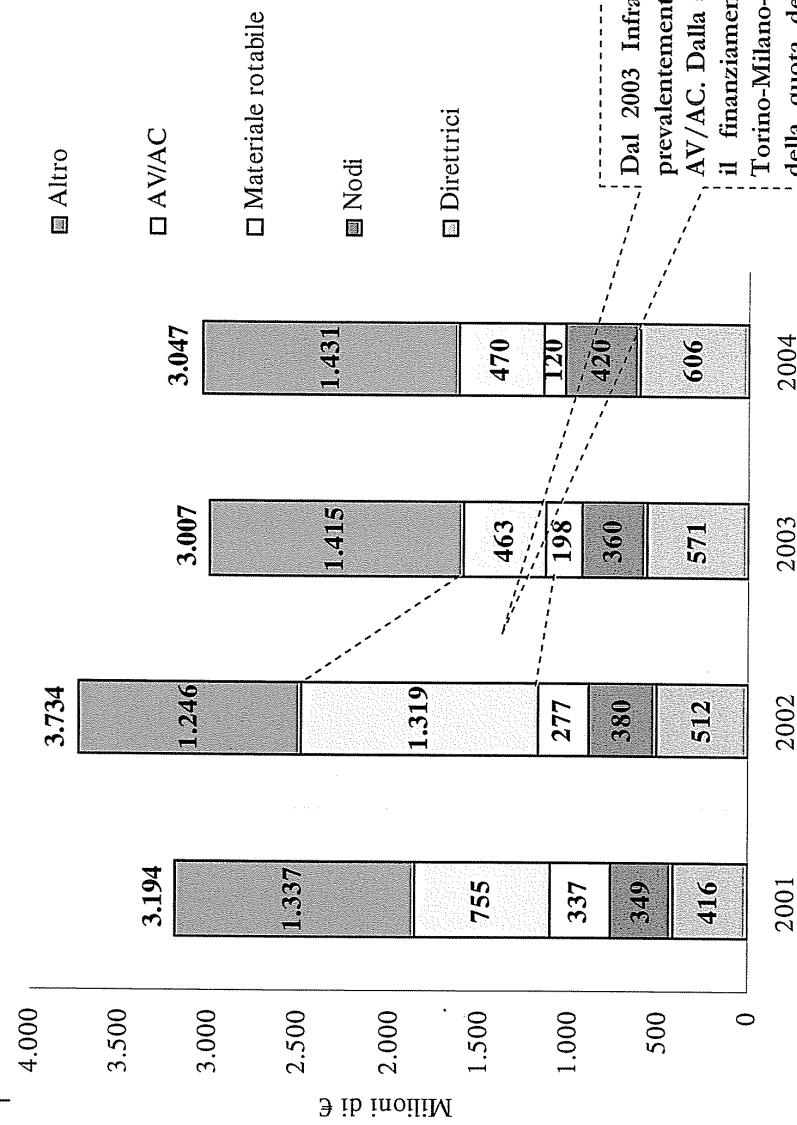
Gruppo FS Contabilizzazioni solo fonte Stato



Total contabilizzato nel 2003: 3.007 milioni di €

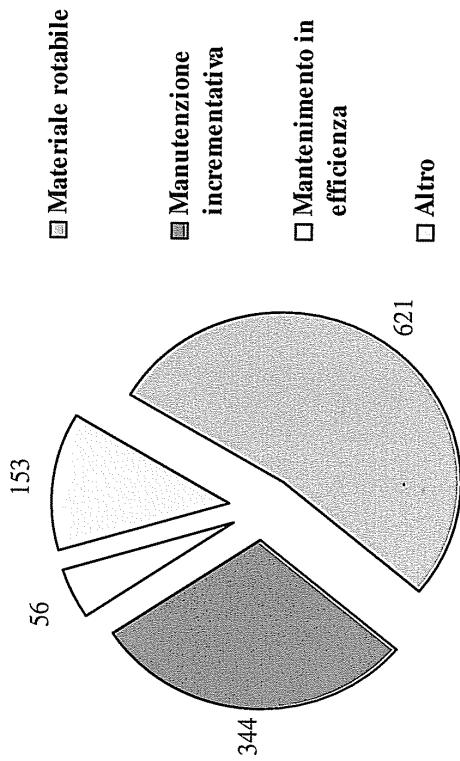
Total contabilizzato nel 2004: 3.047 milioni di €

Gruppo FS Contabilizzazioni solo fonte Stato



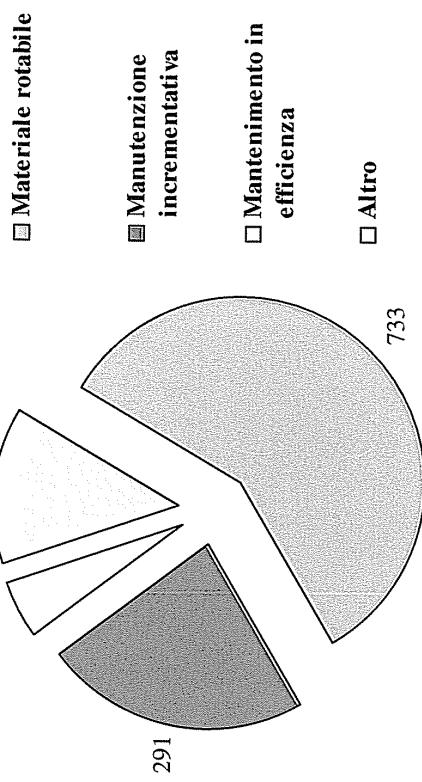
Trenitalia S.p.A. Contabilizzazioni tutte le fonti

2003



Total contabilizzato nel 2003: 1.174 milioni di €

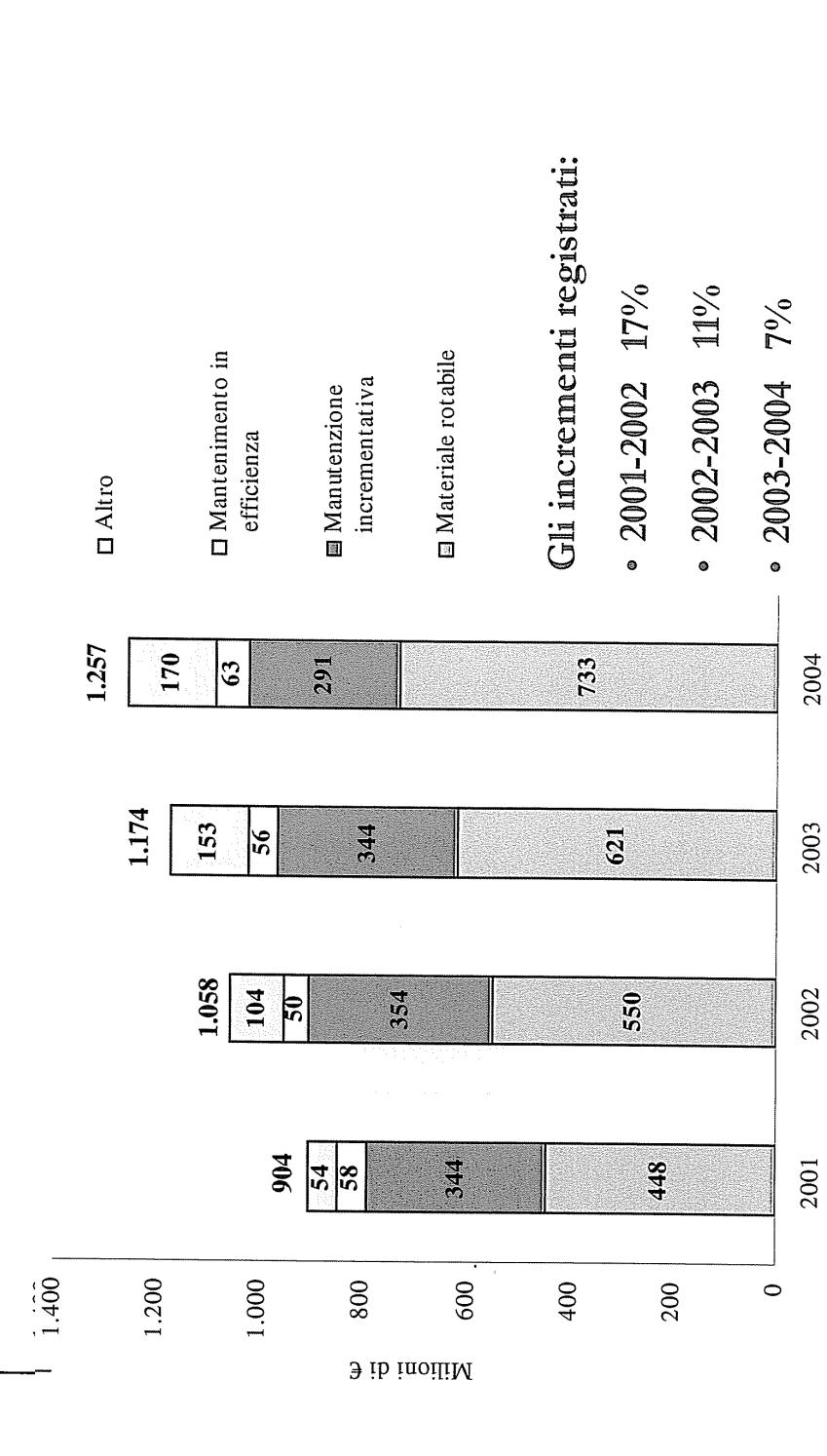
2004



Total contabilizzato nel 2004: 1.257 milioni di €

Trenitalia S.p.A.

Contabilizzazioni tutte le fonti

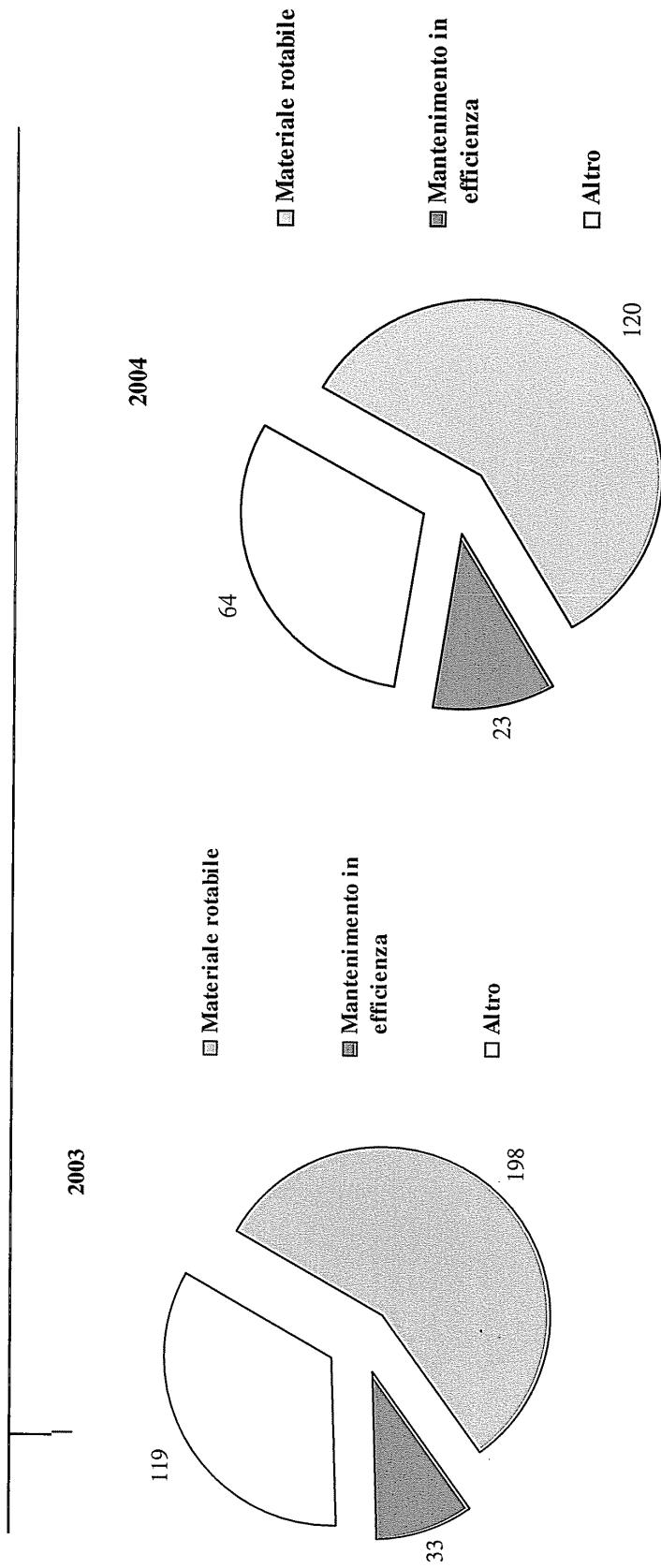


- Manutenzione in efficienza
- Manutenzione incrementativa
- Materiale rotabile

Gli incrementi registrati:

- 2001-2002 17%
- 2002-2003 11%
- 2003-2004 7%

Trenitalia S.p.A. Contabilizzazioni fonte Stato

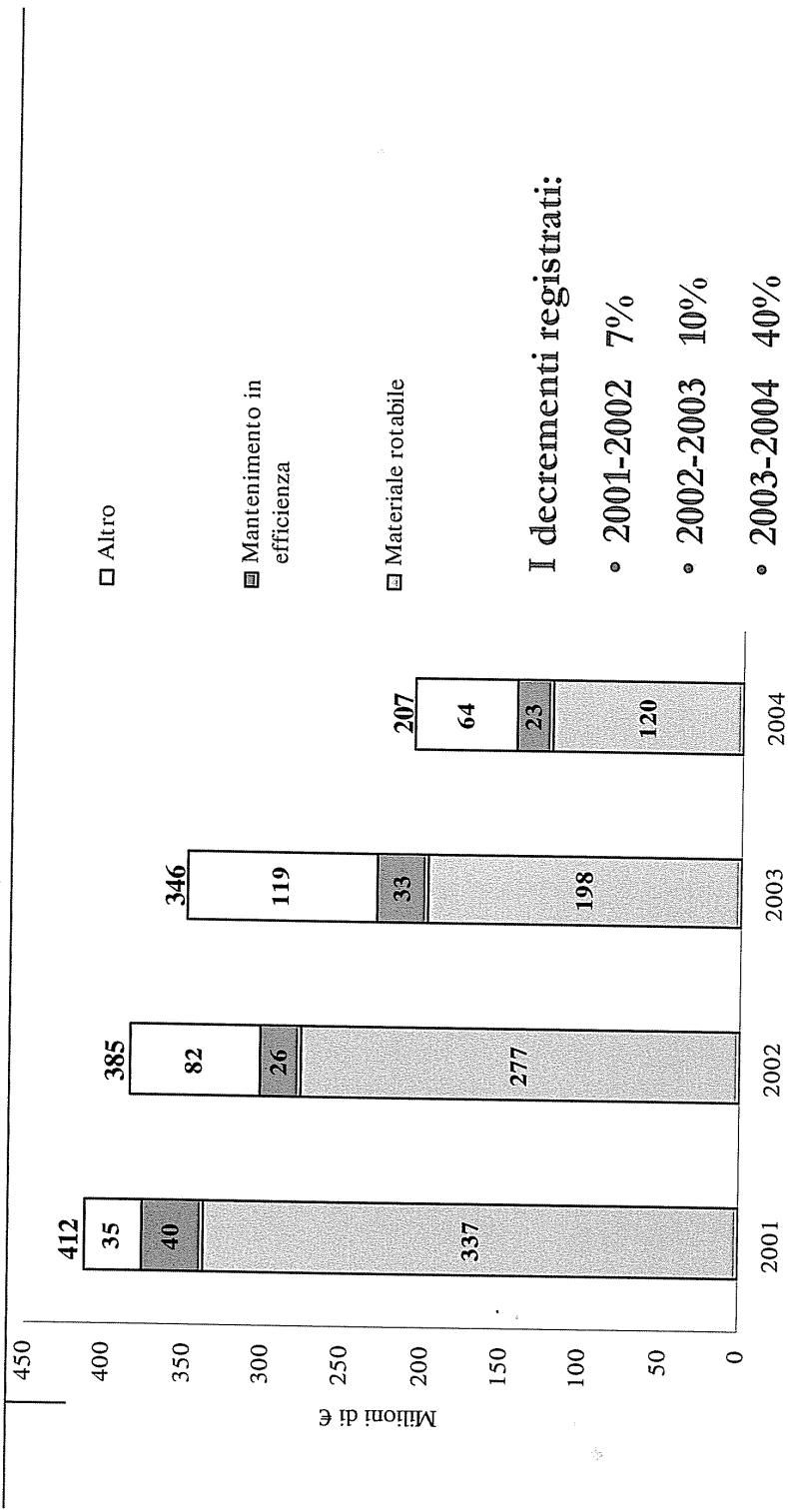


Total contabilizzato nel 2003: 346 milioni di €

Total contabilizzato nel 2004: 207 milioni di €

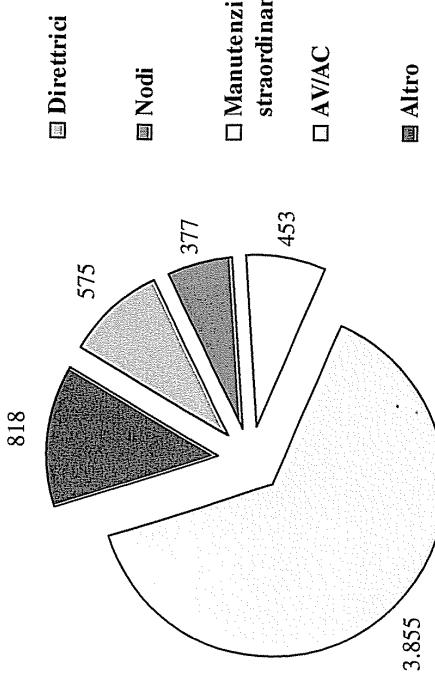
Trenitalia S.p.A.

Contabilizzazioni fonte Stato



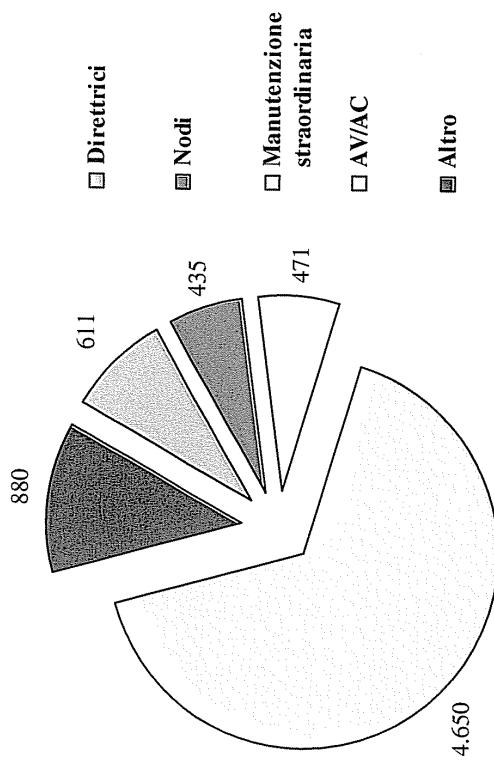
RFI S.p.A.**Contabilizzazioni tutte le fonti**

2003



Totale contabilizzato nel 2003: 6.077 milioni di €

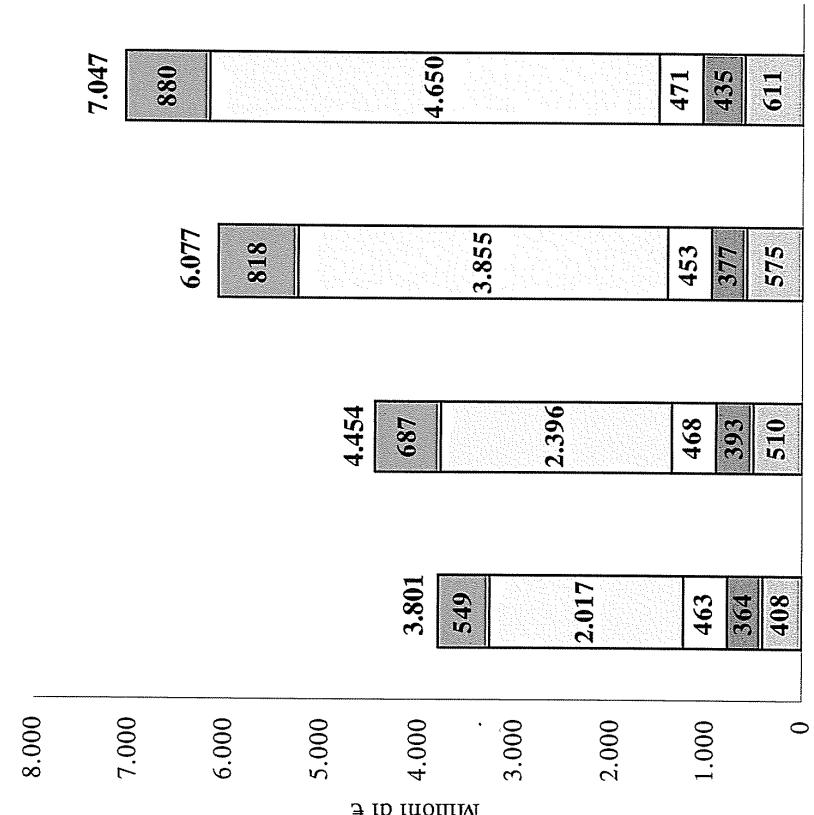
2004



Totale contabilizzato nel 2004: 7.047 milioni di €

RFI S.p.A.

Contabilizzazioni tutte le fonti

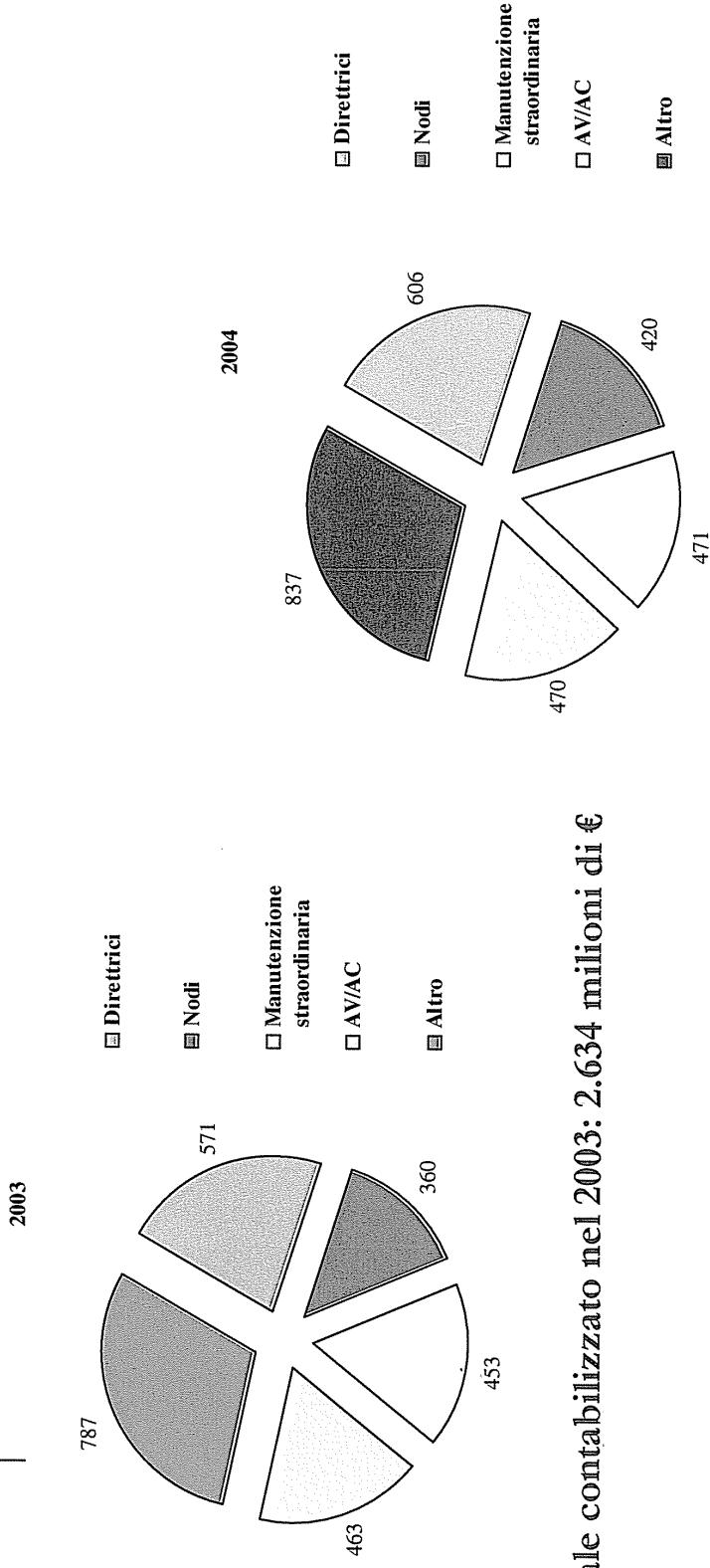
 Altro AV/AC Manutenzione straordinaria Nodi Direttrici

Gli incrementi registrati:

- 2001-2002 17%
- 2002-2003 36%
- 2003-2004 16%

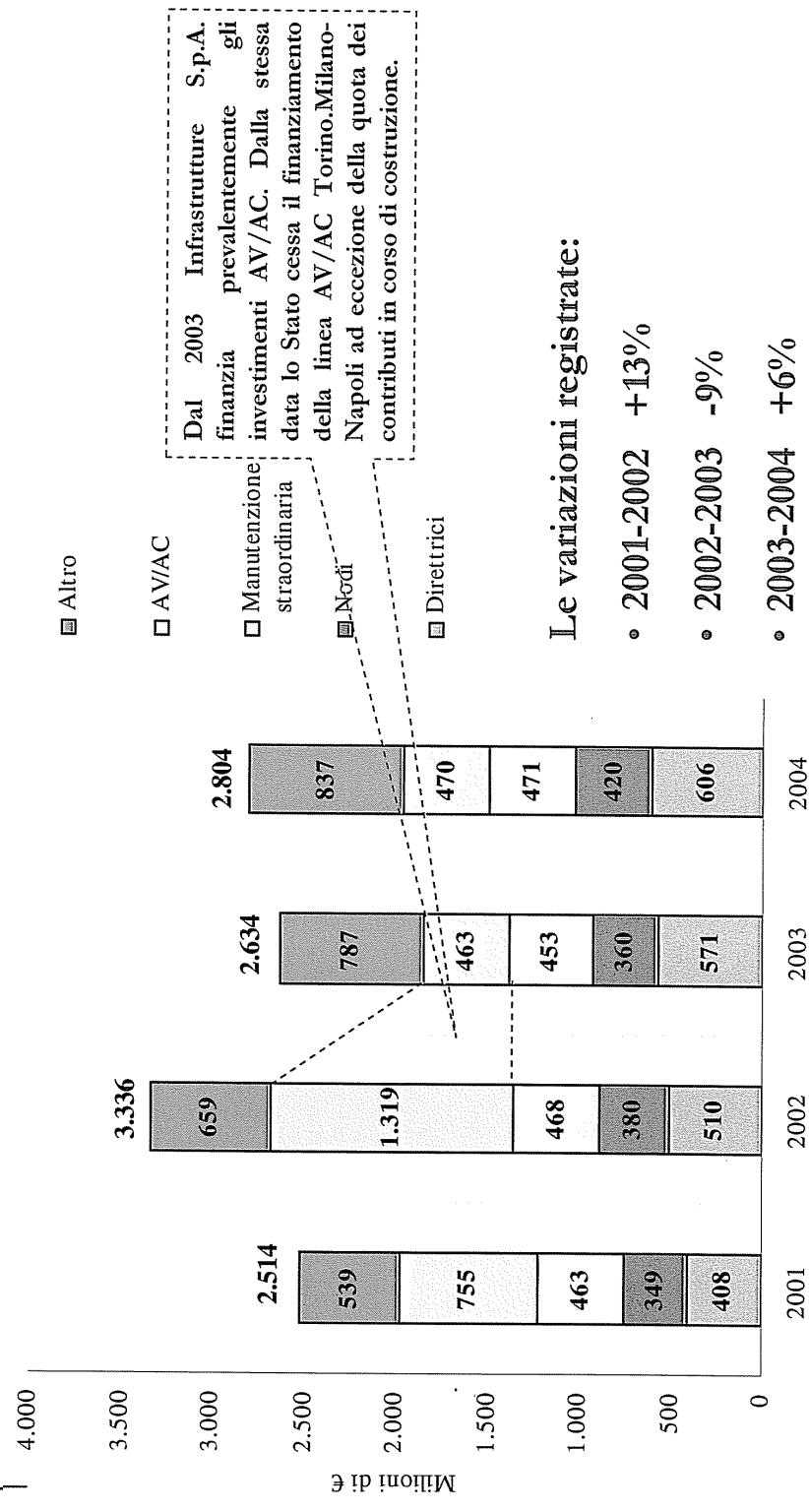
RFI S.p.A.

Contabilizzazioni fonte Stato



RFI S.p.A.

Contabilizzazioni fonte Stato



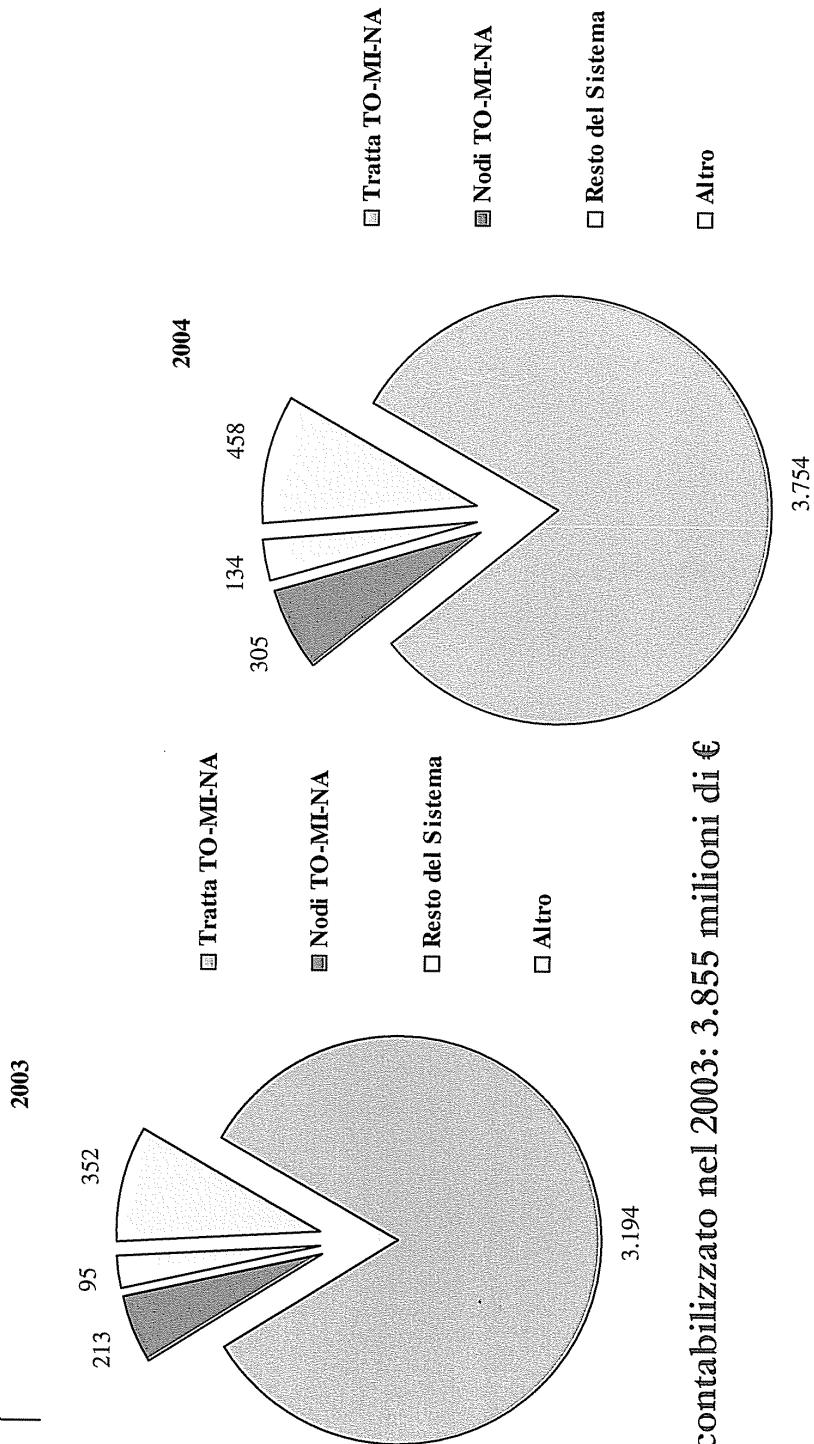
AV/AC

Investimenti relativi al Contratto di Programma 2001-2005

Asse TO-MI-NA *	CVI PPI		Contabilizzato		Contabilizzato sul costo al 2004
	2004	2003	2004 (precons)	al 31.12.2004	
Tratta Torino-Milano	7.554	1.414	1.770	4.088	54,12%
Tratta Milano-Bologna	6.464	1.011	1.260	3.609	55,83%
Tratta Bologna-Firenze	5.196	405	391	3.319	63,88%
Tratta Roma-Firenze	442	0	16	64	14,48%
Tratta Roma-Napoli	5.228	364	317	4.419	84,53%
Nodo di Torino	50	-	-	3	6,00%
Nodo di Milano	73	4	1	29	39,73%
Nodo di Bologna	1.284	85	126	391	30,45%
Nodo di Firenze	1.496	36	16	132	8,82%
Nodo di Roma	703	71	149	375	53,34%
Nodo di Napoli	391	17	13	111	28,39%
Costi di struttura	429	29	35	242	
Contingencies	860	-	-	-	
Sub Totale TO-MI-NA	30.170	3.437	4.093	16.783	
Interessi intercalari To-Mi-Na	5.629	323	423	1.243	
Total TO-MI-NA	35.799	3.760	4.516	18.026	
Resto del Sistema	14.227	95	134	375	
Total AV/AC	50.026	3.855	4.650	18.401	

** Dati in milioni di €*

AV / AC Contabilizzazioni



■ Tratta TO-MI-NA
■ Nodi TO-MI-NA
□ Resto del Sistema
□ Altro

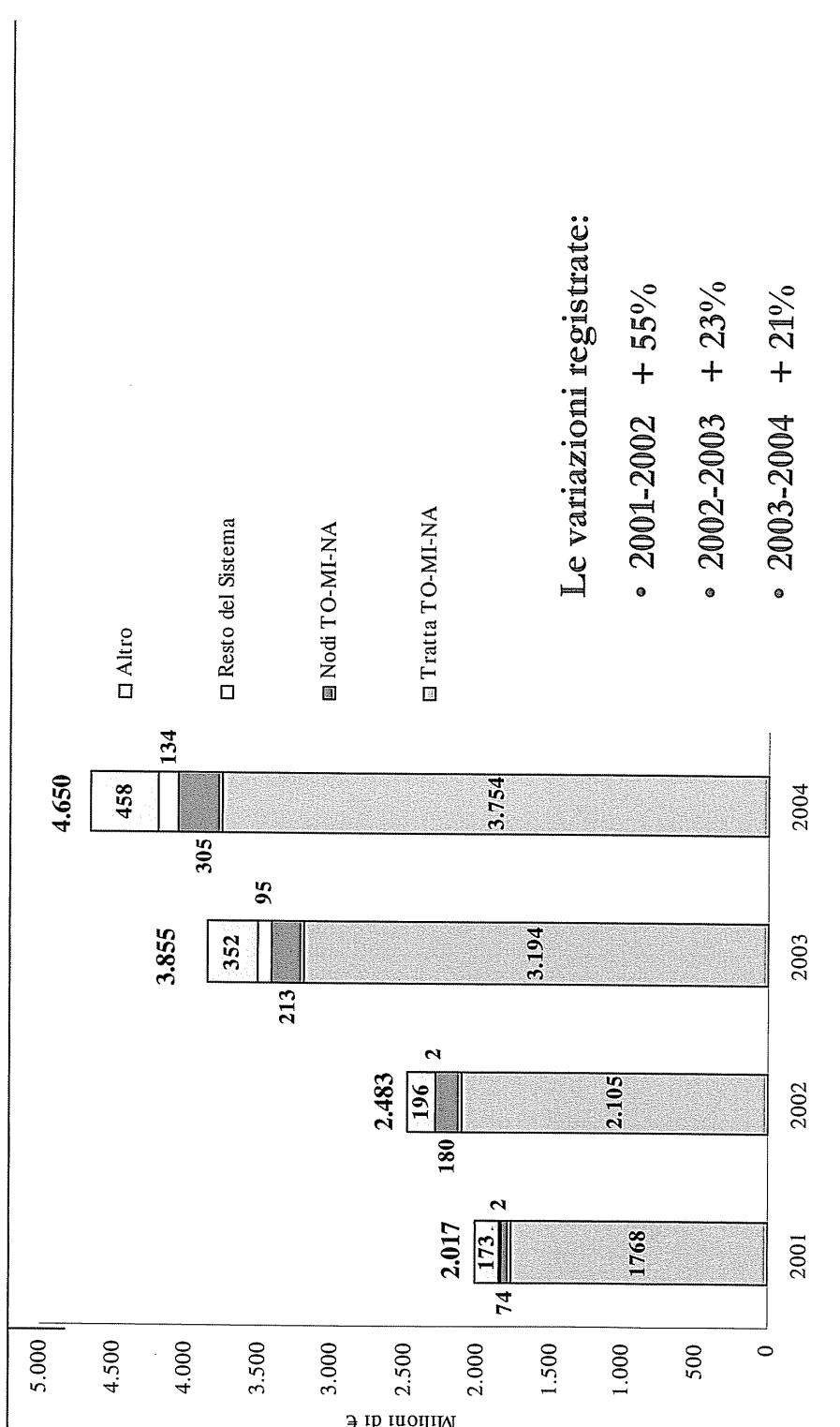
Totale contabilizzato nel 2003: 3.855 milioni di €

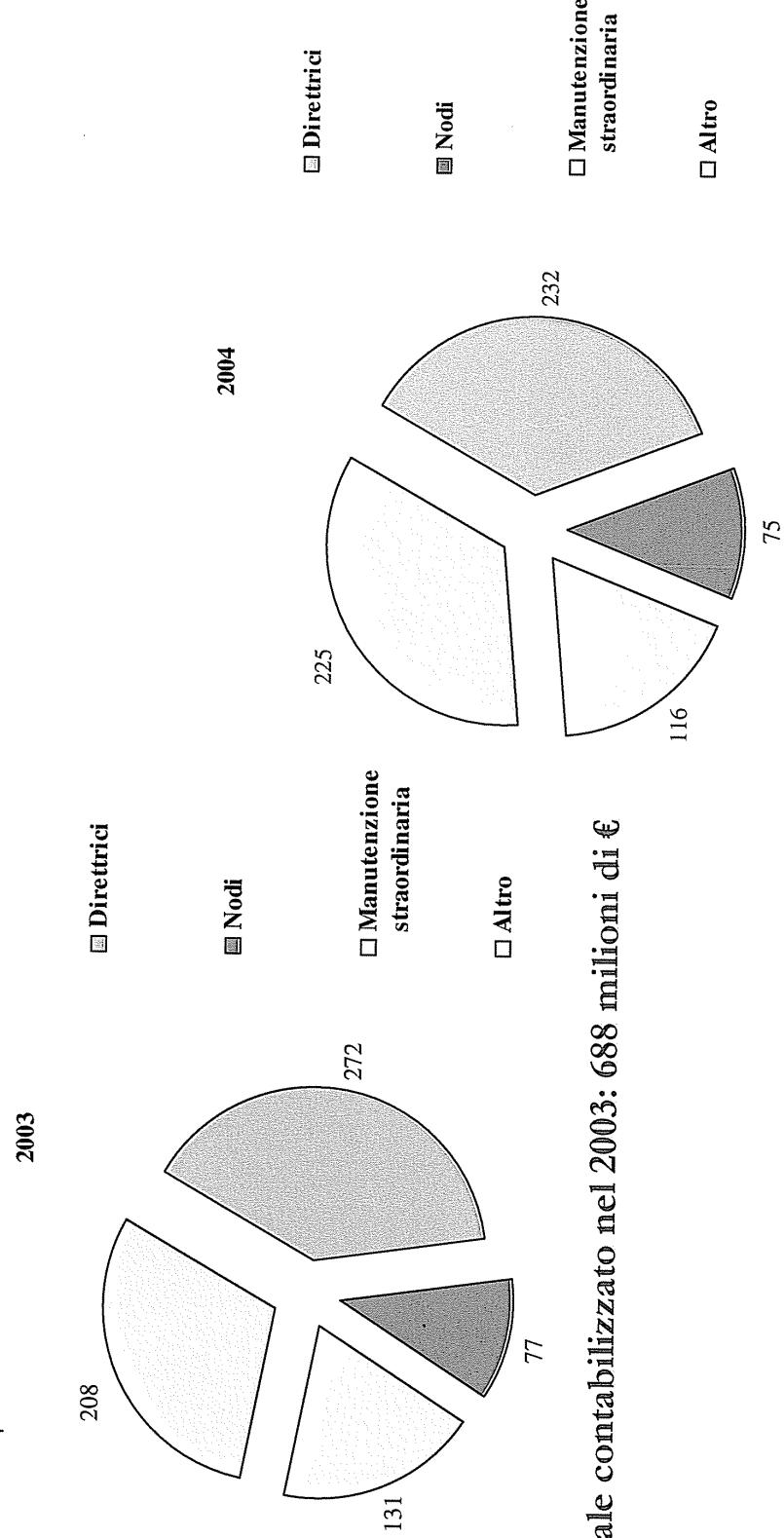
■ Tratta TO-MI-NA
■ Nodi TO-MI-NA
□ Resto del Sistema
□ Altro

Totale contabilizzato nel 2004: 4.650 milioni di €

AV / AC

Contabilizzazioni

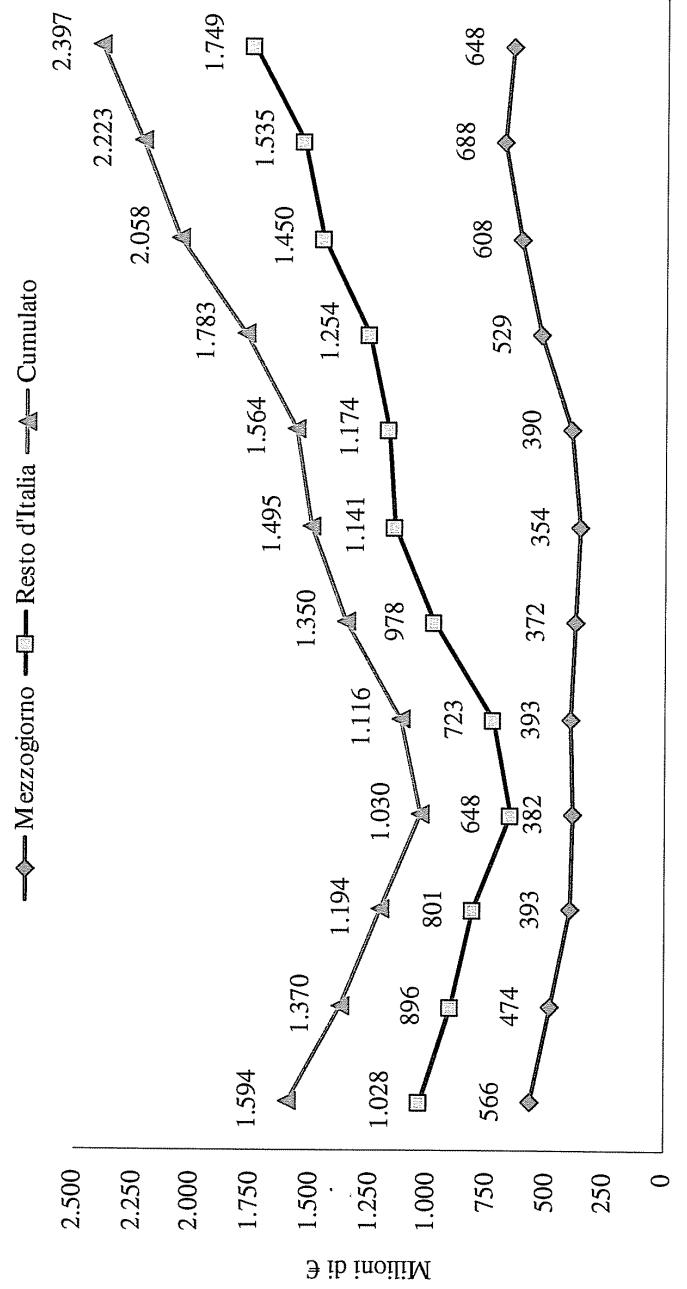


RFI S.p.A.**Investimenti nel Mezzogiorno**

RFI S.p.A.

Investimenti nel Mezzogiorno

Contabilizzazioni Rete Convenzionale 1993-2004



RFI S.p.A.
Principali realizzazioni al Sud nel 2004

➡ Elettrificazioni: 69 Km

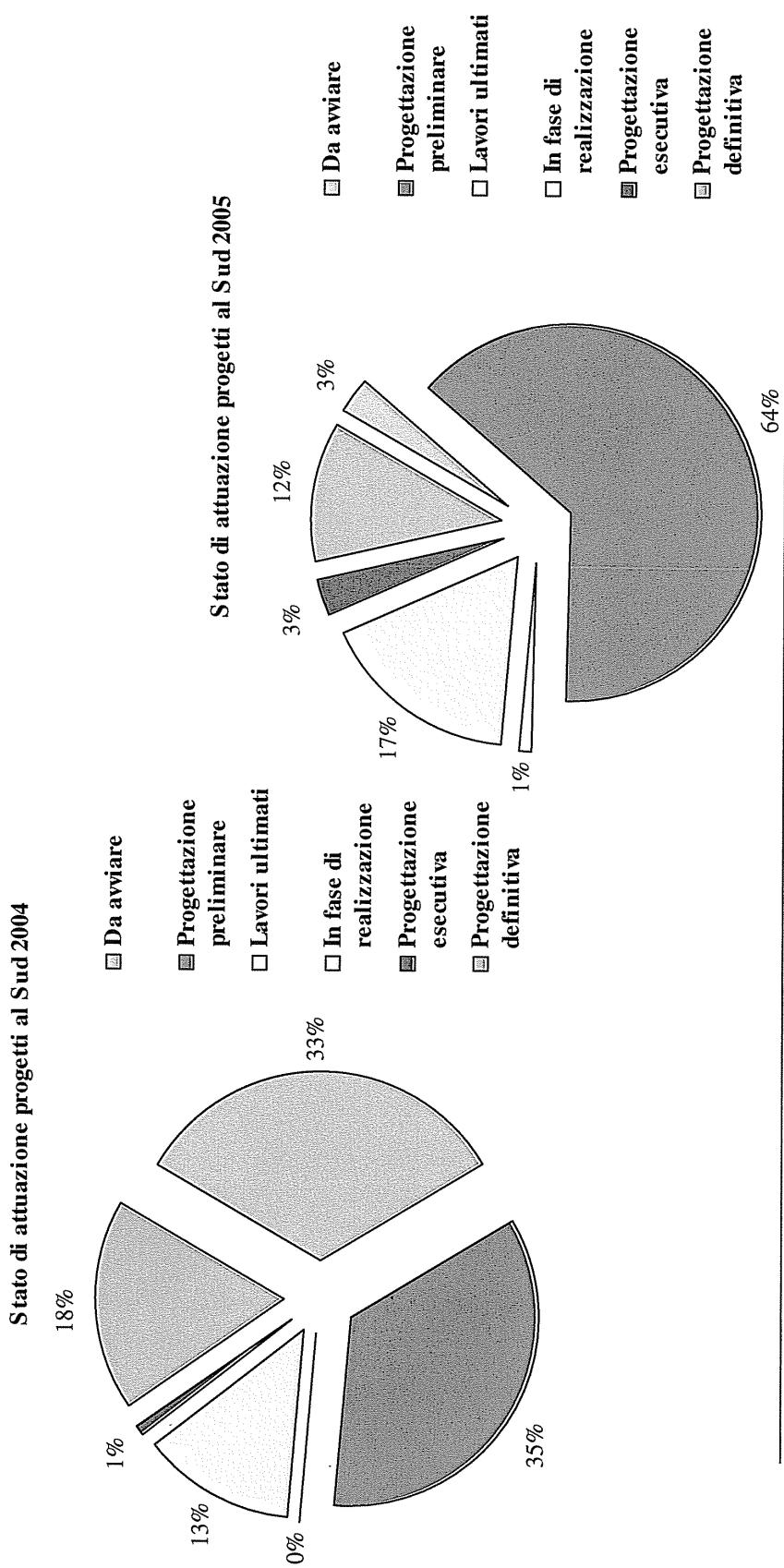
➡ Raddoppi: 52 Km

➡ Varianti di linea: 7 Km

➡ SCMT: 85 Km

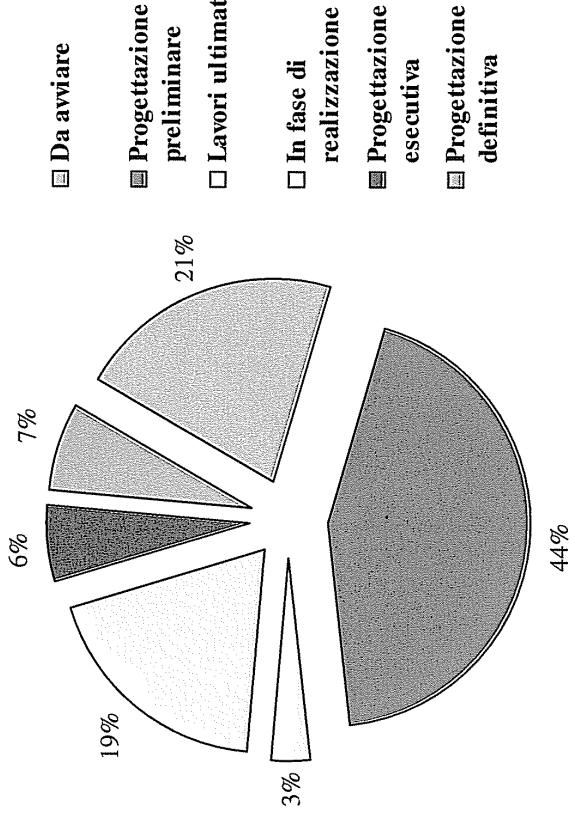
➡ Blocco conta assi: 150 Km

RFI S.p.A. Investimenti nel Mezzogiorno

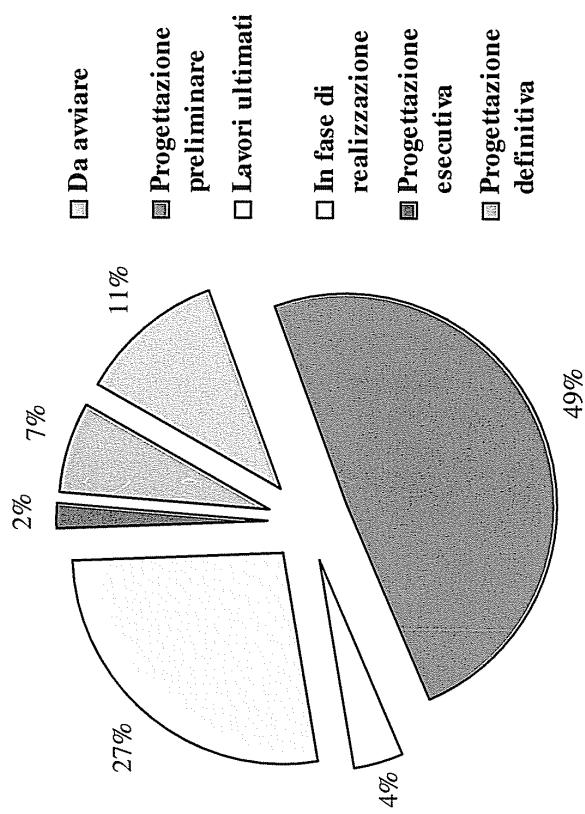


RFI S.p.A. Investimenti nel Centro-Nord

Stato di attuazione progetti al Centro-Nord 2004



Stato di attuazione progetti al Centro-Nord 2005



RFI S.p.A.

Scostamenti dei tempi di esecuzione dei progetti RFI S.p.A.

Nel corso del 2004 si sono registrati degli scostamenti nei tempi di esecuzione di progetti già avviati da RFI S.p.A.. Le principali cause di questi slittamenti sono:

- **Ampliamenti funzionali di progetti già in corso**
 - Raddoppio Bergamo-Treviglio (36 mesi)
 - Sistemazione PRG Firenze Santa Maria Novella (24 mesi)

- **Approfondimenti progettuali**
 - Ampliamento Terminal Verona Quadrante Europa (24 mesi)
 - Raddoppio Palermo-Messina (21 mesi)

- **Rapporti con gli enti pubblici**
 - Nodo di Novara (18 mesi)
 - Variante di Gozzano (15 mesi)

Conclusioni

- ➡ Miglioramento della capacità di spesa (8.433 milioni di €) del Gruppo FS (+15% rispetto al 2003). L'incremento è sostenuto soprattutto dall'aumento delle contabilizzazioni nella AV/AC 4.650 milioni di € (+21% rispetto al 2003). Riguardo ai finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni nel 2004 (3.047 milioni di €) si sono mantenute sui medesimi livelli del 2003 (3.000 milioni di €).
- ➡ Per quanto riguarda specificatamente RFI S.p.A., le contabilizzazioni nel 2004 (7.047 milioni di €) hanno avuto un notevole incremento (+16%) rispetto al 2003 (6.077 milioni di €): ciò è legato all'aumento delle contabilizzazioni per l'AV/AC che come si è detto ha registrato un incremento del 21%. Le contabilizzazioni su Rete Convenzionale (2.804 milioni di € - investimenti finanziati dallo Stato -) hanno registrato un moderato incremento rispetto al 2003 (+6,5%).

Conclusioni — *segue* —

- Anche nel 2004 si conferma quanto già evidenziato nel 2003 e cioè si registra un elevato volume di contabilizzazioni su Direttivi (611 milioni di €), Nodi (435 milioni di €), Ammodernamento Infrastrutturale (231 milioni di €) e Manutenzione Straordinaria (471 milioni di €).
- Nel Mezzogiorno viene registrato un valore totale delle opere contabilizzate (648 milioni di €) in linea con i valori degli ultimi anni (2001: 529 milioni di €; 2002: 608 milioni di €; 2003: 688 milioni di €). Tuttavia l'incremento cospicuo delle contabilizzazioni relative al “Resto d'Italia” passate da 1.535 milioni di € a 1.749 milioni di € (+14%) fa ottenere per il Mezzogiorno una percentuale di contabilizzato del 27%, rispetto al complessivo 2.397 milioni di €.
- In termini assoluti, il modesto decremento del contabilizzato nel Mezzogiorno, rispetto al 2003, è connesso anche all'entrata in esercizio di un maggior numero di opere ed all'avanzare della fase di realizzazione di altre, con conseguente riduzione-cessazione della spesa. A ciò deve aggiungersi il fatto che devono essere ancora cantierizzati molti interventi ancora in fase di definitiva maturazione progettuale.

Conclusioni – segue –

- ➡ Sempre nel Mezzogiorno sono stati individuati gli interventi di rinnovo e potenziamento di 7 linee che comporteranno un impegno di spesa valutato su base parametrica di 4.056 milioni di € e per i quali con Delibera CIPE 91/2004 sono stati stanziati 16,23 milioni di € per la progettazione preliminare.
- ➡ Riguardo ai passaggi a livello si registra un dato positivo di 202 soppressioni a fronte delle 128 programmate nella Relazione precedente.
- ➡ In merito agli scostamenti dei tempi di esecuzione dei progetti su Rete Convenzionale si evidenzia che alcuni di essi incrementano ulteriormente il ritardo (Infrastrutture Roma-Tiburtina, Palermo-Messina, etc.). In generale continuano a registrarsi ulteriori slittamenti dei tempi di attuazione degli investimenti.
- ➡ Si rilevano incrementi dei costi di realizzazione di molti interventi.