

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 536

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di *addendum* n. 4 al contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa per il periodo 2001-2005

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 settembre 2005)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Relazione Illustrativa

Indice

1. Premessa	3
2. Il quadro generale di riferimento	5
2.1 Il Contratto di Programma 2001-2005	5
2.2 Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Delibera CIPE n°66/2002	6
2.3 Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - Delibera CIPE n°29/2003	6
2.4 Il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	7
2.5 L'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione aprile 2004) - Delibera CIPE n° 91/2004 del 20/12/2004	8
2.6 La legge Finanziaria 2005	11
3. IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005	12
3.1 Articolo 1 – Conferma delle Premesse e delle Tabelle	12
3.2 Articolo 2 – Definizioni dei termini ricorrenti	12
3.3 Articolo 3 - Oggetto	12
3.4 Articolo 4 – Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti	13
3.5 Articolo 5 – Modifica delle tabelle annesse al Contratto e dell'Allegato A al IV Addendum	17
3.6 Articolo 6 – Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2005	29
3.7 Articolo 7 – Allocazione risorse ex Delibera CIPE n. 19/2004 e parziale rimodulazione delle risorse ripartite con il precedente III ^o Addendum al Contratto	32
3.8 Articolo 8 – Riutilizzo risorse FESR e risorse per la soppressione dei passaggi a livello nelle regioni del sud	33
3.9 Articolo 9 – Monitoraggio degli investimenti	34
3.10 Articolo 10 – Clausola di continuità	34

1. Premessa

Il Quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ha, come fine principale, la contrattualizzazione delle risorse recate dalla legge finanziaria 2005 per lo sviluppo, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per quanto concerne la pianificazione degli interventi e la ripartizione dei finanziamenti resi disponibili, oltre che dalla citata legge finanziaria, anche dalla rendicontazione di risorse FESR e dalle disposizioni per le aree sottosviluppate di cui alla delibera CIPE n. 19/2004, l'Addendum di cui trattasi si limita a recepire direttamente quanto già approvato dal CIPE nella seduta del 20/12/2004 (Delibera n. 91/2004).

Come è noto, infatti, l'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI di aprile 2004), approvato dal CIPE nella citata seduta del 20 dicembre scorso, riporta gli interventi da finanziare prioritariamente per l'anno 2005, evidenziando un fabbisogno complessivo pari 10.737 milioni di euro (richiesta di apporto al capitale sociale del Gestore).

La Legge Finanziaria 2005 dispone, in tabella D, un apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato pari a 10.700 milioni di euro.

La lieve differenza tra le risorse effettivamente stanziate ed i fabbisogni 2005 evidenziati nel PPI, pari a 37 milioni di euro, è stata assorbita semplicemente riducendo, sulla base di più recenti previsioni fornite dal Gestore, la somma relativa ai contributi dello Stato nella fase di costruzione del Sistema AV/AC. Pertanto, non è stato necessario effettuare alcuna rimodulazione tra gli investimenti prioritari del Piano che, per l'anno 2005, risulta quindi finanziato secondo i programmi già approvati dal CIPE.

Oltre il 36% delle risorse recate dalla Finanziaria 2005 è stato allocato per investimenti e per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nel Mezzogiorno (3.876 milioni su 10.700 milioni complessivi). Gli interventi che maggiormente beneficeranno di dette risorse sono il completamento del raddoppio della Messina-Catania ed il quadruplicamento della Salerno-Battipaglia.

Sempre con riferimento agli investimenti nel Mezzogiorno, inoltre, l'Addendum in questione contrattualizza, nel completo rispetto delle decisioni già assunte del CIPE, l'allocazione delle risorse FESR rinvenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" di cui al PON-T 2000-2006 (circa 550 milioni di euro) ed i fondi per le progettazioni preliminari di sette interventi al Sud per i quali il CIPE, con Delibera n. 85 del 2002, aveva disposto l'avvio

degli studi di fattibilità (16,23 milioni di euro, a valere sulle risorse accantonate ex delibera CIPE n. 19/2004).

Per quanto concerne, invece, i contributi riportati per il 2005 nel bilancio di previsione dello Stato relativamente agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura ed all'obbligo di esercizio pubblico via mare tra terminali ferroviari (contributi in conto esercizio), questi risultano pari a 1.289,1 milioni di euro. Detta somma è inferiore a quella indicata per gli stessi fini, nell'Addendum 3 al CdP 2001-2005 (approvato dal CIPE il 29 settembre 2004 e successivamente sottoscritto), pari a 1.327 milioni di euro. La somma stanziata è altresì inferiore a quella riportata nella richiesta di revisione dei contributi di cui trattasi - il cui ammontare era pari a 1.485 milioni di euro - fatta pervenire dal Gestore prima dell'emanazione della Legge Finanziaria del 2005.

In esito alla citata riduzione dei trasferimenti correnti operata per il 2005 dall'ultima Legge Finanziaria, l'Addendum provvede a modificare la tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005 (vedasi paragrafo 3.4).

Preso atto, quindi, degli stanziamenti in conto esercizio disposti per l'anno finanziario 2005, l'Addendum impegna comunque il Gestore a conservare tutti gli obblighi di gestione e di esercizio, in condizioni di sicurezza, della rete e degli impianti ferroviari.

2. Il quadro generale di riferimento

2.1 Il Contratto di Programma 2001-2005

Come è noto, il Contratto di Programma 2001-2005 ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura in merito alla programmazione ed al finanziamento:

- a) delle attività di manutenzione ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria;
- b) degli investimenti finalizzati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo della infrastruttura ferroviaria;
- c) degli investimenti finalizzati alla ricerca ed all'adeguamento alle norme di legge e alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario;
- d) degli investimenti finalizzati al miglioramento della sicurezza;
- e) degli investimenti per lo sviluppo del sistema Alta Capacità/Alta Velocità,

nonché al riconoscimento:

- f) degli indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da:
 - assegnazione di capacità per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività;
 - trasferimento da soggetti terzi o attivazione all'esercizio di nuove linee e/o impianti, realizzati con risorse finanziarie pubbliche, rispetto ai quali l'assegnazione di capacità ed i relativi pedaggi riscossi non coprono i costi di esercizio;
- g) dei contributi per extra costi di circolazione (K1) e di condotta (K2) di cui al comma 2 della Delibera C.I.P.E. 180/99 ed al DM 44T del 22 marzo 2000, derivanti dalle inefficienze infrastrutturali e tecnologiche della rete.

Il Contratto di Programma 2001-2005 prevede quindi, nella formulazione originaria sottoscritta il 2 maggio 2001, investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 milioni di euro) ed evidenzia, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 milioni di euro) al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001.

Lo stesso Contratto prevede che la parte degli investimenti che non trova copertura nelle risorse già stanziate venga realizzata a carico – e nei limiti – delle future Leggi Finanziarie e delle altre Leggi di spesa. Inoltre:

- all'art. 3 prevede la possibilità di essere assoggettato annualmente a revisione, anche in dipendenza di eventuali disposizioni contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio;
- all'art. 6 dispone che il gestore dell'infrastruttura proponga un Piano di Priorità degli investimenti, da sottoporre alla valutazione del CIPE, al fine di rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità;
- all'art. 7, punti 1 e 5, prevede la possibilità di aggiornare i contributi di cui alla tabella 1 (Contributi Pubblici in Conto Esercizio) allegata al Contratto stesso, compatibilmente con i vincoli di bilancio dello Stato, in funzione di: aumenti/diminuzioni degli oneri di servizio pubblico; apertura attivazione o dismissione di nuove linee e/o impianti; specifiche necessità connesse al mantenimento in sicurezza dell'infrastruttura e degli impianti; modifica degli elementi presi a base del computo; eventualità che gli investimenti destinati a rimuovere le inefficienze infrastrutturali e tecnologiche che determinano gli extra-costi di circolazione e di condotta, non vengano realizzati alle scadenze stabilite.

2.2 Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Delibera CIPE n°66/2002

Con Delibera n° 66 del 2 agosto 2002, il CIPE, visti i pareri delle competenti Commissioni Parlamentari, ha approvato il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Detto Addendum, sottoscritto il 24 ottobre 2002, oltre ad allocare le maggiori risorse recate dalla Legge finanziaria 2002 pari a circa 4.607 milioni di euro, provvede, tra l'altro:

- a modificare, integrare ed armonizzare alcune procedure riportate nel Contratto di Programma 2001-2005, anche in relazione alla promulgazione della "Legge Obiettivo";
- a sviluppare l'azione di monitoraggio sullo stato di attuazione degli investimenti, anche in relazione a quanto espresso in merito dalle delibere CIPE n° 2/2001 e n° 44/2001;
- a sancire l'impegno di perseguire l'obiettivo governativo di sviluppo del Mezzogiorno e di efficace riparto territoriale delle risorse pubbliche.

2.3 Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - Delibera CIPE n°29/2003

La promulgazione della Legge Finanziaria 2003, ha previsto importanti modifiche delle modalità di finanziamento del Sistema AV/AC, oltre ad ulteriori possibilità di finanziamento per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura.

Queste novità, oltre alla richiesta del Gestore di revisione degli oneri previsti dalla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005, ha evidenziato la necessità di apportare modifiche alla struttura del Contratto stesso.

Pertanto, il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18 gennaio 2005, oltre a ripartire le risorse recate in apporto al capitale sociale di FS dalla citata Legge Finanziaria 2003 (pari a 3.942 milioni di euro):

- apporta modifiche alle modalità di finanziamento degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 75 comma 5 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003);
- aggiorna gli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- apporta modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, in relazione alle disposizioni dell'art. 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, in base alle quali ISPA finanzia prioritariamente detto investimento;
- aggiorna le tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato con Delibera CIPE 85/2002.
- provvede alla completa copertura dei fabbisogni previsti, per l'anno 2003, dal Piano di Priorità degli Investimenti approvato con Delibera CIPE 85/2002 (esclusi quelli concernenti il sistema AV/AC), utilizzando, a tal fine, anche una quota delle risorse stanziate dalle precedenti leggi pluriennali di spesa e contrattualizzate per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, ma non ancora utilizzate al 31.12.2002 (data del subentro di Infrastrutture S.p.A. nel finanziamento del sistema AV).

2.4 Il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Sulla base dei rendiconti sullo stato di attuazione degli investimenti programmati ed in considerazione delle prescrizioni disposte dal CIPE, il Piano di Priorità degli Investimenti (versione di settembre 2002) è stato aggiornato ad ottobre 2003 ed approvato dallo stesso Comitato con la Delibera n° 103/2003.

L'approvazione dell'aggiornamento del Piano, e la promulgazione della Legge Finanziaria 2004, hanno determinato la necessità di porre in essere il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 7 aprile 2005.

Le finalità del Terzo Addendum, quindi, sono essenzialmente quattro:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata legge 24 dicembre 2003, n. 350 (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;
- l'allocazione della restante parte delle risorse stanziate da precedenti leggi di spesa per la linea AV/AC TO-MI-NA e non contabilizzate al 31/12/2002, la cui ripartizione, con il II Addendum, era stata rinviata all'atto in argomento.

2.5 L'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione aprile 2004) - Delibera CIPE n° 91/2004 del 20/12/2004

Come prescritto dalla Delibera CIPE n. 103/2003, RFI ha presentato ad aprile 2004, un aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI 2004).

In conformità 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.

Tale 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. In particolare, il PPI è stato approvato sotto il profilo tecnico-trasportistico; è stato approvato, quindi, il disegno complessivo di rete - anche per quanto riguarda il Mezzogiorno - e la tempistica prevista, in via programmatica, per la realizzazione del Piano, comunque condizionata alle disponibilità di bilancio.

La lettura del Piano operata dal CIPE, che emerge dalla Delibera 91/2004, mette in luce aspetti positivi ed alcune criticità su cui dovrà concentrarsi l'azione gestionale e di controllo del Gestore per le future programmazioni.

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.

L'azione intrapresa ha conseguito risultati positivi; in particolare, rispetto a ottobre 2003, per gli interventi ubicati nel Sud del Paese si è registrata una diminuzione di quelli stimati parametricamente (da 40,8 miliardi di euro a 34,5 miliardi di euro - in percentuale dal 65% al 54% sul valore totale del Piano - con una diminuzione del 12% a fronte di una analoga diminuzione del 7% a livello nazionale), a tutto vantaggio delle opere che dispongono, quindi, almeno di progettazione preliminare.

Sempre riguardo agli investimenti nel Mezzogiorno, la Delibera CIPE n. 91/2004 approva la proposta di RFI di riallocazione delle risorse finanziarie rinvenienti dai rimborси comunitari FESR, complessivamente pari a 549,5 milioni di euro, (vedasi paragrafo 3.8). La medesima Delibera, inoltre, prevede che, una quota delle risorse accantonate dalla delibera n. 19/2004 per il "fondo progettazioni RFI" 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 - vedasi paragrafo 3.7).

Complessivamente il Piano presenta un fabbisogno di circa 110 miliardi di euro, dei quali 10,737 a valere sugli aumenti di capitale di FS per l'anno 2005, secondo la ripartizione di dettaglio riportata nella successiva tabella.

Per quanto concerne il prosieguo dell'attività programmativa di RFI, 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 dovrà conformarsi con la stipula del prossimo Contratto di Programma. Con l'Addendum in questione, comunque, RFI assumerà gli impegni relativi al monitoraggio semestrale degli investimenti nel Mezzogiorno e nel settore della sicurezza in generale, di pari prescritti dal CIPE (vedasi paragrafo 3.9).

Coperture Fabbisogni per investimenti sulla rete convenzionale e contributi dello Stato sistema AV/AC: Legge Finanziaria 2005

Descrizione progetto	Importo
Sistema Controllo Marcia Treno (3 ^ fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	256
Programma di risanamento acustico e ambientale	200
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	50
Soppressione PLI regioni Sud	45
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	31
Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2 ^ e 3 ^ fase)	30
Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza (fasi ulteriori)	23
Sistemi informativi circolazione	19
Ricerca ERTMS	4
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	2
Incremento sicurezza e obblighi di legge	660
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussolengo - Torino e cintura merci	2.309
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.802
Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	1.512
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	327
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	201
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	40
Raddoppio Bologna-Verona	36
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	31
Quadruplicamento Padova-Mestre	28
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina SpA"	15
Raddoppio Treviglio-Bergamo	2
Sviluppo RETSIE di integrazione europea	59
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	28
Sistemazione a PRG Firenze SMN	20
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	19
Sistemi informativi manutenzione	19
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	19
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	16
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	11
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	7
Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	5
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	4
Studi e sperimentazioni	3
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	2
Processi di omologazione di componenti e di certificazione di processi produtt	1
Efficienziamento e produttività	194
Totali	9.937
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002	800
Totali Generale	10.737

Descrizione progetto	Importo
Complettamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	921
Sistemazione Nodo di Novara	151
PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	52
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	21
Passante Milanese	15
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	15
Raddoppio della Pescara-Bari	12
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	4
P.G.R. e ACEI Ostiense/Tрастевере e Tuscolana	3
Superamento soli di bottigliig sulle linee e nei Nodi	1.194
Raddoppio Spoletto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sag)	526
Raddoppio Milano-Mortara	399
Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	40
Collegamento Aeroporto Malpensa	22
Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di	16
Accessibilità a Malpensa da sud	14
Indirizzamento e gestione traffico	1.072
Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci particolose	5
Sviluppo rete merci	20
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	1
S.Gavino-Sassari/Olbia	20
Ulteriori investimenti al Sud	20
Mantenimento straordinario	542
Totali	9.937
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002	800
Totali Generale	10.737

2.6 La legge Finanziaria 2005

La Legge 30 dicembre 2004, n° 311 (Legge Finanziaria 2005):

- assegna in Tabella D (rifinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA pari a 400.000, 4.000.000 e 6.300.000 migliaia di euro rispettivamente per gli anni 2005, 2006 e 2007, per un totale di 10.700.000 migliaia di euro (vedasi in proposito quanto riportato al successivo paragrafo 3.6);
- assegna in Tabella F (importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA pari a 3.169,73 milioni di euro per l'anno 2005;

Dettaglio fonti Tabella F	
cap.7122 - Legge 662/96	2.982,00
Totale aumento capitale sociale a valere su stato previsione spesa MEF cap.7122	2.982,00
cap.7123 - Legge 30/98	1,81
cap.7123 - Art.1.3 Legge 354/98	56,81
cap.7123 - Art.3.1 Legge 354/98	129,11
Totale aumento capitale sociale a valere su stato previsione spesa MEF cap.7123	187,73
TOTALE TRASFERIMENTI	3.169,73

(Valori in milioni di euro)

Gli importi riportati nella Tabella F per il 2005 (cassa) sono coerenti con le previsioni di contabilizzazione indicate da RFI, per lo stesso anno, nel PPI 2004.

3 IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

L'Addendum di cui trattasi è costituito da 10 articoli, 8 Tabelle e due allegati (Allegato A e B) che ne costituiscono parte integrante. Si riporta, di seguito, la descrizione commentata di ciascun articolo.

3.1 Articolo 1 – Conferma delle Premesse e delle Tabelle e degli Allegati

L'articolo 1 stabilisce che le Premesse, le Tabelle e gli Allegati costituiscono parte integrante dell'Addendum medesimo.

Le Premesse costituiscono un elenco riconoscitivo delle norme e degli atti propedeutici all'Addendum stesso e forniscono, al contempo, un utile quadro di riferimento.

Per quanto attiene alle Tabelle e agli Allegati, nel seguito di questa stessa relazione ne sono illustrati i contenuti.

3.2 Articolo 2 – Definizioni dei termini ricorrenti

L'articolo 2 reca le definizioni dei termini ricorrenti nell'Addendum.

3.3 Articolo 3 – Oggetto

Il testo dell'articolo specifica le finalità dell' Addendum:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE con Delibera n. 91 il 20/12/2004;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata 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 3° 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 rinvenienti dalla rendicontazione di "Progetti Volano";
- gli ulteriori obblighi per il Gestore dell'Infrastruttura relativi al monitoraggio degli investimenti, previsti dalla delibera CIPE 91/2004.

3.4 Articolo 4 – Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti

Il Contratto di Programma 2001-2005 prevede che il Gestore assicuri il funzionamento dell'infrastruttura, in termini di circolazione in sicurezza dei treni, secondo il criterio di tendenziale equilibrio tra le entrate - costituite dagli introiti da pedaggio e dagli specifici contributi pubblici in conto esercizio previsti dal Contratto medesimo, nonché da partite compensative specificatamente autorizzate - e le uscite (costi), al netto degli ammortamenti, connesse alla manutenzione ed alla gestione dell'infrastruttura stessa.

In conformità a quanto previsto dagli artt. 3 e 7 del Contratto di Programma 2001-2005, RFI ha inoltrato la richiesta di aggiornamento dei contributi indicati nella Tabella 1 del CdP (indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare tra le isole della Sicilia e della Sardegna).

Di seguito si riporta il quadro completo dei contributi pubblici riportato nella Tabella 1 allegata all'Addendum in argomento, rimodulata nella parte relativa agli anni 2004 e 2005 in considerazione delle proposte di revisione avanzate dal Gestore.

Importi in milioni di euro

Descrizione	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria	992	1.083	1.116	1.032	1.063
<i>di cui:</i>					
- oneri per beni demaniali	0	77	77	0	0
- costi per manutenzione eccezionale per calamità naturali				24	20
- manutenzione ordinaria in senso stretto	992	1.006	1.039	1.008	1.043
K1 (extra costi di circolazione)	202	173	118	0	0
K2 (extra costi di condotta)	236	226	208	216	170
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	5	8	8	8
Navigazione	48	48	48	48	48
TOTALE GENERALE	1.478	1.535	1.497	1.304	1.289

Trasferimenti Cap.1541	1.478	1.535	382	1.304	1.289
Conguaglio annuale ex art. 17	-47	127	-10		
Conguagli ex art. 17 cumulati	-47	80	70		

Nella parte inferiore della Tabella sono stati riportati i trasferimenti annuali operati dallo Stato per il finanziamento di tali oneri, e il conguaglio annuale e cumulato operato, ai sensi delle disposizioni dell'art 17 del Contratto di Programma (e quindi limitatamente agli oneri demaniali, alla manutenzione per calamità naturali, al K1 e al K2), sulla base delle rendicontazioni annuali trasmesse sino ad oggi da RFI (anni 2001, 2002 e 2003).

A proposito dei trasferimenti di cui sopra, occorre evidenziare che:

- I trasferimenti in conto esercizio per l'anno **2003** sono stati pari a **382** milioni di euro, corrispondenti al fabbisogno di cassa previsto per coprire gli oneri di cui alle voci "K1", "K2", "Contributi ex art.5 DPR 277/98" e "Navigazione". Per la manutenzione ordinaria, RFI è stata chiamata a provvedere con proprie risorse ed ha utilizzato uno specifico fondo di manutenzione, per un totale di **977** milioni di euro;
- per l'anno **2004**, lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per la parte corrente, in corrispondenza dell'U.p.b. 3.1.2.8, al capitolo 1541, recava risorse per **1.379** milioni di euro, pari al fabbisogno finanziario previsto per la copertura degli oneri relativi all'anno 2004 all'atto della predisposizione del Terzo Addendum al CdP 2001-2005. Successivamente, con la Legge n. 191/2004 è stata disposta una riduzione di **75** milioni di euro sul capitolo di spesa 1541, operazione che ha ridefinito in **1.304** milioni di euro l'importo destinato ad RFI per gli oneri di parte corrente. La Tabella 1 dell'Addendum n. 4 riporta quindi la suddivisione, tra le varie voci, delle somme stanziate, proposta dalla stessa RFI sulla base delle prime elaborazioni dei dati di consuntivo per l'anno 2004, ormai disponibili. La riduzione è stata effettuata per 13 milioni di euro a valere sugli oneri demaniali, per 6 milioni sulla manutenzione per calamità naturali, per 2 milioni sui contributi ex art. 5 DPR 277/98, e per 54 milioni sulla manutenzione in senso stretto;
- per l'anno **2005**, lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, per la parte corrente, in corrispondenza dell'U.p.b. 3.1.2.8, al capitolo 1541, reca risorse per **1.289,1** milioni di euro. Detta somma è inferiore a quella indicata per gli stessi fini, nell'Addendum 3 al CdP 2001-2005 (approvato dal CIPE il 29 settembre 2004 e successivamente sottoscritto), pari a 1.327 milioni di euro. La somma stanziata è altresì inferiore a quella riportata nella richiesta di revisione dei contributi di cui trattasi fatta pervenire dal Gestore prima dell'emanazione della Legge Finanziaria del 2005, il cui ammontare era pari a 1.485 milioni di euro.

Preso atto degli stanziamenti effettivamente disposti ad esito dell'emanazione della legge finanziaria 2005 (1.289,1 milioni), il Gestore ha fatto pervenire, anche per il

2005, una propria proposta di disaggregazione tra le varie voci che compongono la Tabella 1 del Contratto, coerente con le previsioni societarie di Budget.

Detta proposta riporta un notevole incremento delle stima degli extra costi di condotta (K2) - che passerebbero da 159 milioni previsti nel Terzo Addendum, a 190 milioni - risultando ovviamente ridotte le altre voci di tabella 1 ed, in particolare, quella relativa alla manutenzione ordinaria "in senso stretto".

Al fine di contenere al massimo, invece, la riduzione da operare sui contributi previsti per la manutenzione, la tabella 1 allegata all'Addendum di cui trattasi riporta per il "K2" un valore di 170 milioni (+11 milioni di euro rispetto al quanto riportato nel Terzo Addendum per tener conto, sostanzialmente, dello slittamento dei tempi di attivazione del sistema SCMT all'anno 2007 già evidenziato, in sede CIPE, con la relazione sul monitoraggio degli investimenti al 31/12/2003), previsione coincidente con una precedente richiesta di revisione inoltrata da RFI, prima dell'emersione dell'ultima Finanziaria. Il Gestore potrà comunque effettuare, nei confronti delle imprese ferroviarie, lo sconto previsto per legge in quanto, secondo le disposizioni dell'art. 17 del Contratto, il contributo relativo al "K2" è suscettibile di conguaglio, sulla base delle rendicontazioni annuali che il Gestore stesso è tenuto a fornire; tra l'altro, le rendicontazioni oggetto di conguaglio mostrano, al 2003, un debito complessivo del Gestore nei confronti dello Stato pari a 70 milioni di euro (le questioni connesse allo sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie per l'utilizzo del secondo macchinista saranno, comunque, ridefinite, essendo ormai in fase di predisposizione il nuovo decreto sui canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui all'art. 17 del D.Lgs. n. 188/2003).

Azzerando, rispetto alle precedenti previsioni dell'Addendum 3 gli oneri demaniali (per i quali, effettivamente, RFI ha rendicontato solo 1 milione di euro nel 2003) e riducendo di 2 milioni di euro il contributo ex art. 5 del DPR 277/98, è stato possibile confermare i contributi per la manutenzione per calamità naturali (20 milioni di euro) ed attribuire 1.043 milioni di euro per la manutenzione ordinaria "in senso stretto". Detta somma, per quanto inferiore rispetto a quanto riportato in corrispondenza nell'Addendum n. 3 (1.074 milioni), risulta comunque superiore a quanto rendicontato - a consuntivo - dal Gestore negli ultimi anni (900 milioni nel 2002, 977 milioni nel 2003). In ogni caso, l'Addendum di cui trattasi impegna il Gestore a conservare tutti gli obblighi di gestione e di esercizio, in condizioni di sicurezza, della rete e degli impianti ferroviari.

Per quanto concerne, infine, i conguagli riportati nella parte terminale della Tabella 1, questi derivano dalle rendicontazioni fornite dal Gestore e certificate da apposita Società di revisione relativamente agli esercizi 2001 e 2002 e 2003. In particolare:

- per l'esercizio 2001 la differenza tra oneri riconosciuti e quelli effettivamente rendicontati, è risultata pari a 47,16 milioni di euro a credito per il Gestore;

- per l'esercizio 2002, tale differenza è risultata pari a 127,09 milioni di euro a debito per il Gestore;
- per l'esercizio 2003 la differenza tra oneri riconosciuti e quelli effettivamente rendicontati, è risultata pari a 10,09 milioni di euro a credito per il Gestore.

Considerando il cumulo dei conguagli, la risultante evidenzia che rimangono a debito per RFI risorse per circa 70 milioni di euro.

Il risultato derivante dalle rendicontazioni disponibili fornite da RFI è stato comunicato al Ministero dell'Economia e delle Finanze. Delle differenze eventualmente a credito o a debito per il Gestore potrà, comunque, tenersi conto, anche all'atto della stesura del prossimo Contratto di Programma, considerato comunque che per la definizione delle somme effettivamente da conguagliare occorre attendere le rendicontazioni certificate per gli anni 2004 e 2005.

Da ultimo, l'articolo 4 dell'Addendum di cui trattasi rimanda all'Allegato B che riporta l'elenco aggiornato delle linee - da tempo non più utilizzate da RFI per l'esercizio ferroviario - per le quali è stata autorizzata la dismissione.

Si riporta di seguito la tabella allegata all'Addendum.

Allegato B: Linee dismesse dall'esercizio ferroviario

Descrizione linea	Decreto di dismissione
Bra - Ceva	D.M. n° 78T del 29/05/2001
Noto - Pachino	D.M. n° 42T del 05/06/2002
Castelvetrano - Ribera	D.M. n° 8T del 15/03/2004
Licata - Licata Porto	D.M. n° 19 del 23/06/2004
Siracusa - Siracusa Centrale	D.M. n° 19 del 23/06/2004
Casarsa - Pinzano	D.M. n° 1 del 14/01/2005

3.5 Articolo 5 – Modifica delle tabelle annesse al Contratto e dell’Allegato A al IV Addendum

L’aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 20 dicembre 2004, ha reso necessario modificare le tabelle 2, 2 bis, 3, 5, e 7 allegate al Contratto di Programma 2001-2005. Le motivazioni che costituiscono il presupposto per tale modifica sono:

- l’aggiornamento dei costi di alcuni interventi in corso e programmati;
- l’inserimento di una serie di nuovi progetti di investimento.

Le modifiche dei costi a vita intera dei progetti sono state supportate da Dossier di valutazione relativi a ciascun investimento, allegati al PPI approvato dal CIPE il 20/12/2004.

Le tabelle 4 e 6 sono state riportate, per aggiornare la situazione dei relativi finanziamenti.

Per quanto riguarda la Tabella 7, occorre evidenziare che:

- rispetto ai fabbisogni evidenziati con il PPI approvato dal CIPE, la tabella riporta per i contributi dello Stato in fase di costruzione, una richiesta complessiva, minore per circa 37 milioni di euro, in conseguenza di una ripianificazione delle necessità evidenziata successivamente da RFI;
- la stima indicata per il Resto del Sistema non include le varianti di Vicenza e Padova. Considerando tali varianti, il dossier di valutazione dell’investimento riporta una stima del costo della VR-PD di 3.728 milioni di euro, che porta il Totale "Resto del Sistema" a 15.211 milioni di euro ed i contributi dello Stato a 3.702 milioni di euro.

Sempre sulla base del PPI versione aprile 2004, approvato con la delibera CIPE 91/2004, si è provveduto a modificare l’Allegato A già incluso nel Terzo Addendum, riguardante i “Nuovi Progetti di Legge Obiettivo”, aggiornandone la stima dei costi ed indicando, tra le note, ulteriori indicazioni riguardanti i costi ed i finanziamenti riportati nelle singole delibere CIPE relative all’approvazione dei corrispondenti Progetti Preliminari.

Le nuove tabelle e l’Allegato A sono riportate di seguito.

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interia (con Congiato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Importi in M€uro	
							Ulteriori fabbisogni da Stato	
Direttice Adriatica	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce		336	336	0	0	0	0
Direttice Brennero	Raddoppio della Pescara-Bari		1.020	1.000	12	8	0	0
Direttice e Milano-Ventimiglia	Raddoppio Bologna-Verona		1.044	1.008	36	0	0	0
Direttice Milano-Yeuzia	Raddoppio Genova-Ventimiglia		774	774	0	0	0	0
Direttice Irrenica Nord	Quoduplicamento Padova-Mestre		467	439	28	0	0	0
Immobilizzazioni immateriali	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese		948	948	0	0	0	0
Interventi AV su linee dello Rete Concessuale	Potenziamento Asse Livorno - Pisa		134	113	21	0	0	0
Sistema Linee di accesso Gallarate	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)		349	318	31	0	0	0
Interventi internazionali	Interventi alla Rete connessa al sistema AV		852	525	327	0	0	0
Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento Tratta Bergamo-Seregno)	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento Tratta Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale)		1.000	83	0	0	917	0
Tecnologie innovative diffuse	Velocizzazione linea Foligno - Terontola		31	31	0	0	0	2.278
Ammodernamento infrastrutturale	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	332	0	0	0	0
Rete Sardegna	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	215	215	0	0	0	0
Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1.073	1.064	0	9	0	0
Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	infrastrutturali	2.503	2.450	0	52	0	0
RETE COMPLEMENTARE	Sub-totale Rete Complementare		4.155	4.094	0	61	0	

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

Tipo Re	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Importi in Miliardi	
							Ultiori fabbisogni da Stato	
NODI	Direttive Milano-Venezia	Sistematizzazione Nodo di Venezia/Mestre	97	97	0	0	0	0
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	362	0	0	0	0
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (fase I)	170	12	0	0	158	
		Collegamento Aeroporto Malpensa	70	48	22	0	0	
		Polo manutenzione CMR Roma S mistamento	64	64	0	0	0	
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	0	0	21	
		PRG di Roma Tuscolana/Castellina (fase I*)	54	2	52	0	0	
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase I)	36	10	0	0	26	
		Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2^fase)	54	0	0	0	54	
		Torino S mistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	0	0	25	
Nodi ai Torni		Quadruplicamento P.tia Susa-Siura (progetto complessivo)	954	753	201	0	0	
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	0	0	0	
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	0	0	0	
		Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	0	0	0	
Sub-totale Nodi		2.049	1.449	275	0	284		
DIFUSI	Programma GS M-R	Rete radio GS M-R (I Fase)	62	62	0	0	0	
	Ricerca	(Cosir. Centro dinamico Osmannoro	105	94	0	0	11	
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2^fase)	1.033	1.033	0	0	0	
		Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Asola-Mantova, Riammoldamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-L o Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.	26	26	0	0	0	
	Tecnologie innovative diffuse	Altrezzi oggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	413	0	0	0	
Sub-totale Diffusi		1.639	1.628	0	0	11		
Totale generale		17.089	12.798	731	69	3.491		

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 413/2001 (c.d. Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIE E

I progetti contrassegnati con (*) presentano un Costo q. Vita Interia stimato su base parametrica

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vista Intera (con Comodato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo UESR	Importi in M€uro	
							Ultimi fabbisogni da Stato	
Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia		49	49	0	0	0	0
	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari		315	279	20	0	0	17
Direttice Adriatica	Sistemazione Nodo di Bari		160	145	0	15	0	0
	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po		60	58	2	0	0	0
Direttice Brennero	Potenziamento tecnologico BOVR-Brennero		308	292	16	0	0	0
Direttice Caserio-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia		840	666	0	174	0	0
Direttice Milano-Venezia	Raddoppio Treviso-Bergamo		64	62	2	0	0	0
Direttice Milano/Mestimiglia	Sistemazione Tecnologica Milano-Genova		43	39	5	0	0	0
Direttice Orie Falconara	Potenziamento infrastrutturale Orie-Falconara		652	612	40	0	0	0
Direttice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pantrimese e Nodo di Novara		437	378	59	0	0	0
Nodo di Verona	Sistemazione Nodo di Verona		200	49	151	0	0	0
	Subtotale Rete Fondamentale		3.184	2.680	298	189	17	
Direttice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (1)		825	774	0	52	0	0
	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio		355	335	20	0	0	0
Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido		199	199	0	0	0	0
Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa		495	474	0	21	0	0
Sviluppo traffico tradizionale	Ravenna, prima fase e nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale F.S.		29	24	5	0	0	0
	Subtotale Rete Complementare		1.903	1.806	25	73	0	

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Importi in M€uro	
						Riutilizzo FESR	Ulteriori fobbi ogni da Stato
Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corficello-Casalemaggiore		26	26	0	0	0
	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna		62	46	16	0	0
	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova		157	146	11	0	0
	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco		210	206	4	0	0
Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio		513	473	40	0	0
	Raddoppio Milano-Mortara		606	207	399	0	0
	Sistematizzazione P.R.G. di Milano Certosa		81	81	0	0	0
	Posante Milanese		159	144	15	0	0
Nodo di Napoli	Potenziamento dei Passante Villa Literno-Giancarlo-Cancello/Caserio/Torre Annunziata		239	223	0	17	0
	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo		361	361	0	0	0
	Raddoppio Presepolo-Lunghezza		75	60	15	0	0
	P.G.R. e ACEI Ostiensis/Taranto e Tuscolana		73	70	3	0	0
Nodo di Roma	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio		174	174	0	0	0
	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le		160	141	19	0	0
	Sub-totale Nodi		2.897	2.358	522	17	0
	Programma ricerca ERTMS		18	14	4	0	0
DIFFUSI	Sub-totale Diffusi		18	14	4	0	0
	Totale generale		8.002	6.857	849	279	17

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIP E

(1) I valori includono l'incremento di costo di 31 M€uro e le risorse di pari importo, assegnate a valere sui fondi della Legge Obiettivo, in conformità a quanto stabilito dal CIP E in sede di approvazione del progetto preliminare (Delibera n° 46/2004)

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

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vito Interio (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR		Ulteriori fabbisogni da Stato
					Costruz.	Riqual.	
Valichi (*)		258	0	0	0	0	258
Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttice Adriatica)		800	70	526	0	0	204
Quadruplicamento Tortona - Voghera (*)		600	4	0	0	0	596
Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Ostia) (*)		2.500	219	0	0	0	2.281
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia		1.855	53	1.802	0	0	0
Potenziamento linea Ponthemoles e; ulteriore fase (*)		207	52	0	0	0	155
Complettamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)		1.540	620	921	0	0	0
Itinerario Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase		62	62	0	0	0	0
Integrazione Corridoio VIII con Ostia/Falconara/Ancona (Studio)		1	1	0	0	0	0
Accessibilità a Malpensa da sud		470	0	14	0	0	456
Sub-totale Rete Fondamentale		8.293	1.080	3.263	0	3.950	
Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio		1.970	286	1.512	172	0	0
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano (*)		129	26	0	0	0	103
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fas e di potenziamento (*)		52	52	0	0	0	0
Velocizzazione linea Palermo-Agrigento		164	164	0	0	0	0
Venafro-Termoli (**)		50	0	0	0	0	0
Battipaglia - Potenza - Metaponto (**)		865	0	0	0	0	0
Taranto - Metaponto - San Lucido (**)		792	0	0	0	0	0
S.Giovanni-Sassari/Olbia (**)		550	80	1	0	0	3.976
Roma-Pescara (**)		1.184	0	0	0	0	0
Palermo-Trapani (**)		432	0	0	0	0	0
Siracusa-Gela (**)		183	0	0	0	0	0
Partecipazione al capitale sociale "Strretto di Messina SpA"		375	23	15	0	0	338
Sub-totale Rete Complementare		6.745	630	1.527	172	4.417	
RETE COMPLEMENTARE							

**Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturelle per gli anni 2001-2005
(articolo 9 Capo 9)**

Tipologia Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intermedia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziario 2005	Riutilizzo FESR	Ulteriori fabbisogni da Stato
Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli		150	150	0	0	0
Sistemazione a PRG Firenze S.M.N.		77	49	28	0	0
Nodo urbano di Torino: potenziamento Basso Po - Torino e cittadina merci		2.375	66	2.309	0	0
Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)		1.392	40	0	0	1.352
Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci (*)		1.200	56	0	0	1.144
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)		624	624	0	0	0
Sub-Totale Nodi	5.818	985	2.338	0	2.408	
Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni (*)		103	0	0	0	103
SCC Rele Forte (fase e ulteriore)		1.033	155	0	0	878
Sistema Controllo Marcia Treno (3^ fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSMMR)		566	310	256	0	0
Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GS M-R - 2^ e 3^ fase)		340	240	30	0	70
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole, fermate e marciapiedi alti		207	207	0	0	0
Rilevamento termico Boccale (2^ fase)		36	36	0	0	0
Itinerari merci		181	120	0	0	61
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale dei Mezzi di cagnano		200	149	0	0	52
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)		134	34	50	0	50
Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza		66	0	23	0	42
Fondo di riserva progetti Sud		116	16	0	0	100
Suppressione PL regioni Sud		75	0	45	30	0
Sub-Totale Diffusivi	3.056	1.266	405	39	1.356	
Totale generale	23.913	3.960	7.533	202	12.218	

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del Cipe

I progetti contrassegnati con (*) presentano un Costo a Vita Intermedia stimato su base parametrica

(*) Le coperture al 2004 includono le risorse accantonate dal Cipe con la Delibera n° 19/2004 ed assegnate con Delibera 91/2004 (Art. 7 Addendum 4)

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

Descrizione intervento	Importi in Meuro				
	2001	2002	2003	2004	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	2.287
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	1.000	1.100	2.100
Totale generale	284	1.007	542	1.542	5.018
 Coperture finanziarie al 31/12/2004 (Addendum 3)					
Finanziaria 2005					542
Total 2001-2005					5.018

TABELLA 5 - Impegni del Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 CdP 2001-2005)

Descrizione intervento	Importi in M€uro			
	Stima Costo a Vista Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	138	99	39	0
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	26	2	0
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnosi	30	22	7	0
Studi e sperimentazioni	25	22	3	0
Totale generale	220	170	51	0

Tabella 6 - 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 C.d.P. 2001-2005)

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Importi in M€uro	
				Ulteriori fabbisogni da Stato	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	150	31	0	0
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	553	200	460	
Totali generali	1.394	703	231		460

Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC (articolo 14 C.d.P. 2001-2005)

Importi in milioni di €			
Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2004 (*)	Finanziaria 2005 (*)
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	1.493		
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	754
Importi in milioni di €			
Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2004 (*)	Finanziaria 2005 (*)
Milano - Verona	4.809		
Verona - Padova (**)	2.744		
Nodo di Milano	41		
Nodo di Verona	470		482
3° 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 (**)	3.222		10

(*) A partire dal 01/01/2003 gli investimenti AV/AC sono finanziati da Infrastrutture SpA

(**) La stima indicata non include le varianti di Vicenza e Padova. Considerando tali varianti, il dossier di valutazione dell'investimento riporta una stima del costo della VR-PD di 3.728 M€, che porta il Totale "Resto del Sistema" a 15.211 M€ ed i Contributi dello Stato a 3.702 M€

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

Allegato A: Nuovi progetti di Legge Obiettivo

Importi in Meuro

Descrizione Obiettivi	Descrizione progetto	Stima PPI 2004	Note
Sviluppo Rete di Integrazione europea	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Ronchi-Trieste	1.929	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 2,9 M€
	Velocizzazione Linea Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	230	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,9 M€
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	535	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,3 M€
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno - Luino	1.270	
	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	1.412	
	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	507	In fase di approvazione del progetto preliminare il CIPE ha concesso un contributo di 11,6 Meuro a valere sulle risorse di L.O. (delibera CIPE n°45 del 20/12/2004). Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	305	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Nuovo collegamento Palermo-Catania	4.000	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,3 M€
	Studio Valico Sempione (compreso studio galleria elicoidale tra Domodossola e Iselle)	2	
	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento)	4.200	
	AV/AC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	22.000	
Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero)	2.500	
	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	4.300	
	Valico del Brennero (Fortezza-Innsbruck)	2.200	La stima dell'investimento è stata rideterminata in 2.550 Meuro in sede di approvazione del progetto preliminare con un assegnazione di risorse pari a 45 Meuro valere sulla L.O. (esito seduta CIPE del 20/12/2004)
		45.390	
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	185	La stima dell'investimento è stata rideterminata in 203,7 Meuro in sede di approvazione del progetto preliminare (delibera CIPE n°82 del 20/12/2004)
	Potenziamento linea Gallarate-Rho	287	
		472	
Incremento qualità dell'offerta	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Venezia	220	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Verona	90	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Linea Passo Corese-Rieti	792	
	Direttrice Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	1.868	
	Direttrice Orte-Falconara: Raddoppio PM 228-Castelplanio	573	
	Accessibilità da nord a Malpensa	1.200	
		4.744	
Sviluppo rete merci	Linea Pontremolese: completamento raddoppi	2.194	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,5 M€
	Centro Intermodale del Tevere	55	
		2.249	
	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	76	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,4 M€
Ulteriori Investimenti al Sud	Raddoppio tratta Catania - Siracusa	1.500	
		1.576	
	Totale complessivo	54.431	

I progetti beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

3.6 Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2005

Il presente articolo, dispone che le risorse finanziarie recate dall'ultima Legge Finanziaria sotto forma di aumenti di capitale per investimenti del Gestore, pari a 10.700 milioni di Euro siano ripartite a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli contributi dello Stato in fase di costruzione di cui alla Tabella 7, allegate al Contratto di Programma 2001-2005, così come modificate in base alle disposizioni dell'Addendum.

Nonostante le modesta differenza tra il fabbisogno finanziario evidenziato dal PPI 2004 (10.737 milioni di euro) ed il finanziamento recato in Tabella D dalla Legge Finanziaria 2005 (10.700 milioni di euro), risulta comunque garantita la completa attuazione degli interventi programmati per l'anno in corso, in quanto, da successive verifiche operate col Gestore, risulta un minor fabbisogno relativamente ai contributi dello Stato in fase di costruzione relative al Sistema AV/AC.

In particolare, le richieste di finanziamento per l'anno 2005 riportate nel PPI, sono così suddivise:

- 542 milioni di euro per Manutenzione straordinaria;
- 660 milioni di euro per Incremento sicurezza ed obblighi di legge;
- 6.304 milioni di euro per lo sviluppo della Rete di integrazione europea;
- 2.431 milioni di euro per altri interventi sulla Rete Convenzionale;
- 764 milioni di euro per contributo dello Stato in corso di costruzione del Sistema AV/AC.

Gli importi appena esposti, relativi all'intera rete nazionale, trovano una corrispondenza per quanto attiene agli impegni previsti per il Mezzogiorno: il valore complessivo delle risorse pubbliche che saranno destinate nel 2005 a quest'area del Paese ammonta a 3.876 milioni di euro (36% e 39% del totale – rispettivamente considerando e non il contributo dello Stato in corso di costruzione dell'AV/AC), così ripartiti:

- 190 milioni di euro per Manutenzione straordinaria;
- 185 milioni di euro per Incremento sicurezza ed obblighi di legge;
- 3.453 milioni di euro per lo sviluppo della Rete di integrazione europea;
- 48 milioni di euro per altri interventi sulla Rete Convenzionale.

Di seguito, si riporta la Tabella di dettaglio della ripartizione delle risorse di cui trattasi (Tabella 8 dell'Addendum).

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2005

Descrizione Intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Raddoppio della Pescara-Bari	12.000.000	12.000.000						
Raddoppio Bologna-Verona	36.000.000	36.000.000						
Quadruplicamento Padova-Mestre	27.999.996	27.999.996						
Prolungamento Asse Livorno-Pisa	21.442.495	21.442.495						
Studio nuova linea ferroviaria Torino-Lione (compresa e progettazione)	30.576.463	30.576.463						
Interventi alla Rete connesi al sistema AV	327.153.883	327.153.883						
Collegamento Aeroporto Malpensa	22.002.264	22.002.264						
Progetto Roma-Tuscolana-Castilina (fase e)	52.058.845	52.058.845						
Quadruplicamento Progetto Suturo (progetto complessivo)	201.399.597	201.399.597						
Piolenziamento Tecnologico Bologna-Bari	19.984.044	19.984.044						
Adeguamento a norme ponte sul fiume Po	1.538.998	1.538.998						
Piolenziamento Tecnologico BOVR-Brennero	16.280.000	16.280.000						
Raddoppio Treviglio-Bergamo	2.299.998	2.299.998						
Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	4.620.714	4.620.714						
Piolenziamento Infrastrutturale Orte-Falcnara	39.999.000	39.999.000						
Sistema Comando/Controlla Genova-Roma e Pontremolese	58.500.483	58.500.483						
Sistemazione Nodo di Novara	150.936.595	150.936.595						
Piolenziamento Infrastrutturale e Tecnologico del Nodo di Verona	4.000.000	4.000.000						
Nuova linea Ferrovadina - Matera La Martella - Venusib	19.999.954	19.999.954						
Ravenna: prima fase e nuovo scalo merci canale Canidano per merci pericolose e prolungamento dorsale F.S.	4.862.857	4.862.857						
Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	15.518.919	15.518.919						
Piolenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	11.220.269	11.220.269						
Piolenziamento Infrastrutturale Milano-Lecco	4.000.000	4.000.000						
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lombardia-Treviglio	40.000.002	40.000.002						
Raddoppio Milano-Mirafiori	399.417.240	399.417.240						
Fasante Milanesi e	15.000.000	15.000.000						
Raddoppio Piemonte-Liguria	15.000.000	15.000.000						
P.G.R. e ACEI Casalefi-Rossette e Tuscolana	2.999.783	2.999.783						
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneto-Cle	18.846.000	18.846.000						
Ricerca ERIIMIS	4.000.000	4.000.000						
Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falcnara (compresa adeguamento a sagoma tratti direttive Adriatico)	526.158.319	526.158.319						
Quadruplicamento Solerno-Batipaglia	1.802.000.000	1.802.000.000						
Complegamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	920.551.721	920.551.721						
Accessibilità a Malpensa da sud	14.000.000	14.000.000						
Immettore Messina Catania: completamento raddoppio	1.511.882.878	1.511.882.878						
S.Giovino-Sassari/Orba	500.000	500.000						
Partecipazione di capitale societale "Stretto di Messina SpA"	15.000.000	15.000.000						
Sistemazione P.R. Firenze e SMN	28.405.595	28.405.595						
Node urbano di Torino: potenziamento Busticino-Torino e cintura merci	2.209.450.000	2.209.450.000						
	2.309.450.000	2.309.450.000						

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2005

Descrizione Intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Sistema Controllo Marcio Treno [3 'cas e - Interventi integrali e connesi anche al G5 AMR]	256.460.000	-	-	256.460.000	-	-	-	-
Technologie di comunicazione [rete Radio GS M.R. - 2' e 3 'cas e]	30.000.000	-	-	30.000.000	-	-	-	-
Technologie sicurezza [apparecchiature controllo rotabili]	50.000.000	-	-	50.000.000	-	-	-	-
Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza	23.160.000	-	-	23.160.000	-	-	-	-
Soppressione PLI regioni Sud	45.000.000	-	-	45.000.000	-	-	-	-
Mantenzione straordinaria di linee ed impianti	542.279.744	-	-	542.279.744	-	-	-	-
Protasi - sistemi informativi ed omologazione	38.627.705	-	-	38.627.705	-	-	-	-
Prototipi - Dimostratori - impianti sperimentuali	2.318.000	-	-	2.318.000	-	-	-	-
Strumenti di implementazione, certificazione e diagnostica	7.310.000	-	-	7.310.000	-	-	-	-
Studi e sperimentazioni	2.620.915	-	-	2.620.915	-	-	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	30.991.112	-	-	30.991.112	-	-	-	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	200.000.000	-	-	200.000.000	-	-	-	-
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002 (legge finanziaria 2003)	763.625.581	-	-	-	-	-	763.625.581	-
TOTALE GENERALE	10.700.000.000	730.633.573	849.024.856	7.532.568.512	542.279.744	50.876.621	230.991.112	763.625.581

Impatti in euro

La Delibera CIPE di approvazione del PPI 2004 aveva disposto, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di valutare la possibilità di inserire, all'atto della predisposizione del Quarto Addendum, ulteriori finanziamenti per la realizzazione del piano di soppressione dei passaggi a livello ubicati sugli itinerari regionali e per il fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud di cui all'art. 7 del Terzo Addendum. Una verifica dello stato di attuazione degli interventi di soppressione dei passaggi a livello e la presa d'atto della possibilità di utilizzo delle risorse accantonate con la Delibera CIPE n. 19/2004 (vedasi in dettaglio il successivo paragrafo), hanno fatto ritenere non opportuno, per l'anno 2005, sottrarre tali specifiche risorse agli altri investimenti programmati con il PPI 2004.

3.7 Articolo 7 – Allocazione risorse ex Delibera CIPE n. 19/2004 e parziale rimodulazione delle risorse ripartite con il precedente III° Addendum al Contratto

Questo articolo evidenzia l'impegno volto a perseguire l'obiettivo governativo di sviluppo del Mezzogiorno e di efficace riparto territoriale delle risorse pubbliche.

Infatti, il CIPE con la Delibera n. 91/2004, relativa all'approvazione del PPI, ha altresì provveduto a scegliere ed approvare le soluzioni progettuali proposte da RFI relativamente ai sette studi di fattibilità ex Delibera CIPE n. 85/2002.

Inoltre, lo stesso Comitato ha stabilito di destinare, a valere sulle risorse accantonate con Delibera CIPE n. 19/2004 sul fondo “progettazioni RFI nel Mezzogiorno”, 16,23 milioni di euro, con la ripartizione riportata nella successiva tabella, alla progettazione preliminare dei 7 interventi nel Mezzogiorno d'Italia.

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

milioni di €

L'Addendum dispone che, a seguito dell'imputazione del costo delle progettazioni preliminari sul fondo in questione, le risorse (pari a 63,58 milioni di euro), che erano state già allocate sugli stessi progetti con il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 a valere sui finanziamenti recati dalla Legge Finanziaria 2004,

resteranno in capo a tali opere per l'importo complessivo e saranno puntualmente rimodulate tra gli stessi progetti sulla base delle risultanze delle progettazioni preliminari.

3.8 Articolo 8 – Riutilizzo risorse FESR e risorse per la soppressione dei passaggi a livello nelle regioni del sud

In questo articolo viene contrattualizzata la riallocazione delle risorse FESR (549,5 milioni di euro), rinvenienti dalla rendicontazione di “progetti volano” inseriti nel PON-Trasporti predisposto nel contesto del QCS 2000-2006, in ottemperanza a quanto stabilito dal CIPE con Delibera n. 91/2004 ed in coerenza con quanto riportato all’art. 10, comma 3, del Secondo Addendum al Contratto di Programma.

La ripartizione delle risorse in questione è operata secondo lo schema riportato nella successiva tabella.

	Riutilizzo Fondi FESR
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	9,0
Potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	16,7
Raddoppio Pescara-Bari	8,0
Raddoppio Messina-Siracusa	21,1
Raddoppio Palermo-Messina	52,0
Raddoppio Bari-Taranto	51,7
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	174,0
Sistemazione nodo di Bari	15,0
Soppressione passaggi a livello regioni Sud	30,0
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	172,0
Totale	549,5

L’articolo in questione, inoltre, dispone che le risorse allocate con il presente Quarto Addendum, per la soppressione dei passaggi a livello nelle regioni del Sud, complessivamente pari a 75 milioni di euro, saranno ripartite tra le regioni italiane rientranti nell’obiettivo 1 di cui al QCS 2000-2006 secondo i criteri adottati nel Piano di soppressione approvato con D.M. prot. 07/2002 ed impiegate nel rispetto delle graduatorie regionali di priorità di cui all’art. 1, comma 3, dello stesso Decreto.

3.9 Articolo 9 – Monitoraggio degli investimenti

Con questo articolo si dà attuazione a quanto disposto dal CIPE nella Delibera n. 91/2004, in merito al monitoraggio degli interventi ed, in particolare:

- l'impegno per RFI a predisporre uno specifico sistema di monitoraggio sull'attuazione degli investimenti inerenti il settore della sicurezza ed a riferire semestralmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alla Segreteria del CIPE;
- la disposizione secondo la quale, a decorrere dal 2005, il monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno di cui all'art. 6, comma 4 del 1° Addendum al Contratto verrà fornito da RFI con cadenza semestrale.

3.10 Articolo 10 – Clausola di continuità

Il presente articolo prevede che tutte le clausole e le pattuizioni di cui al Contratto di Programma e agli Addendum 1, 2 e 3 al Contratto stesso, rimangano valide ed invariate laddove non siano state espressamente modificate e, comunque, non siano in contrasto con quanto riportato nello schema di Addendum di cui trattasi.

**QUARTO ADDENDUM
AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005
TRA**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(di seguito indicato come Ministro delle infrastrutture)
E
Rete Ferroviaria Italiana SpA
nella persona dell'Amministratore Delegato
di seguito indicata anche come Società)

VISTO

- il regolamento CEE n. 1191, del 26 giugno 1969, così come modificato dal regolamento CEE n. 1893, del 20 giugno 1991, relativo all'azione degli Stati Membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- il regolamento CEE n. 1107, del 4 giugno 1970, e le successive modificazioni e integrazioni, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- la Legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di programma e di servizio di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- la Delibera CIPE n. 63 del 22 giugno 2000 "Regolazione dei servizi di pubblica utilità: direttive per la definizione della procedura relativa alla stipula dei contratti di programma";
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.), approvato con delibera CIPE del 1 febbraio 2001, n.1;

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443, “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.” (Legge Obiettivo);
- la Delibera CIPE n.121 del 21/12/2001, relativa all’approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla “Legge Obiettivo”;
- la Legge 1 agosto 2002, n.166, “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti.”;
- il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n.190, “Attuazione della Legge 21 dicembre 2001, n.443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.”;
- le Delibere CIPE nn. 78/2003, 79/2003, 120/2003, 45/2004, n. 46/2004, 82/2004 e ***, relative all’approvazione di progettazioni di opere incluse nel Programma delle infrastrutture strategiche;
- le leggi “Finanziarie” relative agli anni 2001, 2002, 2003, 2004, 2005;
- il D.L. 12/07/2004 n. 168, convertito con legge 30/07/2004 n. 191;
- il Decreto del Ministero dell’economia e delle finanze del 31 dicembre 2004, “Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2005”;
- il Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188, “Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;
- con specifico riferimento agli investimenti infrastrutturali: il Contratto di programma 1994–2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dall’Amministratore Delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni e i relativi Addendum n. 1 del 16 luglio 1998, n. 2 del 1° agosto 2000 (comprensivo dell’accordo preliminare del 18 febbraio 1999), n. 3 del 23 novembre 2000;
- Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006;

- il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. 07/2002 del 6/12/2002 di approvazione del Piano di soppressione dei passaggi a livello ricadenti sui principali itinerari regionali, redatto ai sensi della Legge 8 ottobre 1998 n- 354 e dell'art. 2 del Terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000;
- l'Atto di Concessione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato a Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, con D.M. n.138-T del 31 ottobre 2000;
- le Delibere CIPE del 1/2/2001, n.2, e del 4/4/2001, n.44, relative al parere sul Contratto di programma 2001-2005;
- il Contratto di Programma 2001–2005, sottoscritto il 2 maggio 2001 dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione e dall'Amministratore Delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni;
- le Delibere CIPE n. 12 del 28 marzo 2002 e n. 66 del 2 agosto 2002, relative alla valutazione ed all'approvazione dello schema di Addendum n. 1 al Contratto di Programma 2001-2005;
- l'Addendum n.1 al Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto il 24 ottobre 2002 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni;
- le Delibere CIPE n. 29 del 25 luglio 2003 e n. 22 del 29 settembre 2004, con le quali il Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di 2° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;
- l'Addendum n.2 al Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto il 18 gennaio 2005 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni;
- la Delibera CIPE n.23 del 29 settembre 2004 con la quale il Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di 3° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;

- l'Addendum n.3 al Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto il 7 aprile 2005 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni;
- la Delibera CIPE n. 85/2002 relativa all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti nella versione di settembre 2002;
- la Delibera CIPE n. 103/2003 relativa all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti nella versione di ottobre 2003;
- il Piano di Priorità degli Investimenti (aggiornamento 2004) elaborato da RFI S.p.A. nella versione di aprile 2004, trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2004\0000689 del 10/05/2004, dall'Amministratore Delegato di RFI S.p.A;
- la Delibera CIPE n. 91 del 20 dicembre 2004 , relativa all'approvazione del sopra citato aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti;
- le note del 20/11/2003 e del 23/12/2004 con le quali l'Amministratore Delegato di RFI S.p.A. ha trasmesso, ai sensi delle disposizioni recate dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, le rendicontazioni certificate per i contributi di cui alla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005, relativamente agli esercizi 2001, 2002, 2003;
- la nota RFI-AD\A0011\P\2004\0001225 del 14 settembre 2004, con cui l'Amministratore Delegato di RFI S.p.A. ha trasmesso la richiesta di revisione dei contributi di cui alla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005 per l'anno 2005, ai sensi dell'art. 3 del Contratto stesso;
- la nota RFI-AD\A0011\P\2005\0000452 del 15 aprile 2005, con cui l'Amministratore Delegato di RFI ha inoltrato e motivato la definitiva richiesta di revisione dei contributi di cui alla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005;
- i DD.MM. n. 78-T del 29/5/2001, n. 42-T del 5/6/2002, n. 8-T del 15/3/2004, n. 19 del 23/6/2004 e n. 1 del 14/1/2005 relativi alla dismissione di linee, ai sensi di quanto previsto dall'art. 7 comma 2 del Contratto di Programma 2001-2005;

- la Delibera CIPE n.xx del xxxxxxxxx con la quale il Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di 4° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;
- il parere della IX Commissione Permanente (*Trasporti, poste e telecomunicazioni*) della Camera dei Deputati del xxxx relativo al presente Addendum;
- il parere della 8^a Commissione Permanente (*Lavori pubblici, comunicazioni*) del Senato del xxxx, relativo al presente Addendum;

PREMESSO

- che il Contratto di Programma 2001-2005 prevede, nella formulazione originaria, investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 milioni di euro) ed evidenzia, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 milioni di euro) al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001;
- che la legge Finanziaria 2002 ha recato, per l'attuazione degli investimenti previsti dal sopra citato Contratto di Programma, 4.607 milioni di euro ripartiti secondo quanto disposto dall'Addendum n° 1 al Contratto di Programma 2001-2005;
- che a seguito delle modifiche introdotte dall'Addendum n° 2 al Contratto di Programma 2001-2005, il valore complessivo degli investimenti previsti dal Contratto stesso è passato a 73.628 milioni di euro, dei quali 27.596 milioni di euro sulla sola rete convenzionale;
- che la Legge Finanziaria 2003 ha recato, per l'attuazione degli investimenti previsti dallo stesso Contratto di Programma sulla sola rete convenzionale e per la copertura dei contributi dello Stato relativi al sistema AV/AC, 3.942 milioni di euro ripartiti secondo quanto disposto dall'Addendum n° 2 al Contratto di Programma 2001-2005;

- che, in considerazione delle disposizioni recate dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003, la Società per Azioni "Infrastrutture" finanzia prioritariamente il sistema AV/AC; lo Stato ha cessato, a partire dal 2003, il finanziamento attraverso il Contratto di Programma del progetto del sistema AV/AC, restando a carico dello Stato stesso l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture SpA che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del "Sistema alta velocità/alta capacità".
- che a seguito delle modifiche introdotte dall'Addendum n° 3 al Contratto di Programma 2001-2005, il valore complessivo degli investimenti previsti dal Contratto stesso è passato a 102.284 milioni di euro, dei quali 54.102 milioni di euro sulla sola rete convenzionale;
- che la Legge Finanziaria 2004 ha recato, per l'attuazione degli investimenti previsti dallo stesso Contratto di Programma sulla sola rete convenzionale e per la copertura dei contributi dello Stato relativi al sistema AV/AC, 6.700 milioni di euro ripartiti secondo quanto disposto dall'Addendum n° 3 al Contratto di Programma 2001-2005;
- che il D.L. 12/07/2004 n. 168, convertito con legge 30/07/2004 n. 191 ha disposto, per l'anno 2004, il definanziamento di 75 milioni di euro relativo ai contributi di cui alla Tabella 1 dall'Addendum n° 3 al Contratto di Programma 2001-2005 (riduzione dei trasferimenti correnti a Ferrovie dello Stato - cap. 1541);
- che il Piano di Priorità degli Investimenti (versione aprile 2004), approvato dal CIPE il 20/12/2004, ha evidenziato un aggiornamento dei costi e dei tempi di realizzazione di alcuni progetti già previsti dai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, e riporta altri nuovi progetti da inserire nel C.d.P. 2001-2005;
- che la Legge 311/2004 (Finanziaria 2005) assegna in Tabella D (rifinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA - finalizzato alla realizzazione degli investimenti del Gestore dell'infrastruttura - pari a 400.000, 4.000.000 e 6.300.000 migliaia di

euro rispettivamente per gli anni 2005, 2006 e 2007, per un totale di 10.700.000 migliaia di euro;

- che la Legge 311/2004 (Finanziaria 2005) riporta in Tabella F (importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali) l'apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA - finalizzato alla realizzazione degli investimenti del Gestore dell'infrastruttura - pari a 3.169.732 migliaia di euro per l'anno 2005;
- che il Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 31 dicembre 2004 riporta in tabella 2 - stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze - per le Ferrovie dello Stato, al capitolo 1541, la somma di 1.289.100.000 euro da corrispondere, per competenza e cassa nell'anno finanziario 2005, per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari;
- che il Piano di Priorità degli Investimenti, nell'aggiornamento di aprile 2004 evidenzia, per il 2005, fabbisogni pari a 10.737 milioni di euro per progetti sulla rete convenzionale e contributi dello Stato relativi al sistema AV/AC, a fronte dei 10.700 milioni di euro, previsti dalla Finanziaria 2005 nella Tabella D, come apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato;
- che detto aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti è stato approvato dalla Delibera CIPE del 20/12/2004 sotto il profilo tecnico-trasportistico; in particolare è stato approvato il disegno complessivo di rete, anche per quanto riguarda il Mezzogiorno e la tempistica prevista in via programmatica per la realizzazione del piano, comunque condizionato alla disponibilità di bilancio;
- che il Contratto di Programma 2001-2005 prevede, all'art. 3, la possibilità di effettuare, annualmente, revisioni del Contratto stesso anche in dipendenza di eventuali disposizioni concernenti l'oggetto dello stesso contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio;
- che il Contratto di Programma 2001-2005 prevede, all'art. 7, punti 1 e 5, la possibilità di aggiornare i contributi di cui alla tabella 1 allegata al contratto stesso, compatibilmente con i vincoli di bilancio dello Stato;

- che, nel rispetto di quanto riportato nella Delibera CIPE n. 91 del 20/12/2004, relativa all'approvazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità, occorre effettuare la ripartizione delle risorse recate dalla citata Legge Finanziaria 2005;
- che la Delibera CIPE n. 91/2004, inoltre, provvede all'approvazione delle soluzioni progettuali scaturenti dagli studi di fattibilità ex Delibera n. 85/2002 e, per ciascun intervento infrastrutturale, determina la stima parametrica del costo della soluzione prescelta ed il costo ammissibile per lo sviluppo della relativa progettazione preliminare. La stessa Delibera, infine, destina 16,23 milioni di euro per la realizzazione delle citate progettazioni preliminari, a valere sui 40 milioni di euro destinati dalla Delibera n. 19/2004 al “fondo progettazioni RFI”;
- che l'imputazione del costo delle succitate progettazioni preliminari, relative agli studi di fattibilità ex Delibera CIPE n. 85/2002, comporta la rimodulazione delle risorse precedentemente destinate allo scopo dall'Addendum n° 3;
- che la medesima Delibera CIPE n. 91/2004 approva la proposta del Gestore di riallocazione delle risorse finanziarie rinvenienti dai rimborси comunitari FESR, complessivamente pari a 549,5 milioni di euro e fornisce, inoltre, specifiche indicazioni per il prosieguo dell'attività programmatoria di RFI;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

Conferma delle premesse, delle tabelle e degli allegati

Le premesse, le tabelle e gli allegati costituiscono parte integrante del presente 4°Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Art. 2
Definizione dei termini ricorrenti

Contratto: il Contratto di Programma 2001-2005, come modificato ed integrato dagli Addendum 1, 2 e 3.

Art. 3
Oggetto

Il presente Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, ha per oggetto:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- l'aggiornamento delle tabelle 2, 2bis, 3, 4, 5, 6 e 7 relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005, in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato con delibera CIPE n. 91 del 20/12/2004;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della Legge 30 dicembre 2004, n. 311, 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 3° 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 rinvenienti dalla rendicontazione di "Progetti Volano";
- gli ulteriori obblighi per il Gestore dell'Infrastruttura relativi al monitoraggio degli investimenti, previsti dalla delibera CIPE 91/2004.

Art. 4
**Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio
delle linee e degli impianti**

In considerazione delle modalità di variazione e di revisione dei contributi di cui all'art. 7 del Contratto di Programma 2001-2005 riportate ai punti 1 e 5 dello stesso articolo del Contratto, la Tabella 1 allegata al presente Addendum sostituisce integralmente la Tab. 1 di cui all'articolo 7.1 del Contratto di

Programma 2001-2005, così come modificata dal precedente Addendum N.3 al Contratto stesso.

Preso atto degli stanziamenti relativi al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005 riguardanti la somma da corrispondere alla Società per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura e di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, restano fermi gli impegni di cui all'articolo 6, punti 1 e 2 ed all'articolo 7 del Contratto.

In relazione a quanto riportato all'art. 7, punto 2 del Contratto, si riporta, nell'Allegato B, l'elenco aggiornato delle linee per le quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato la dismissione.

Art. 5

Modifica ed aggiornamento delle tabelle annesse al Contratto e dell'allegato A al 3° Addendum

In considerazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 20/12/2004, le tabelle 2, 2 bis, 3, 5 e 7 sono sostituite, rispettivamente, dalle tabelle contraddistinte dallo stesso numero ed annesse al presente Addendum.

Le tabelle 4 e 6 annesse al presente Addendum riportano, per le stesse tabelle del Contratto, la situazione aggiornata dei relativi finanziamenti.

L'allegato A al presente Addendum riporta le stime dei costi dei "Nuovi progetti di Legge Obiettivo" presenti nell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE con Delibera n. 91/2004.

Art. 6

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge 30 dicembre 2004, n.311 ("Legge Finanziaria 2005")

Le risorse finanziarie recate dalla Legge 30 dicembre 2004, n.311 ("Finanziaria 2005"), tabella D, in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato, pari a 10.700 milioni di euro saranno utilizzate a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli contributi dello Stato di cui alla Tabella 7, indicate nel Contratto di Programma 2001-2005, così come modificate in base alle disposizioni del presente Addendum, secondo le ripartizioni indicate nella annessa Tabella 8.

La parte del programma di investimenti di cui alle citate Tabelle che non trova copertura nelle risorse di cui sopra, sarà realizzata, nel limite delle risorse stanziate dalle future leggi finanziarie e delle altre leggi di spesa, tenuto conto altresì delle risorse addizionali recate dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, a valere sul Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006, dai fondi CIPE destinati alle aree depresse del Paese e dai fondi relativi alle Reti TEN.

Art. 7

Allocazione risorse ex Delibera CIPE n. 19/2004 e parziale rimodulazione delle risorse ripartite con il precedente Addendum al Contratto

Secondo quanto stabilito dal CIPE con Delibera n. 91/2004, a valere sulle risorse accantonate con delibera CIPE n. 19/2004 sul fondo “progettazioni RFI nel Mezzogiorno”, 16,23 milioni di euro sono stati destinati, con la ripartizione sotto riportata, alla progettazione preliminare dei 7 interventi nel Mezzogiorno d’Italia per i quali lo stesso Comitato Interministeriale, con Delibera n. 85/2002, aveva disposto l’avvio degli studi di fattibilità.

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

milioni di €

A seguito dell’imputazione del costo delle progettazioni preliminari sul fondo in questione, le risorse già allocate sugli stessi progetti con il 3° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 a valere sui finanziamenti recati dalla Legge Finanziaria 2004, pari a 63,58 milioni di €, restano in capo a tali opere per l’importo complessivo e saranno puntualmente rimodulate tra gli investimenti di cui trattasi sulla base delle risultanze dei citati progetti preliminari.

Art. 8

Riutilizzo risorse FESR

In ottemperanza a quanto stabilito dal CIPE con delibera n. 91/2004 ed a quanto riportato all'art. 10, comma 3, del 2° Addendum al Contratto, 549,5 milioni di euro relativi a contributi FESR rinvenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" inseriti nel PON-Trasporti predisposto nel contesto del QCS 2000-2006, sono riallocati come di seguito indicato:

PROGETTI	Riutilizzo Fondi FESR
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	9,0
Potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	16,7
Raddoppio Pescara-Bari	8,0
Raddoppio Messina-Siracusa	21,1
Raddoppio Palermo-Messina	52,0
Raddoppio Bari-Taranto	51,7
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	174,0
Sistemazione nodo di Bari	15,0
Soppressione passaggi a livello regioni Sud	30,0
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	172,0
Totalle	549,5

Le risorse allocate con il presente Addendum per la soppressione dei passaggi a livello nelle regioni del Sud, complessivamente pari a 75 milioni di €, saranno ripartite tra le regioni italiane rientranti nell'obiettivo 1 di cui al QCS 2000-2006 secondo i criteri adottati nel Piano di soppressione approvato con D.M. prot. 07/2002 ed impiegate nel rispetto delle graduatorie regionali di priorità di cui all'art. 1, comma 3, dello stesso Decreto. R.F.I. S.p.A. procederà quindi alla attribuzione di dette risorse, tenendo informato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 9

Monitoraggi degli investimenti

R.F.I. S.p.A. si impegna a predisporre uno specifico sistema di monitoraggio sull'attuazione degli investimenti inerenti il settore della sicurezza e riferirà semestralmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Segreteria del CIPE.

A decorrere dal 2005, il monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno di cui all'art. 6, comma 4 del 1° Addendum al Contratto avrà cadenza semestrale.

Art. 10
Clausola di continuità

Restano ferme ed invariate le clausole e le pattuizioni del Contratto di Programma 2001-2005 e degli Addendum N.1, 2 e 3 al Contratto stesso non direttamente modificate e, comunque, non in contrasto con quanto riportato nel presente Addendum.

Roma,

L'Amministratore Delegato
di RFI SpA

Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti

TABELLE

- Tabella 1 - Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, (articolo 7 del Contratto)
- Tabella 2 - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA (articolo 8 del Contratto)
- Tabella 2bis - Altri investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9 del Secondo Addendum al C.d.P. 2001-2005)
- Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo delle reti infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9 del Contratto)
- Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 del Contratto)
- Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 del Contratto)
- Tabella 6 - 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 del Contratto)
- Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC (articolo 14 del Contratto)
- Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2005 (articolo 6 del Quarto Addendum al C.d.P. 2001-2005)

ALLEGATI

Allegato A - Nuovi progetti di Legge Obiettivo

Allegato B - Elenco delle linee di cui è stata autorizzata la dismissione

Tabella 1 - Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, (articolo 7 C.d.P. 2001-2005)

Descrizione	<i>Importi in milioni di euro</i>				
	2001	2002	2003 <i>(*)</i>	2004 <i>(**)</i>	2005
Manutenzione ordinaria	992	1.083	1.116	1.032	1.063
<i>di cui:</i>					
- oneri per beni demaniali	0	77	77	0	0
- costi per manutenzione eccezionale per calamità naturali				24	20
- manutenzione ordinaria in senso stretto	992	1.006	1.039	1.008	1.043
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208	216	170
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	5	8	8	8
Navigazione	48	48	48	48	48
TOTALE GENERALE	1.478	1.535	1.498	1.304	1.289
Trasferimenti Cap.1541 (*)	1.478	1.535	382	1.304	1.289
Conguaglio annuale ex art. 17 (***)	-47	127	-10		
Conguagli ex art. 17 cumulati (***)	-47	80	70		

(*) Alla manutenzione ordinaria 2003 RFI ha provveduto attraverso l'utilizzo di un apposito "Fondo di Manutenzione" per un totale di 977 milioni di €

(**) Le somme indicate tengono conto del definanziamento disposto con D.L. 12/07/2004, convertito con legge 30/07/2004, n. 191

(***) Conguagli positivi se a debito per il gestore, calcolati sulla base delle rendicontazioni certificate disponibili per gli anni 2001, 2002, 2003

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Importi in Miliardi di Euro			
			Stima Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR
Direttice Adriatica	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce		336	336	0	0
Raddoppio della Pescara-Bari			1.020	1.000	12	B
Direttice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona		1.044	1.008	36	0
Direttice Milano-Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia		774	774	0	0
Direttice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre		467	439	28	0
Direttice Tirrenica Nord	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese		948	948	0	0
<i>Immobilizzazioni imma teriali</i>	Potenziamento Asse Livorno - Pisa		134	113	21	0
<i>Interventi ATV su linee convenzionali</i>	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)		349	318	31	0
<i>Interventi alla Rete connesi al sistema AV</i>			852	525	327	0
<i>Sistema Linee di accesso Gotthard</i>	Corridoio europeo 16 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seradina)		1.000	83	0	917
<i>Itinerari internazionali</i>	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale		2.278	0	0	2.278
<i>Riqualificazione stazioni</i>	Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battiaglia		30	30	0	0
<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL		3	3	0	0
	Sub-totale Rete Fondamentale		\$ 286	5.627	455	8
	Ammodernamento infrastrutture	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	0	0
Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito		332	332	0	0
Rete Sardegna	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino		215	215	0	0
Rete Siciliana	Nodo di Palermo (progetto complessivo)		1.073	1.064	0	9
Studi di fattibilità progetti infrastruturali	Raddoppio Palermo-Messina		2.503	2.450	0	52
	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como		2	2	0	0
	Sub-totale Rete Complementare		4.155	4.094	0	61
	RETE COMPLEMENTARE					

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Ultima Costo a Vita Interà (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2006	Riutilizzo FEESR	Importi in M€uro	
							Ulteriori fabbisogni da Stato	
Direttice Milano-Venezia	Sistematizzazione Nodo di Venezia/Nestre		97	97	0	0	0	0
Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo		362	362	0	0	0	0
Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)		170	12	0	0	158	
	Collegamento Aeroporto Malpensa		70	48	22	0	0	0
	Polo manutenzione OMR Roma Smistamento		64	64	0	0	0	0
Nodo di Roma	P.R.G. Roma Tiburtina		72	52	0	0	21	
	PRG di Roma Tuscolana/Castillina (fase) (*)		54	2	52	0	0	0
	Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)		36	10	0	0	26	
	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2^ fase)		54	0	0	0	54	
Nodo di Torino	Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale		29	4	0	0	25	
	Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)		954	753	201	0	0	0
	Linea Chivasso-Aosta		21	21	0	0	0	0
	Potenziamento linea Fossano - Cuneo		15	15	0	0	0	0
Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre		10	10	0	0	0	0
	Sub-totale Nodi		2.009	1.449	275	0	284	
Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)		62	62	0	0	0	0
Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro		105	94	0	0	11	
Sistema Controllo Marcia Treno	Sistema Controllo Marcia Treno (2^ fase)		1.033	1.033	0	0	0	
	Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orsi al Serio, Aosta-Martigny.							
	Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.							
Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase		26	26	0	0	0	0
	Sub-totale Diffusi		1.639	413	413	0	0	0
	Totali generale		17.089	12.798	731	69	3.491	

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

I progetti contrassegnati con (*) presentano un Costo a Vita Interà stimato su base parametrica

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

Tipologia	Programma	Descrizione Intervento	Ultimo Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Ulteriori fabbisogni da Stato
							Importo in milioni
Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia		49	49	0	0	0
Direttice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari Sistematizzazione Nodo di Bari		315	279	20	0	17
Direttice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po		160	145	0	15	0
Direttice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero		60	58	2	0	0
Direttice Casserfa-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia		308	292	16	0	0
Direttice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo		840	666	0	174	0
Direttice Milano/Ventimiglia	Sistematizzazione Tecnologica Milano-Genova		64	62	2	0	0
Direttice Orie-Falconara	Potenziamento Infrastrutturale Orie-Falconara		43	39	5	0	0
Direttice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese		652	612	40	0	0
Nodo di Novara	Sistematizzazione Nodo di Novara		437	378	59	0	0
Nodo di Verona	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona		200	49	151	0	0
Sub-totale Rete Fondamentale			3.184	2.680	238	188	17
Direttice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (1)		825	774	0	52	0
RETE COMPLEMENTARE		Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	355	335	20	0	0
Rete Calabria	Potenziamento Infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido		199	199	0	0	0
Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa		495	474	0	21	0
Sviluppo traffico tradizionale	Ravenna, prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale F.S.		29	24	5	0	0
Sub-totale Rete Complementare			1.903	1.808	26	73	0

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Importi in Meuro	
							Ultteriori fabbisogni da Stato	
<i>Nodo di Bologna</i>	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore		26	26	0	0	0	0
	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna		62	46	16	0	0	0
	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova		157	146	11	0	0	0
<i>Nodo di Genova</i>	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco		210	206	4	0	0	0
	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio		513	473	40	0	0	0
	Raddoppio Milano-Mortara		606	207	399	0	0	0
<i>Nodo di Milano</i>	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa		81	81	0	0	0	0
	Passante Milanese		159	144	15	0	0	0
	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Caserta/Torre Annunziata		239	223	0	17	0	0
<i>Nodo di Napoli</i>	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo		361	361	0	0	0	0
	Raddoppio Prenestina-Lunghezza		75	60	15	0	0	0
	P.G.R. e ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana		73	70	3	0	0	0
<i>Nodo di Roma</i>	Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio		174	174	0	0	0	0
	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le		160	141	19	0	0	0
	Sub-totale Nodi		2.897	2.368	622	17	0	
<i>DIFFUSI</i>	Programma ricerca ERTMS	Ricerca ERTMS		18	14	4	0	0
		Sub-totale Diffusi		18	14	4	0	0
Totale generale			8.002	6.857	849	279	17	

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

(1) I valori includono l'incremento di costo di 31 Meuro 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° 46/2004)

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

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interia (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Ulteriori fabbisogni da Stato
Valichi (*)		258	0	0	0	258
Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttive Adriatica)		800	70	526	0	204
Quadruplicamento Tortona - Voghera (*)		600	4	0	0	596
Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara) (*)		2.500	219	0	0	2.281
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia		1.855	53	1.802	0	0
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase (*)		207	52	0	0	155
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)		1.540	620	921	0	0
Itinerario Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase		62	62	0	0	0
Integrazione Corridoio VIII con Orie/Falconara/ Ancona (Studio)		1	1	0	0	0
Accessibilità a Malpensa da sud		470	0	14	0	456
Sub-totale Rete Fondamentale	8.283	1.080	3.203	0	3.860	
Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio		1.970	286	1.512	172	0
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano (*)		129	26	0	0	103
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento (*)		52	52	0	0	0
Velocizzazione linea Palermo-Agrigento		164	164	0	0	0
Venafro-Termoli (**)		50	0	0	0	0
Battipaglia - Potenza - Metaponto (*)		865	0	0	0	0
Taranto - Metaponto - San Lucido (**)		792	0	0	0	0
S.Gavino-Sassari/Olbia (**)		550	80	1	0	3.976
Roma-Pescara (**)		1.184	0	0	0	0
Palermo-Trapani (**)		432	0	0	0	0
Siracusa-Gela (**)		183	0	0	0	0
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina SpA"		375	23	15	0	338
Sub-totale Rete Complementare	6.745	630	1.627	172	4.417	

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

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Interata (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Riutilizzo FESR	Ulteriori fabbisogni da Stato
	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	150	0	0	0
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	49	28	0	0
NUOVI NODI	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussolengo - Torino e cintura merci	2.375	66	2.309	0	0
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.392	40	0	0	1.352
	Nodo di Milano: 1^ fase potenziamento impianti e itinerari merci (*)	1.200	56	0	0	1.144
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brigonie)	624	624	0	0	0
	Sub-totale Nodi	5.818	985	2.338	0	2.486
	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni (*)	103	0	0	0	103
	SCC Rele Forte (fase ulteriore)	1.033	155	0	0	878
	Sistema Controllo Marcia Treno (3^ fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	566	310	256	0	0
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2^ e 3^ fase)	340	240	30	0	70
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole, fermate e marciapiedi alti	207	207	0	0	0
DIFUSI	Rilevamento termico Boccole (2^ fase)	36	36	0	0	0
	Itinerari merci	181	120	0	0	61
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	149	0	0	52
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	34	50	0	50
	Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza	66	0	23	0	42
	Fondo di riserva progetti Sud	116	16	0	0	100
	Soppressione PL regioni Sud	75	0	45	30	0
	Sub-totale Diffusi	3.056	1.266	405	30	1.366
	Totale generale	23.913	3.960	7.533	202	12.218

Note

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIE

I progetti contrassegnati con (*) presentano un Costo a Vita Interata stimato su base parametrica

(**) Le coperture al 2004 includono le risorse accantonate dal CIPE con la Delibera n° 19/2004 ed assegnate con Delibera 91/2004 (Art. 7 Addendum 4)

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

Importi in Meuro					
Descrizione intervento	2001	2002	2003	2004	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	2.287
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	-	1.000	2.100
Totali generale	284	1.007	542	1.542	5.018
Coperiture finanziarie al 31/12/2004 (Addendum 3)	284	1.007	542	1.542	1.100
Finanziaria 2005					542
Totali 2001-2005					5.018

Tabella 5 -

Impegni del Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 CdP 2001-2005)

Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Ulteriori fabbisogni da Stato	Importi in M euro
Processi, sistemi informativi ed omologazione	138	99	39	0	
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	26	2	0	
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnosi	30	22	7	0	
Studi e sperimentazioni	25	22	3	0	
Totali generali	220	170	51	0	

Tabella 6 - 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 C.d.P. 2001-2005)

				<i>Importi in Meuro</i>
Descrizione intervento	Stima Costo- a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2004	Finanziaria 2005	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	150	31	0
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	553	200	460
Totali generale	1.394	703	231	460

Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC (articolo 14 C.d.P. 2001-2005)

<i>Importi in milioni di €</i>			
Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2004 (*)	Finanziaria 2005 (*)
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	754

<i>Importi in milioni di €</i>			
Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2004 (*)	Finanziaria 2005 (*)
Milano - Verona	4.809		
Verona - Padova (**)	2.744		
Nodo di Milano	41		
Nodo di Verona	470		482
3° 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 (**)	3.222		10

(*) A partire dal 01/01/2003 gli investimenti AV/AC sono finanziati da Infrastrutture SpA

(**) La stima indicata non include le varianti di Vicenza e Padova. Considerando tali varianti, il dossier di valutazione dell'investimento riporta una stima del costo della VR-PD di 3.728 M€, che porta il Totale "Resto del Sistema" a 15.211 M€ ed i Contributi dello Stato a 3.702 M€

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2005

Descrizione Intervento	Totali	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Raddoppio della Fescara-Bari	12.000.000	12.000.000	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bolognese Verona	36.000.000	36.000.000	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Padova-Mestre	27.999.996	27.999.996	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno-Pisa	21.442.495	21.442.495	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino-Lione (compresa progettazione)	30.576.483	30.576.483	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connnessi al sistema AV	327.153.883	327.153.883	-	-	-	-	-	-
Collegamento Aeroporto Malpensa	22.002.264	22.002.264	-	-	-	-	-	-
PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	52.058.855	52.058.855	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Pila-Susa-Stura (progetto complessivo)	201.399.597	201.399.597	-	-	-	-	-	-
Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	19.984.044	-	19.984.044	-	-	-	-	-
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	1.538.998	-	1.538.998	-	-	-	-	-
Potenziamento tecnologico BC-VR-Brennero	16.280.000	-	16.280.000	-	-	-	-	-
Raddoppio Treviglio Bergamo	2.299.998	-	2.299.998	-	-	-	-	-
Sistemazione tecnologica Milano-Genova	4.620.714	-	4.620.714	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Orie-Falconara	39.999.000	-	39.999.000	-	-	-	-	-
Sistema Comandù/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	58.500.483	-	58.500.483	-	-	-	-	-
Sistemazione Nodo di Novara	150.936.595	-	150.936.595	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Verona	4.000.000	-	4.000.000	-	-	-	-	-
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	19.999.954	-	19.999.954	-	-	-	-	-
Ravenna prima fase nuovo scalo merci canale Candiano per merci pericolose e prolungamento dorsale F. S.	4.862.857	-	4.862.857	-	-	-	-	-
Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	15.518.919	-	15.518.919	-	-	-	-	-
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	11.220.269	-	11.220.269	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	4.000.000	-	4.000.000	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviso	40.000.002	-	40.000.002	-	-	-	-	-
Raddoppio Milano-Moitana	398.417.240	-	398.417.240	-	-	-	-	-
Passeante Milanesi	15.000.000	-	15.000.000	-	-	-	-	-
Raddoppio Piemontina Lunghezza	15.000.000	-	15.000.000	-	-	-	-	-
P.G.R. e ACEI Ostiense/I fasteviere e Tuscolana	2.999.783	-	2.999.783	-	-	-	-	-
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	18.846.000	-	18.846.000	-	-	-	-	-
Ricerca ERTMS	4.000.000	-	4.000.000	-	-	-	-	-
Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma (tutti direttive Admatica))	526.158.319	-	-	526.158.319	-	-	-	-
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.802.000.000	-	-	1.802.000.000	-	-	-	-
Completiamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	920.551.721	-	-	920.551.721	-	-	-	-
Accessibilità a Malpensa da sud	14.000.000	-	-	14.000.000	-	-	-	-
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	1.511.882.878	-	-	1.511.882.878	-	-	-	-
S.Gavino-Sassari/Olbia	500.000	-	-	500.000	-	-	-	-
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina SpA"	15.000.000	-	-	15.000.000	-	-	-	-
Sistemazione a PRG Firenze-SMN	28.405.595	-	-	28.405.595	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussolengo-Torino e cintura metropolitana	2.309.450.000	-	-	2.309.450.000	-	-	-	-

TABELLA 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2005

DESCRIZIONE INTERVENTO	TOTALE	TABELLA 2	TABELLA 2bis	TABELLA 3	TABELLA 4	TABELLA 5	TABELLA 6	TABELLA 7
Sistema Controllo Marcia Treno (3 ^a fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	256.460.000	-	-	256.460.000	-	-	-	-
Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2 ^a e 3 ^a fase)	30.000.000	-	-	30.000.000	-	-	-	-
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	50.000.000	-	-	50.000.000	-	-	-	-
Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza	23.160.000	-	-	23.160.000	-	-	-	-
Soppressione PL, regioni Sud	45.000.000	-	-	45.000.000	-	-	-	-
Mantenimento straordinaria di linee ed impianti	542.279.744	-	-	542.279.744	-	-	-	-
Processi, sistemi informatici ed omologazione	38.627.705	-	-	-	38.627.705	-	-	-
Prototipi, Dimostratori - Impianti sperimentali	2.318.000	-	-	-	-	2.318.000	-	-
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	7.310.000	-	-	-	-	7.310.000	-	-
Studi e sperimentazioni	2.620.915	-	-	-	2.620.915	-	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	30.991.112	-	-	-	-	30.991.112	-	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	200.000.000	-	-	-	-	200.000.000	-	-
Contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge 289/2002 (legge finanziaria 2003)	763.625.581	-	-	-	-	-	763.625.581	-
TOTALE GENERALE	10.700.000.000	730.633.573	849.024.886	7.532.568.512	542.279.744	50.876.621	230.981.112	763.625.581

Importi in euro

Allegato A: Nuovi progetti di Legge Obiettivo

Importi in Meuro

Descrizione Obiettivi	Descrizione progetto	Stima PPI 2004	Note
Sviluppo Rete di Integrazione europea	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Ronchi-Trieste	1.929	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 2,9 M€
	Velocizzazione Linea Battipaglia – Paola – Reggio Calabria	230	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,9 M€
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	535	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,3 M€
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno - Luino	1.270	
	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	1.412	
	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	507	In fase di approvazione del progetto preliminare il CIPE ha concesso un contributo di 11,6 Meuro a valere sulle risorse di L.O. (delibera CIPE n°45 del 20/12/2004). Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	305	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Nuovo collegamento Palermo-Catania	4.000	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,3 M€
	Studio Valico Sempione (compreso studio galleria elicoidale tra Domodossola e Iselle)	2	
	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento)	4.200	
Incremento qualità dell'offerta	AV/AC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	22.000	
	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero)	2.500	
	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	4.300	
	Valico del Brennero (Fortezza-Innsbruck)	2.200	La stima dell'investimento è stata rideterminata in 2.550 Meuro in sede di approvazione del progetto preliminare con un assegnazione di risorse pari a 45 Meuro valere sulla L.O. (esito seduta CIPE del 20/12/2004)
		45.390	
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	185	La stima dell'investimento è stato rideterminata in 203,7 Meuro in sede di approvazione del progetto preliminare (delibera CIPE n°82 del 20/12/2004)
	Potenziamento linea Gallarate-Rho	287	
		472	
	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Venezia	220	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Verona	90	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,1 M€
Sviluppo rete merci	Linea Passo Corese-Rieti	792	
	Diretrice Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	1.868	
	Diretrice Orte-Falconara: Raddoppio PM 228-Castelplanio	573	
	Accessibilità da nord a Malpensa	1.200	
		4.744	
Ulteriori Investimenti al Sud	Linea Pontremolese: completamento raddoppi	2.194	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,5 M€
	Centro Intermodale del Tevere	55	
		2.249	
	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	76	Il DIM MIT-MEF del 30/12/2004 assegna un contributo quindicennale per la progettazione di 0,4 M€
	Raddoppio tratta Catania - Siracusa	1.500	
		1.576	
Totale complessivo		54.431	

I progetti beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo); pertanto i costi sono definitivamente individuati solo all'atto dell'approvazione del progetto da parte del CIPE

Allegato B: Linee dismesse dall'esercizio ferroviario

Descrizione linea	Decreto di dismissione
Bra - Ceva	D.M. n° 78T del 29/05/2001
Noto - Pachino	D.M. n° 42T del 05/06/2002
Castelvetrano - Ribera	D.M. n° 8T del 15/03/2004
Licata - Licata Porto	D.M. n° 19 del 23/06/2004
Siracusa - Siracusa Centrale	D.M. n° 19 del 23/06/2004
Casarsa - Pinzano	D.M. n° 1 del 14/01/2005

4° ADDENDUM AL "CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005 TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE E RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A."

IL C I P E

VISTO l'art. 2, comma 1, della legge 4 giugno 1991, n. 186, istitutiva del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET);

VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A (FS S.p.A.);

VISTO l'art. 3, comma 1, del decreto Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, intitolata "delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (c.d. "Legge obiettivo"), parzialmente modificata dalla legge 1 agosto 2002, n. 166, e visto il decreto attuativo della legge citata;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che all'art. 75 prevede che la "Infrastrutture S.p.A." finanzi priorariamente, anche attraverso la costituzione di uno o più patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema alta velocità/alta capacità", tra l'altro al fine di ridurre la quota a carico dello Stato e reperendo le risorse necessarie per i finanziamenti sul mercato bancario e su quello dei capitali secondo criteri di trasparenza e di economicità, e che – nell'ottica di preservare l'equilibrio economico-finanziario della Società – pone a carico dello Stato l'onere per il servizio della parte del debito nei confronti della Società stessa che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema predetto;

VISTA la legge 30 dicembre 2004, n. 311, che, alla tabella D, reca un ulteriore apporto al capitale sociale di FS S.p.A. di 10.700 Meuro per il triennio 2005-2007;

VISTA la propria delibera 12 agosto 1992 (G.U. n. 202/1992) con la quale l'Ente FS è stato trasformato in società per azioni ed in base alla quale l'esercizio del diritto di azionista compete, d'intesa, al Ministro dell'economia e delle finanze ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la nota del 31 luglio 2000 con la quale l'allora Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica ha approvato il progetto di riassetto societario della menzionata Società;

VISTO l'atto di concessione a FS S.p.A. di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, ed avente scadenza al 31 ottobre 2060;

VISTO il "Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica" sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunziato con delibera 1 febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 64/2001), e che è stato approvato con decreto Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria presentato dal Governo per il periodo 2004-2007 che conferma l'obiettivo programmatico generale di destinare al Mezzogiorno il 30% del complesso delle risorse ordinarie per spese in conto capitale;

VISTO il contratto di programma 2001-2005 (di seguito denominato "contratto di programma"), sottoscritto il 2 maggio 2001 dall'allora Ministro dei trasporti e della navigazione e dall'Amministratore delegato della società FS S.p.A., contratto sul quale questo Comitato ha espresso parere definitivo con delibera 4 aprile 2001, n. 44 (G.U. n. 102/2001), e visto in particolare l'art. 6, punto 3, di detto contratto, che pone a carico del gestore dell'infrastruttura l'onere di predisporre il Piano di priorità degli investimenti (PPI) per modulare nel tempo la realizzazione delle opere di cui al contratto stesso e che demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze – di sottoporre a questo Comitato detto piano, anche al fine di rilevare il fabbisogno finanziario per le singole annualità;

VISTO lo Statuto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A.), Società che, a seguito della scissione parziale di FS S.p.A., è subentrata a tutti gli effetti a FS S.p.A. medesima nei rapporti in essere per quanto riguarda l'atto di Concessione ed il contratto di programma;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (suppl. ord. n. 51 a G.U. n. 68/2002), con la quale questo Comitato ha proceduto all'approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche ai sensi della legge n. 443/2001;

VISTA la delibera 28 marzo 2002, n. 12, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in ordine alla bozza di 1° addendum al contratto di programma 2001-2005, subordinatamente al recepimento di un complesso di indicazioni, e vista la delibera 2 agosto 2002, n. 66, con la quale questo Comitato stesso si è espresso positivamente in merito alla citata bozza di 1° addendum nella versione modificata in relazione alle osservazioni delle Commissioni parlamentari;

VISTA la delibera 29 settembre 2002, n. 85, con la quale questo Comitato ha approvato il PPI, nella versione settembre 2002, per l'anno 2003 anche per quanto attiene ai riflessi di ordine finanziario ed ha formulato una serie di indicazioni, tra l'altro prevedendo l'immediato avvio dello studio di fattibilità di 7 ulteriori interventi nel Mezzogiorno;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 29, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in ordine alla bozza di 2° addendum al contratto di programma 2001-2005, subordinatamente al recepimento di un complesso di indicazioni, e vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole

in merito alla bozza di 2° addendum nella versione modificata in relazione alle considerazioni di questo Comitato e alle indicazioni delle Commissioni parlamentari;

VISTA la delibera 13 novembre 2003, n. 103, con la quale questo Comitato ha approvato il PPI nella versione ottobre 2003, anche per quanto attiene alle occorrenze finanziarie relative al 2004, ed ha formulato raccomandazioni in merito alla struttura del piano medesimo, all'aggiornamento delle stime e dei costi degli investimenti e agli investimenti nel Mezzogiorno, mentre per gli anni successivi al 2004 ha approvato il piano suddetto in via programmatica, condividendone il disegno di rete complessivo;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 23, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in ordine alla bozza di 3° addendum al contratto di programma 2001-2005, subordinatamente al recepimento di un complesso di indicazioni, invitando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoporre nuovamente la suddetta bozza di 3° addendum qualora, a seguito dei pareri delle Commissioni parlamentari, fossero previste modifiche sostanziali dei contenuti già esaminati;

VISTA la delibera 20 dicembre 2004, n. 91, con la quale questo Comitato ha approvato il PPI – edizione aprile 2004, anche per quanto attiene alle occorrenze finanziarie relative al 2005, condividendo, come già rilevato nella citata delibera n. 103/2003, il disegno complessivo di rete, anche per quanto riguarda il Mezzogiorno, nonché la tempistica prevista in via programmatica per la realizzazione del piano, che resta comunque condizionata alle disponibilità di bilancio;

VISTE le delibere 27 maggio 2005, con le quali questo Comitato ha approvato, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata legge n. 443/2001 i progetti preliminari della "diretrice Orte Falconara - raddoppio tratta ferroviaria Spoleto Terni", del "potenziamento della linea Rho – Arona: tratta Rho – Gallarate", del "collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia" e del "completamento raddoppio Messina Catania: potenziamento linea ferroviaria Giampilieri – Fiumefreddo", fissando – ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 – il limite di spesa dell'intervento, e viste le delibere in data odierna con le quali questo Comitato ha altresì approvato i progetti preliminari del "raddoppio linea ferroviaria Finale Ligure – Andora" e del "nodo ferroviario di Falconara" stabilendo del pari il limite di spesa;

VISTA la nota 6 maggio 2005, n. 11590/2005/SP, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di 4° addendum al contratto di programma 2001-2005, corredata di relazione illustrativa contenente in allegato, coerentemente a quanto prescritto dalla delibera n. 91/2004, il rapporto "ammodernamento infrastrutturale Piano sicurezza – piano delle attività";

CONSIDERATO che con delibere 31 gennaio 2003, n. 2, (G.U. n. 104/2003), 25 luglio 2003, n. 24 (G.U. n. 187/2003), e 5 dicembre 2003, n. 114 (G.U. n. 75/2004) sono state formulate indicazioni sulle modalità di finanziamento del sistema AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli in relazione alle disposizioni di cui al menzionato art. 75 della legge n. 289/2002 e che con delibera 18 marzo 2005, n. 1 (G.U. n. 150/2005), sono stati approvati i dossier di valutazione economico-finanziaria relativi al suddetto asse

Torino-Milano-Napoli, al terzo valico dei Giovi ed alla "linea alta velocità/alta capacità Milano-Verona-Padova-(Venezia)", ai fini della attuazione del citato articolo della legge n. 289/2002;

CONSIDERATO che le occorrenze finanziarie relative al 2005 di cui al citato PPI – edizione 2004 esauriscono i fabbisogni finanziari del vigente contratto di programma ma non quelli degli investimenti ferroviari ivi inclusi, fabbisogni che verranno "riportati" sul nuovo contratto di programma 2006-2010, in corso di predisposizione;

CONSIDERATO che, nella citata relazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti specifica che per l'anno 2003 RFI S.p.A. è stata chiamata a provvedere con proprie risorse alla manutenzione ordinaria utilizzando specifico fondo per un totale di 977 Meuro, e che il Dipartimento del Tesoro ha pertanto ritenuto opportuno che il contratto di programma fosse integrato con tale precisazione;

CONSIDERATO che il 2005 rappresenta l'ultimo anno di validità del citato contratto di programma e ritenuto che un puntuale aggiornamento della tabella di raffronto tra PPI e 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che indichi dettagliatamente le fonti finanziarie disponibili ed il fabbisogno complessivo, debba essere effettuato nell'ambito del nuovo contratto di programma;

P R E N D E A T T O

- che lo schema di 4° addendum ha per oggetto:
 - l'aggiornamento degli oneri di esercizio di cui alla tabella 1 del contratto di programma (incremento degli oneri per la manutenzione ordinaria, coefficienti K1 e K2 da corrispondere agli utenti della rete sino all'automazione, contributi ex art. 5 DPR 277/1998, contributi per obbligo collegamenti ferroviari via mare) riportati per gli anni 2004 e 2005, in linea – rispettivamente – con la riduzione di 75 Meuro disposta per l'anno 2004 con il decreto legge 12 maggio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, e con la dotazione stanziata dalla legge finanziaria 2005 (1.289,1 Meuro);
 - l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel contratto di programma, in funzione di quanto riportato nel PPI – edizione aprile 2004 a seguito dell'aggiornamento dei costi di alcuni interventi e dell'inserimento di una serie di nuovi progetti;
 - la ripartizione delle risorse recate dalla tab. D della legge finanziaria per il 2005 (10.700 Meuro) in conformità alle indicazioni del PPI – edizione aprile 2004, che ha evidenziato un fabbisogno complessivo per il 2005 di 10.737 Meuro (art. 6, tabella 8); con la precisazione che la differenza tra risorse stanziate e fabbisogni è stata compensata riducendo, sulla base di più recenti previsioni del Gestore della rete, l'importo relativo ai contributi dello Stato nella fase di costruzione del "Sistema alta velocità/alta capacità";

- la riallocazione di 549,5 Meuro rinvenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" inseriti nel PON trasporti 2000-2006 in favore di interventi ferroviari nel Mezzogiorno;
- l'avvio del finanziamento del nuovo progetto "ammodernamento infrastrutturale piano sicurezza", relativo ad interventi di tutela dell'infrastruttura, delle stazioni, dei nodi ferroviari, delle opere d'arte ferroviarie progetto per il quale è stato trasmesso da RFI S.p.A. il documento informativo richiesto da questo Comitato nella delibera n. 91/2004;
- la parziale rimodulazione, da effettuare sulla base delle risultanze delle progettazioni preliminari, delle risorse (63,58 Meuro) già allocate con il 3° addendum ai 7 interventi nel Mezzogiorno per i quali il Comitato ha assegnato, con delibera n. 91/2004, l'importo di 16,23 Meuro per la progettazione preliminare a valere sulle risorse accantonate con delibera 29 settembre 2004, n. 19 (G.U. n. 254/2004) sul fondo "progettazioni RFI nel Mezzogiorno";
- la attuazione dei dispositivi previsti dalla citata delibera n. 91/2004 in merito al monitoraggio degli interventi (monitoraggio degli investimenti nel settore sicurezza e diversa cadenza del reporting sul monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno);
- che l'articolazione dell'addendum risulta la seguente:

Tabella del Contatto di programma	Importo (Meuro)
Tabella 2 - investimenti previsti dal piano di impresa 1999-2003 di FS S.p.A.	731
Tabella 2 - bis altri investimenti previsti dal piano di impresa 1999-2003 di FS S.p.A. trasferiti al C.d.p. 2001-2005	849
Tabella 3 - nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005	7.533
Tabella 4 - investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005	542
Tabella 5 - impegni del gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità	51
Tabella 6 - progetti di risanamento acustico ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno	230
Tabella 7 - contributi dello Stato ex legge 78/1994 e contributi dello Stato ex legge n. 289/2002	764
Totale	10.700

- che la quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno, al netto dei contributi dello Stato ex lege n. 78/1994 e dei contributi dello Stato ex lege n. 289/2002 previsti per la fase di costruzione del "Sistema alta velocità/alta capacità", è pari al 38% circa e che, considerando anche i suddetti oneri, la quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno si attesta al 35% circa;
- che la suddetta ripartizione di risorse recate dalla legge finanziaria per il 2005 assicura il completamento della copertura finanziaria dei seguenti progetti

- preliminari approvati, solo ai fini del ricorso alle procedure della legge n. 443/2001, da questo Comitato, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche con le delibere sopra citate: "diretrice Orte Falconara - raddoppio tratta ferroviaria Spoleto Terni", "completamento raddoppio Messina Catania: potenziamento linea ferroviaria Giampilieri – Fiumefreddo", "raddoppio linea ferroviaria Finale Ligure – Andora" e "nodo ferroviario di Falconara";
- che risultano sostanzialmente ottemperate le prescrizioni contenute nella delibera n. 23/2004 con la quale il Comitato ha espresso parere favorevole sul 3° addendum;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sulla bozza di addendum al contratto di programma 2001-2005 nella stesura esaminata nell'odierna seduta

INVITA

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

- a dare atto che nell'esercizio 2003 RFI S.p.A. ha provveduto alla totale copertura degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria attraverso autofinanziamento;
- a inviare bozza dell'addendum alle Commissioni parlamentari per il prescritto parere;
- a sottoporre nuovamente lo schema di addendum a questo Comitato dopo la formulazione del parere da parte delle Commissioni parlamentari al fine di una valutazione collegiale delle osservazioni formulate dalle suddette Commissioni, qualora vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti della bozza esaminata da questo Comitato.

Roma, 29 luglio 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

All 3



Ammodernamento infrastrutturale Piano sicurezza

- Piano delle attività -

aprile 2005

Indice

I Progetti per la tutela dell'infrastruttura	3
Progetto Tutela delle Stazioni.....	3
Progetto A.R.S.I. (Apertura Remotizzata Stazioni Impresenziate).....	9
Tutela dei Nodi Ferroviari.....	12
Tutela opere d'arte	16
<i>Gallerie</i>	16
<i>Ponti e viadotti</i>	19
Tutela Linee di contatto.....	20
Tutela Locali Circolazione	21
<i>Sottostazioni elettriche.....</i>	21
<i>Locali di gestione dell'esercizio ferroviario</i>	22
Altri Asset di RFI	26

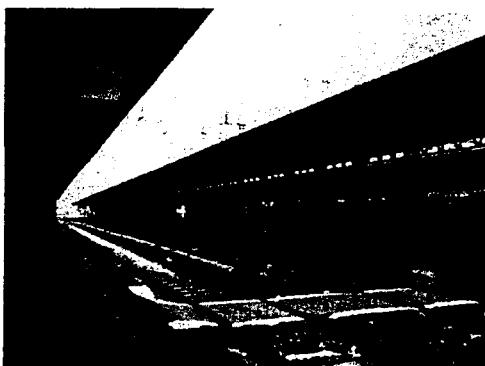
I Progetti per la tutela dell'infrastruttura

Nel presente documento sono individuati i siti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale presso i quali realizzati i progetti di security sviluppati dalla Protezione Aziendale RFI, i cui finanziamenti sono stati richiesti a valere (Piano di Priorità degli Investimenti – aggiornamento 2004).

Sono allegati al presente documento i progetti tecnici di massima relativi agli interventi descritti nel progetto "Ammodernamento Infrastrutturale Piano Sicurezza".

Progetto Tutela delle Stazioni

Le stazioni, in particolare quelle che servono le grandi città, si trovano proprio nel cuore della vita cittadina. Talune, con le loro importanti strutture architettoniche, sono soggette a vincoli del Ministero dei Beni Culturali con la naturale conseguenza di una più difficile gestione degli ambienti, che richiedono invece di essere considerati conformemente alle odierno, mutate, esigenze di sicurezza, condizioni di traffico, pretese commerciali.



Molte stazioni attendono o sono in via di essere funzionalmente ristrutturate, innovative e trasformate in un centro di comunicazioni e di servizi efficiente, aperto ed accogliente, in grado perciò di presentarsi nella migliore veste al cruciale momento di incontro tra l'impresa ed i suoi clienti e come punto nodale infrastrutturale fra i trasporti internazionali, nazionali ed i sistemi di trasporto locale.

In buona sostanza, ad un elevato livello di qualità del servizio di trasporto ferroviario offerto si tratta di accompagnare la possibilità di rendere appetibili e competitive per gli operatori economici le aree commerciali delle stazioni attraverso una attenta opera di riqualificazione. L'efficientamento e la diversificazione dei servizi al pubblico, l'igiene e la sicurezza sono i principali fattori idonei a valorizzare i siti ferroviari portandoli ad un ottimale livello di potenziale commerciale.

La società RFI, quindi, si trova a misurarsi con nuovi ed imperativi modelli di sviluppo economici e sociali che richiedono elevate capacità e caratteristiche di flessibilità tali da consentire adattamenti in tempi rapidi; adattamenti naturalmente tesi al perseguitamento di livelli di qualità alti e comunque tali da poter essere percepiti dalla collettività e dal mondo economico in maniera apprezzabile.

Tra i citati fattori di successo per il conseguimento degli auspicati standard qualitativi, la sicurezza del patrimonio aziendale, l'incolomità personale del cliente e delle risorse

umane societarie rappresenta un elemento di grande rilievo per le scelte del management. Proprio con particolare riferimento a quest'ultimo si rende necessario intervenire con:

- scelte strutturali in linea con i principi di affidabilità e sicurezza;
- coordinamento tra le diverse realtà societarie;
- realizzazione di politiche e di piani operativi volti a fronteggiare quegli eventi non competitivi causati dall'uomo ed aventi natura dolosa.

Il conseguimento degli obiettivi prefissati per il particolare settore comporta, per la Protezione Aziendale di RFI, un'opera di razionalizzazione ed ottimizzazione dell'insieme delle risorse utilizzabili per investimenti o per altre spese necessarie a ridurre i rischi e, ove possibile, eliminarli.

Indubbiamente si tratta di un processo di riqualificazione che non si presenta né facile, né di immediata totale fattibilità. La responsabile consapevolezza della complessità e delle criticità del lavoro da svolgere, cui ora si è appena accennato, richiede un approccio corretto.

Ciò è possibile solo attraverso una pianificazione delle attività che dovranno essere eseguite, delle linee ispiratrici che non devono mai essere perse di vista e degli obiettivi - sicurezza fisica e patrimoniale, serenità del cliente, valorizzazione delle aree di stazione - che si intendono perseguire.

Il tentativo di sviluppare con questo documento i concetti di base si articola proprio secondo tali criteri.



Come si è già avuto modo di riferire, le stazioni ferroviarie e le aree ad esse circostanti, sono interessate agli stessi fenomeni sociali delle grandi città in cui sono inserite.

Risentono quindi del contesto economico e culturale del tessuto urbano, del quale peraltro rappresentano una virtuale grande porta di ingresso o di uscita, ma anche luogo di quotidiana aggregazione umana.



Quest'ultima caratteristica fa sì che le aree di stazione, fatte le debite proporzioni, riproducano i fenomeni urbani esaltandone le contraddizioni ed i disagi. La presenza, sia pur contenuta, di disadattati, vagabondi e microcriminali, viene così ad essere immediatamente percepita come pericolo dalla generalità delle persone.

Le caratteristiche del fenomeno in esame sono varie e soprattutto da porre in relazione a:

- nuove forme emergenti di microcriminalità;

- facilità di aggregazione in gruppi;
- possibilità di interventi preventivi e/o repressivi offerti dall'ordinamento giuridico;
- pressante domanda di sicurezza da parte dei clienti e del personale FS.

In tale ambito, considerate le istanze interne, il quadro generale che se ne può trarre e le considerazioni conseguenti, impongono l'adozione di una adeguata ed incisiva azione a carattere precipuamente preventivo in grado di originare dei fenomeni di illegalità o comunque di microcriminalità. Gli attuali sistemi di sicurezza dei siti ferroviari oggi in essere prendono spunto e trovano la loro collocazione nel nostro Ordinamento oltre che dalle norme penali generali anche nel D.P.R. 11\7\1980 nr. 753, che detta norme in materia di Polizia e Sicurezza proprio nell'ambito ferroviario e regola l'attività operativa della Polizia ferroviaria.

La Protezione Aziendale di RFI e la Polizia Ferroviaria, unitamente interessate ad una efficiente predisposizione dell'attività di contrasto alla microcriminalità, concordano programmi, individuano obiettivi, predispongono difese e strumenti nell'ambito del sistema ferroviario.

Con particolare riferimento alle grandi stazioni è essenziale ottenere:

- il controllo delle aree di stazione costituite da:
 - accessi ed uscite delle stazioni ferroviarie;
 - sale d'attesa;
 - sottopassaggi,
 - piani ammezzati;
 - tunnel di collegamento;
 - biglietterie;
 - esercizi commerciali e relativi atrii di transito;
 - locali di ristoro;
 - uffici;
 - convogli in partenza e/o in transito;
 - depositi bagagli;
- la costituzione di un dispositivo articolato e flessibile con personale che assicuri il controllo di tutti i punti sensibili tenendo presente che l'esperienza fin qui acquisita ha dimostrato che i malintenzionati agiscono solitamente nell'attimo in cui i viaggiatori:
 - cendono e/o salgono dai convogli;
 - transitano sotto i tunnel di raccordo meno frequentati;
 - sostano nelle sale di attesa o nei locali di ristoro;
 - sono nei pressi delle biglietterie.

Il progetto prevede la creazione di control room presso gli uffici Polfer presenziati h24 delle stazioni maggiori. Laddove il presenziamento non venga assicurato nell'arco dell'intera giornata, sarà possibile inviare le immagini in remoto presso Questure o altre Forze dell'Ordine. In entrambi i casi è comunque possibile la remotizzazione delle immagini sulla rete geografica societaria, che consentirà la visualizzazione delle stesse presso la Sala Situazioni di Roma Toburtina e qualunque altra workstation abilitata. Gli impianti di videosorveglianza pongono le loro basi sulla trasmissione delle immagini in formato digitale mediante protocollo di comunicazione TCP/IP, in modo da rendere il sistema altamente flessibile e riconfigurabile.

Piano degli interventi

Si riporta qui di seguito il dettaglio dei possibili siti:

Compartimento	Luogo
Ancona	Foligno
Ancona	Perugia
Bari	Brindisi
Bari	Taranto
Bologna	Ozzano
Bologna	Ferrara
Bologna	Modena
Bologna	Piacenza
Bologna	Ravenna
Bologna	Rimini
Firenze	Chiusi C.T.
Firenze	La Spezia C.le
Firenze	Livorno C.le
Firenze	Pietrasanta
Firenze	LUCCA
Firenze	Pisa Aeroporto
Genova	Genova Sampierdarena
Genova	Imperia Oneglia
Genova	Savona
Genova	Ventimiglia
Genova	RAPALLO
Genova	S.MARGHERITA LIGURE-PORTOFINO
Genova	VERNAZZA
Genova	SERRAVALLE SCRIVIA
Genova	PIETRA LIGURE
Genova	ROSSIGLIONE
Milano	Brescia
Milano	Busto A.
Milano	Lecco
Milano	Monza

Milano	Pavia
Milano	Sondrio
Milano	Pontida
Milano	Arcore
Milano	PASSANTE Mi. Dateo
Milano	PASSANTE Mi.Lancetti
Milano	PASSANTE Mi.P.Garib.
Milano	PASSANTE Mi.Repubblica
Milano	PASSANTE Mi.Venezia
Milano	PASSANTE Villapizzone
Napoli	Aversa
Napoli	Battipaglia
Napoli	Benevento
Napoli	Torre Annunziata C.le
Napoli	TELESE-CERRETO
Napoli	ALBANOVA
Napoli	AVELLINO
Napoli	CAPUA
Napoli	MINTURNO-SCAURI
Napoli	PORTICI-ERCOLANO
Napoli	VIETRI SUL MARE
Palermo	Caltanissetta Centrale
Palermo	Termini Imerese
Palermo	AGRIGENTO CENTRALE
Palermo	LENTINI DIRAMAZIONE
Palermo	TAORMINA
Palermo	MILAZZO
Palermo	PATTI-S.PIERO PATTI
Palermo	S.AGATA DI MILITELLO
Palermo	SIRACUSA
Palermo	CALTAGIRONE
Reggio Calabria	Catanzaro L.
Reggio Calabria	Crotone
Reggio Calabria	Gioia T.
Reggio Calabria	Lamezia T.C.
Reggio Calabria	Agropoli
Reggio Calabria	Vibo Pizzo
Reggio Calabria	Bagnara
Reggio Calabria	Bovalino
Reggio Calabria	Cetraro
Roma	Ciampino
Roma	Avezzano
Roma	Cassino
Roma	Ciampino

Roma	Formia
Roma	Orte
Roma	Roma Tiburtina AV
Roma	ROMA AURELIA
Roma	VITERBO PORTA FIORENTINA
Roma	VITERBO PORTA ROMANA
Roma	CISTERNA DI LATINA
Roma	FONDI-SPERLONGA
Roma	LATINA
Roma	MONTE S.BIAGIO
Roma	PRIVERNO-FOSSANOVA
Roma	SEZZE ROMANO
Roma	FRASCATI
Roma	VELLETRI
Torino	Alessandria
Torino	Chivasso
Torino	Novara
Torino	AOSTA
Torino	CHAMBAVE
Torino	CHATILLON S.VINCENT
Torino	QUART
Torino	LIMONE
Torino	ASTI
Torino	BARDONECCHIA
Torino	OULX C.C.S.
Torino	VERCELLI
Trieste	Monfalcone
Trieste	Trieste Centrale
Venezia	CALALZO-PIEVE DI CADORE-CORTINA
Venezia	PONTE NELLE ALPI-POLPET
Venezia	TERME EUGANEE-ABANO-MONTEGROTTO
Venezia	S.DONA' DI PIAVE-JESOLO
Verona	Bolzano
Verona	Mantova
Verona	Trento
Verona	S. Candido
Verona	Ostiglia
Verona	Ponte Gardena
Verona	ROVERETO
Verona	Vipiteno
Verona	DESENZANO
Verona	Peschiera

Progetto A.R.S.I. (Apertura Remotizzata Stazioni Impresenziate)

RFI ha da anni avviato un piano di sviluppo per migliorare la regolazione della circolazione dei treni attraverso sistemi automatici di controllo centralizzato del traffico (CTC). A seguito di ciò, numerose stazioni sono divenute parzialmente o totalmente impresenziate, con conseguenze dirette per la salvaguardia del patrimonio Aziendale.



RFI, al fine di garantire la protezione delle strutture ferroviarie che rimangono impresenziate, ha realizzato sistemi di sorveglianza e controllo dei posti di servizio telecomandati, collegati ad allarme che si attiva sia localmente che presso la sede del Dirigente Centrale Operativo (DCO).

Tali sistemi, che hanno caratteristiche protettive degli apparati, consentono al DCO di avere - tramite accensioni di apposite spie ottiche ed acustiche - informazioni concernenti:

- allarme antintrusione;
- allarme antincendio.

Appare evidente che le protezioni attuate dalla Società riguardano esclusivamente i locali in cui sono presenti apparecchiature connesse alla circolazione dei treni e alla relativa sicurezza e non quei locali adibiti a semplice accoglienza del pubblico e di carattere commerciale.

Scopo del sistema è la messa in sicurezza dei locali sensibili (Ufficio Movimento, Sala Relè, ed uffici ex-C.S., ove sono installati impianti tecnologici di interesse) presenti nelle Stazioni impresenziate attraverso l'adozione di protezioni passive e la realizzazione di un sistema tecnologico di controllo accessi.

Piano degli interventi

Il piano delle attività prevede altri interventi in ulteriori stazioni impresenziate.

Compartimento	Luogo	Tratta
Bari	CAROVIGNO	BARI-LECCE
Bari	CISTERNINO	BARI-LECCE
Bari	LISIDE	BARI-LECCE
Bari	MAGNA GRECIA	BARI-LECCE
Bari	MARCONI	BARI-LECCE

Bari	ALBANO DI LUCANIA	METAPONTO-POTENZA
Bari	BERNALDA	METAPONTO-POTENZA
Bari	BRINDISI DI MONTAGNA	METAPONTO-POTENZA
Bari	CALCIANO	METAPONTO-POTENZA
Bari	CAMPOMAGGIORE	METAPONTO-POTENZA
Bari	GRASSANO	METAPONTO-POTENZA
Bari	PISTICCI	METAPONTO-POTENZA
Bari	SALANDRA	METAPONTO-POTENZA
Bari	TRIVIGNO	METAPONTO-POTENZA
Bari	VAGLIO BASILICATA	METAPONTO-POTENZA
Bologna	Conselice	Faenza/Lavezzola
Bologna	Cotignola	Faenza/Lavezzola
Bologna	Granarolo Faentino	Faenza/Lavezzola
Bologna	Massa Lombarda	Faenza/Lavezzola
Bologna	S. Agata sul Santerno	Faenza/Lavezzola
Bologna	S. Patrizio	Faenza/Lavezzola
Bologna	Grizzana	Firenze/Bologna
Bologna	Monzuno-Vado	Firenze/Bologna
Bologna	Pianoro	Firenze/Bologna
Bologna	S. Benedetto Val di Sambro	Firenze/Bologna
Bologna	Vaiano	Firenze/Bologna
Bologna	Vernio M.C.	Firenze/Bologna
Genova	ALESSIO	GE-XXMIGLIA
Genova	ALBISOLA	GE-XXMIGLIA
Genova	ARENZANO	GE-XXMIGLIA
Genova	CELLE	GE-XXMIGLIA
Genova	GENOVA PRA	GE-XXMIGLIA
Genova	SPOTORNO-NOLI	GE-XXMIGLIA
Milano	Abbadia Lariana	MILANO-TIRANO
Milano	Bellano T.T.	MILANO-TIRANO
Milano	Delebio	MILANO-TIRANO
Milano	Dervio	MILANO-TIRANO
Milano	Dorio	MILANO-TIRANO
Milano	Fiumelatte	MILANO-TIRANO
Milano	Lierna	MILANO-TIRANO
Milano	Mandello del Lario	MILANO-TIRANO
Milano	Olcio	MILANO-TIRANO
Milano	Piona	MILANO-TIRANO
Milano	Regoledo	MILANO-TIRANO
Milano	Varennna Esino	MILANO-TIRANO
Napoli	AMOROSI-MELIZZANO	CASERTA/BENEVENTO
Napoli	PONTE CASALDUNI	CASERTA/BENEVENTO
Napoli	S.LORENZO MAGGIORE	CASERTA/BENEVENTO
Napoli	VALLE DI MADDALONI	CASERTA/BENEVENTO

Palermo	GRAMMICHELE	LENTINI/GELA
Palermo	MILITELLO	LENTINI/GELA
Palermo	NISCEMI	LENTINI/GELA
Palermo	VIZZINI	LENTINI/GELA
Palermo	BALESTRATE	PALERMO/TRAPANI
Palermo	CALATAFIMI	PALERMO/TRAPANI
Palermo	CASTELLAMMARE DEL GOLFO	PALERMO/TRAPANI
Palermo	CINISI-TERRASINI	PALERMO/TRAPANI
Palermo	PARTINICO	PALERMO/TRAPANI
Palermo	SEGESTA-TEMPIO	PALERMO/TRAPANI
Palermo	TRAPPETO	PALERMO/TRAPANI
Reggio Calabria	Curinga	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	Cutro	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	Favazzina	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	Palmi	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	S.Pietro M.	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	Scilla	LAMEZIA/REGGIO C
Reggio Calabria	Africo	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Ardore	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Brancaleone	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	C.Spartivento	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Condofuri	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Ferruzzano	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Gioiosa J.	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Locri	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Marina S. Lorenzo	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Palizzi	REGGIO C/ROCCELLA
Reggio Calabria	Siderno	REGGIO C/ROCCELLA
Roma	ARCE	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	COLFELICE	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	COMPRE S. VINCENZO	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	FONTANA LIRI	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	FONTANA LIRI INFERIORE	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	ISOLA LIRI	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	RIDOTTI-COLLEPIANO	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	SANTOPADRE	ROCCASECCA/AVEZZANO
Roma	SORA	ROCCASECCA/AVEZZANO
Torino	BISTAGNO	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	CAIRO MONTEMOTTE	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	CASSINE	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	DEGO	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	GAMALERO	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	MOMBALDONE R.	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	MONTECHIARO DEN.	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO

Torino	PIANA	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	PONTI	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	SEZZADIO	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	SPIGNO	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	STREVI	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Torino	TERZO MONTABONE	AL-S.GIUSEPPE DI CAIRO
Trieste	AVIANO	GEMONA-SACILE
Trieste	BUDOIA-POLCENIGO	GEMONA-SACILE
Trieste	MAJANO	GEMONA-SACILE
Trieste	MANIAGO	GEMONA-SACILE
Trieste	MEDUNO	GEMONA-SACILE
Trieste	MONTEREALE VALCELLINA	GEMONA-SACILE
Trieste	PINZANO	GEMONA-SACILE
Trieste	TRAVESIO	GEMONA-SACILE
Venezia	ALANO-FENER-VALDOBBIADENE	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	BUSCHE-LENTIAI-MEL	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	CORNUDA	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	FELTRE	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	LEVADA	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	MONTEBELLUNA	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	PEDEROBBA-CAVASO-POSSAGNO	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	QUERO-VAS	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	S.GIUSTINA-CESIO	MONTEBELLUNA/CALALZO
Venezia	SEDICO-BRIBANO	MONTEBELLUNA/CALALZO
Verona	Calceranica	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Caldonazzo	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Grigno	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Levico	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Pergine	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Povo	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Roncegno	TRENTO-BASSANO DG
Verona	S. Cristoforo	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Strigno	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Tezze di Grigno	TRENTO-BASSANO DG
Verona	Villazzano	TRENTO-BASSANO DG

Tutela dei Nodi Ferroviari

La Protezione Aziendale di RFI sta sviluppando progetti diretti alla salvaguardia del patrimonio ferroviario nell'ambito dei grandi nodi e dei parchi smistamento. Il progetto vede impegnati strumenti per la videosorveglianza e telesoccorso, quali "colonnine di emergenza" per la richiesta di assistenza da parte dei frequentatori dell'impianto.

Con tali sistemi di tutela, la Protezione Aziendale di RFI intende:

- attrezzare le fermate di uno strumento che funga da deterrente al compimento di atti vandalici a danno del patrimonio aziendale e al compimento di aggressioni a danno dei frequentatori, incrementando il livello di sicurezza percepita.
- effettuare un continuo monitoraggio delle zone "critiche" dal punto di vista della security (marciapiedi, accessi) consentendo interventi più rapidi da parte delle Forze dell'Ordine e l'identificazione delle persone colte a commettere atti illeciti.

I luoghi di stazionamento del materiale rotabile risultano, come noto, frequentati da disadattati, extracomunitari, barboni, tossicodipendenti, etc., che, soprattutto di notte durante il ricovero delle carrozze, cercano riparo provocando vari danni alle recinzioni e ai locali nonché piccoli incendi, degrado, insudiciamento conseguenti all'uso improprio.

Il fenomeno presenta problemi di vario ordine:

- *di sicurezza ed igiene per il personale* a causa dei ritrovamenti, spesso accidentali, di materiali vari (siringhe, etc.);
- *economico*, poiché i danneggiamenti rappresentano una cospicua perdita patrimoniale a carico della Società;
- *di ordine funzionale* poiché incide anche sull'organizzazione della circolazione dovuta all'indebita occupazione e transito nei binari di manovra di non addetti.

Nell'ambito del progetto di tutela del patrimonio dell'infrastruttura risulta necessario programmare misure di security per gli impianti in parola.

Il monitoraggio delle attività illecite (furti, altri danneggiamenti e vandalismi) ha rilevato che:

- sono a maggior rischio gli impianti situati nei più importanti centri urbani a causa della frequentazione notturna di clandestini;
- la criticità maggiore è individuabile sia nella notevole estensione del sito sia nella facile accessibilità dall'esterno anche quando esistono recinzioni (a piedi lato binari d'ingresso, a bordo treno durante le manovre di spostamento dalla stazione al parco).

Inoltre, ove presenti, le misure di sicurezza passiva (tecnologiche) risultano obsolete, in cattivo stato di manutenzione e parzialmente non funzionanti.

Una maggiore incisività dell'azione preventiva, associata ad una ferma repressione degli atti criminali, pone le Ferrovie su un piano di recupero d'immagine, riqualificandone così la qualità del prodotto offerto.



Il problema principale è comunque rappresentato dalla presenza dei treni in sosta che attirano in particolar modo extracomunitari in cerca di alloggio. Una politica più efficace della sosta del materiale rotabile, potrebbe ridurre senz'altro il fenomeno e contestualmente

rendere più efficaci gli interventi di security proposti nel successivo paragrafo.

Le misure proposte, anche sulla base delle esperienze delle altre società europee di trasporto ferroviario, a breve, medio e lungo termine, contengono le azioni possibili tanto sul piano della prevenzione quanto su quello della repressione.

Sulla base del benchmarking effettuato e delle esperienze precedenti, è in fase di realizzazione lo studio di un progetto pilota presso Roma Smistamento che prevederà:

- Interventi infrastrutturali: ripristino recinzioni, cancelli automatizzati, etc.
- Interventi tecnologici: impianti TVCC (da valutare anche l'utilizzo di termocamere), impianti antintrusione per gli edifici della Società.
- Vigilanza: per la chiusura delle stazioni site presso gli scali, e per un controllo più efficace di aree così vaste.

Piano degli interventi

Il piano delle attività prevede:

Compartimento	Stazione
Bari	Foggia
Bari	BARI ZONA IND.LE
Bari	BARI S. GIORGIO
Bari	BARI TORRE A MARE
Bari	BARI POLICLINICO
Bari	BARI S.ANDREA
Bologna	Bologna Arcoveggio
Bologna	Bologna Corticella
Bologna	Bologna Fiere
Bologna	Bologna S. Ruffillo
Milano	Milano Smistamento
Milano	Pioltello Limito
Milano	Milano Certosa
Milano	Milano Greco Pirelli
Milano	Milano P. Romana
Milano	Milano P.Genova
Milano	MILANO ROGORODO
Milano	Milano S. Cristoforo
Milano	Milano Smistamento
Palermo	Palermo
Palermo	CARDILLO-ZEN
Palermo	FEDERICO
Palermo	FIERA
Palermo	FRANCIA
Palermo	GIACHERY
Palermo	ISOLA DELLE FEMMINE

Palermo	PALAZZO REALE-ORLEANS
Palermo	PALERMO BRANCACCIO
Palermo	PALERMO NOTARBARTOLO
Palermo	PIRAINETO
Palermo	S.LORENZO COLLI
Palermo	VESPRI
Reggio Calabria	R.C. Catona
Reggio Calabria	R.C. Pellaro
Reggio Calabria	R.C.Archi
Reggio Calabria	R.C.Bocale
Reggio Calabria	R.C.S.Caterina
Reggio Calabria	R.C.S.Gregorio
Reggio Calabria	RC Omeca
Reggio Calabria	Reggio C.Gallico
Reggio Calabria	Reggio C.Marittima
Roma	Salone
Roma	FARA SABINA
Roma	FIDENE
Roma	MONTEROTONDO
Roma	NUOVO SALARIO
Roma	PIANA BELLA DI MONTELIBRETTI (PBI)
Roma	POGGIO MIRTETO
Roma	PONTE GALERIA
Roma	ROMA NOMENTANA (LL / LM)
Roma	SETTEBAGNI
Roma	LA RUSTICA
Roma	ACQUA ACETOSA
Roma	ALBANO LAZIALE
Roma	CASTEL GANDOLFO
Roma	MARINO LAZIALE
Roma	PANTANELLA
Roma	SASSONE
Roma	VILLETTA
Roma	ROMA CASILINA
Roma	ROMA PRENESTINA
Roma	ROMA S.PIETRO
Torino	TORINO LINGOTTO
Torino	TORINO P.N.
Torino	TORINO S.PAOLO
Torino	TORINO DORA
Torino	TORINO P.SUSA
Torino	TORINO STURA
Verona	Verona P.V.
Verona	Dossobuono

Tutela opere d'arte

Gallerie

Le gallerie sono uno dei punti a maggiore "sensibilità" per la circolazione ferroviaria. Tali opere civili risultano essere bersagli appetibili per atti di boicottaggio o terrorismo, stante l'elevato impatto mediatico che simili attentati sono in grado di creare.

La Protezione Aziendale si prefigge l'obiettivo di dettare le linee guida per il progetto della messa in tutela dei soli accessi (primari e secondari) delle gallerie di maggior lunghezza, al fine di implementare i PEI (Piano Emergenza Interna) sui possibili rischi legati a fenomeni di sabotaggio e terrorismo. Il sistema prevede una architettura a tre livelli, di cui i primi due dediti alla gestione locale (in galleria) ed il terzo alla gestione remota di tutto il sistema.



Piano degli interventi

Le tabelle sottostanti evidenziano la consistenza del numero totale di gallerie e, di conseguenza, la loro strategicità per l'esercizio ferroviario:

Lunghezza	Rete convenzionale	Lunghezza	Rete AV/AC
0<L<1000	1.644	0<L<1000	73
1000<L<2000	158	1000<L<2000	12
2000<L<3000	57	2000<L<5000	9
3000<L<4000	23	L>5000	10
4000<L<5000	15		
L>5000	35		

Lunghezza (Km)	Numero Gallerie
5 e oltre	45
1÷5	274
Fino a 1	1.717

In assenza di mirati segnali di rischi nei confronti di specifiche gallerie, la scelta degli interventi viene effettuata sulla base di:

- Livello di importanza della tratta, privilegiando inizialmente le linee di tipo "A"
- Lunghezza delle gallerie, privilegiando inizialmente quelle di maggiore lunghezza per i maggiori livelli di rischio

Attualmente sono in fase di realizzazione i sistemi sperimentali per la tutela delle seguenti gallerie:

- Grande Galleria dell'Appennino (compreso P.C. Precedenze) – 18.507 m
- Monte Adone – 7.133 m

Segue lista delle 45 gallerie che saranno interessate dal Progetto.

	Tipologia	Lunghezza	Quantità
1°	Linea AV/AC	L>5000	10
	G.Galleria Appennino	18.507 m	
	Monte Adone	7.133 m	
	Castiglione	7.390 m	
	S. Donato	10.954 m	
	M. Massico	5.380 m	
	S. Oreste	5.710 m	
	Mont'Orso	7.531 m	
	Orte DD	9.317 m	
	Vivola	9.318 m	
	Colli Albani	6.625 m	
2°	Linea "B"	L>5000	27
	Biassa	5.146 m	
	Capo Verde	5.367 m	
	S. Giacomo	6.514 m	
	Capo Nero	7.221 m	
	Terra Bianca	7.853 m	
	Di Ronco	8.291 m	

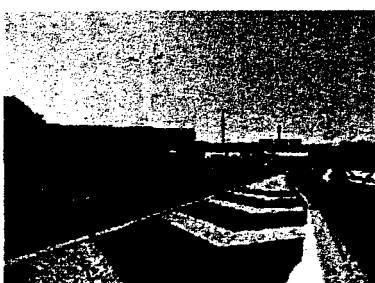
	Monte Olimpino2	7.207 m	
	S. Lucia	10.254 m	
	Peloritana	5.445 m	
	S. Elia Janculla	5.120 m	
	S. Cataldo (Pari)	5.133 m	
	S. Cataldo (Dispari)	5.153 m	
	Francica	6.094 m	
	Tenze	5.435 m	
	Exilles	5.536 m	
	Gravere	5.573 m	
	Frejus	6.790 m	
	Campiolo-Monte Palis	5.575 m	
	S. Leopoldo	5.716 m	
	Cintura Trieste	5.728 m	
	Caporosso	6.935 m	
	Malborghetto	8.067 m	
	Zuc dal Bor	9.222 m	
	Sciliar	13.308 m	
	Pc Terme – Pc Fleres	7.350 m	
	Del Diavolo	5.185 m	
	S. Giovanni	9.310 m	
3°	Linea C	L>5000	6
	Borgallo	7.972 m	
	Galleria (NA)	6.007 m	
	Marianopoli	6.477 m	
	Santo Marco	14.958	
	Turchino	6.447 m	

	Tenda	8.098 m	
4°	Linea D	L>5000	2
	Km171+939–187+958 (CA)	7.019 m	
	Lupacino	7.515 m	

Ponti e viadotti

I dati in merito a ponti e viadotti evidenziano la presenza alquanto diffusa nel territorio nazionale di tale tipo di opere civili, il che rende conseguentemente difficile porli in sicurezza. Diviene quindi necessario intraprendere studi approfonditi e sperimentazioni a riguardo.

Quest'ultime verificheranno la efficacia dei sistemi tecnologici adottati, in condizioni ambientali difficili, complesse e varigate (zone isolate o contesti urbani, presenze di strade, fiumi, etc.) Il progetto pilota prevede un'architettura a tre livelli, di cui due dediti alla gestione locale (sul viadotto) ed il terzo alla gestione remota di tutto il sistema.



Piano degli interventi

La sperimentazione prevede la realizzazione di due applicazioni in altrettanti ponti o viadotti, con differenti condizioni ambientali esterne, per poter valutare al meglio le prestazioni del sistema. Il piano delle attività prevede:

Compartimento	Luogo	Lunghezza	Tipologia	Linea
Bologna	Torrente Savena	98	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Torrente Savena	75	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Rio Scope	180	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Fosso Casone	168	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Fosso Quercia	n.d.	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Torrente Setta	175	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Rio Rimanetta	390	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Rio Piastola	140	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Rio Farnetola	126	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Torrente Setta 2	96	Viadotto	Bologna Prato
Bologna	Bisenzio 1	60	Ponte	Bologna Prato

Bologna	Bisenzio 2	62	Ponte	Bologna Prato
Roma	Raccordo Vaticano	500	Viadotto	Nodo Roma
Roma	Valle Aurelia	700	Viadotto	Nodo Roma
Roma	Quadraro	50	Ponte (Intersezione)	Nodo Roma
Roma	Appia	30	Ponte	Roma Formia
Roma	G.R.A Roma	50	Ponte	Roma Cassino
Roma	Ciampino	50	Ponte	Roma Formia Cassino Castelli
Roma	Frascati A1	50	Ponte	Roma Cassino
Roma	Fiumicino	2008	Viadotto	Roma Fiumicino
Napoli	Volturro	100	Ponte	Napoli Roma Via Formia DD
Napoli	Km 144+416	80	Ponte	Napoli Roma Via Formia DD

Tutela Linee di contatto

Uno dei problemi maggiori che, con una certa frequenza, si sono verificati lungo linea, è il furto di trefolo, ovvero del cavo d'alluminio (2/3 cm) di messa a terra, che corre lungo ogni binario, solo o in coppia parallela.



Essendo composto da alluminio puro al 100%, tale cavo risulta appetibile come elemento da riciclo ed è quindi abbastanza richiesto sul mercato nero. Le quantità asportate sono spesso ingenti. Il problema si aggrava considerando che il riscontro dell'avvenuto furto è spesso casuale e viene effettuato con un solo accertamento visivo da parte del personale addetto alla manutenzione lungo linea. In generale, il danno maggiore procurato dall'assenza di trefolo non è il costo diretto del bene

stesso, ma le ripercussioni sulla sicurezza della circolazione. La normativa obbliga RFI al mantenimento della protezione in parola e all'immediato intervento per il ripristino dello status quo.

Il fenomeno si manifesta in modo prevalente in alcuni compartimenti, quali Bari, Roma, Torino e Napoli. Le tratte interessate dal fenomeno variano in continuazione e pertanto la programmazione di dove e quando effettuare idonei interventi di tutela risulta complessa.

A seguito di un'analisi tecnico-economica sulle possibili soluzioni tecniche per la tutela del trefolo è stato effettuato un progetto pilota, basato sull'ipotesi di far viaggiare da un capo all'altro di una generica tratta delle informazioni con cadenza continua allo scopo di rilevare, con una certa tempestività, l'eventuale interruzione del flusso dati ovvero il probabile taglio del trefolo. Non potendo sfruttare il trefolo stesso come conduttore (poiché messo a terra), è stato scelto come mezzo di trasmissione un cavo dati in seriale 232/485, ancorato al conduttore d'alluminio.

Piano degli interventi

Attualmente sono in fase di progettazione i sistemi per la tutela di 134 km di trefolo della tratta:

- Fasano – Turano della linea Bari - Lecce

Il piano delle attività prevede altri interventi nei Compartimenti di Torino e Napoli, ed ulteriori interventi nei Compartimenti già interessati dai progetti succitati.

Tutela Locali Circolazione

Sottostazioni elettriche

Le SSE, oltre che garantire la necessaria erogazione di energia elettrica alla rete aerea occorrente ai mezzi di trazione (3 KV), provvedono anche a fornire energia (10 KV) per gli impianti fissi (depositi, officine, stazioni, uffici, ecc.). In numerosi casi le SSE sono diventate anche importanti punti di deposito del materiale di rame sia nuovo (bobine) che fuori uso (spezzoni).

Le recinzioni perimetrali delle SSE sono, nella stragrande maggioranza, formate da specchiatura di tipo FS (conglomerati cementizi) che per le loro caratteristica e vetustà si possono considerare non più rispondenti ai fini della sicurezza passiva.



In molti impianti, nel tempo, sono stati installati variegati sistemi di allarme che, talvolta, sono apparsi non più adeguati a causa del maggior utilizzo degli spazi per deposito di materiale vario e/o rimessaggio di macchinari/attrezzature.

In considerazione quindi dell'importanza strategica di tali siti è necessario evitare ogni possibile intrusione da parte di malintenzionati che potrebbero compromettere la continuità dell'erogazione di energia elettrica a 3 KV, nonché eventuali black-out degli impianti fissi.

Il progetto prevede le seguenti misure:

- la realizzazione di adeguate misure di sicurezza passiva con idonee recinzioni perimetrali antiscavalco e la collocazione di porte/cancelli/saracinesche più rispondenti alla protezione degli accessi;
- l'installazione di sistemi antintrusione (specifici sistemi di protezione adottati grate, saracinesche, sensori volumetrici a doppia tecnologia, contatti magnetici del tipo bilanciato, ecc.) collegati al C.E.I. o DOTE e alla Polfer e, qualora ritenuti opportuni, anche impianti di TVCC;
- il potenziamento dell'illuminazione.

Locali di gestione dell'esercizio ferroviario

Avuto riguardo alla circolazione ferroviaria ed agli impianti che ne gestiscono la regolarità e sicurezza, si è reputato opportuno individuare, laddove non già previste, idonee misure di sicurezza atte a difendere - da possibili intrusioni finalizzate al danneggiamento, parziale o totale - sia il personale che opera sia le apparecchiature tecniche che sovrintendono al controllo del traffico, onde evitare inconvenienti che possano comportare ritardi e disservizi del traffico ferroviario con relativi disagi ai viaggiatori.

Di conseguenza sono state pianificate mirate attività di protezione:

- degli impianti presenziati (DC, DCO, DM, DCM) ove sono ubicati apparati ACE, ACEI, ACS, ACEIT, ecc.;
- degli impianti impresenziati ove sono ubicati apparati di controllo della circolazione (sala relè), già trattati nel progetto delle stazioni impresenziate.

Si reputa opportuno quindi proteggere, da azioni illecite, i sistemi sopra descritti, tramite:

- Aree blindate
- Impianti tecnologici di security
- Collegamento/remotizzazione TVCC ed antintrusione.

Piano degli interventi

Compartimento	Luogo	Oggetto
Bari	Bari	Locali esercizio
Bari	Spinazzola	Locali esercizio
Bari	Brindisi	Locali esercizio
Bari	Potenza	Locali esercizio
Bari	Isernia	Locali esercizio
Bari	Potenza Sup.	Locali esercizio
Bologna	Ca' di Landino	SSE
Bologna	Cadeo	SSE
Bologna	Castelfranco d'Emilia	SSE
Bologna	Fidenza	SSE
Bologna	Grizzana	SSE
Bologna	Monzuno	SSE
Bologna	Parma	SSE
Bologna	Piacenza	SSE
Bologna	Rubiera	SSE
Bologna	S.Ruffillo	SSE
Bologna	S.Viola	SSE
Bologna	Beverara	SSE
Bologna	S.Donato	SSE

Bologna	Vaiano	SSE
Bologna	Villa Cadè	SSE
Cagliari	Chilivani	Locali esercizio
Cagliari	Sassari	Locali esercizio
Firenze	Porretta	Locali esercizio
Firenze	Ravenna	Locali esercizio
Firenze	Bologna	Locali esercizio
Firenze	Siena	Locali esercizio
Firenze	Borgo s.Lorenzo	Locali esercizio
Firenze	Pisa	Locali esercizio
Firenze	Fornovo	Locali esercizio
Firenze	Lucca	Locali esercizio
Genova	Arquata Scrivia	SSE
Genova	Genova Sampierdarena	SSE
Genova	Genova Terralba	SSE
Genova	Genova Trasta	SSE
Genova	Ronco Scrivia	SSE
Genova	Sestri Levante	SSE
Genova	Genova Teglia	Locali esercizio
Genova	Genova Rivarolo	Locali esercizio
Genova	Ferrania	Locali esercizio
Genova	Ovada	Locali esercizio
Milano	Martesana	SSE
Milano	Albate Camerlata	SSE
Milano	Arona	SSE
Milano	Boccaleone	SSE
Milano	Brescia	SSE
Milano	Chiari	SSE
Milano	Gallarate	SSE
Milano	Magenta	SSE
Milano	Melegnano	SSE
Milano	Milano C.le	SSE
Milano	Milano Lancetti	SSE
Milano	Milano Rogoredo	SSE
Milano	Rho	SSE
Milano	Tortona	SSE
Milano	Treviglio	SSE
Milano	Voghera	SSE
Milano	Colico	Locali esercizio
Milano	Milano Linate	Locali esercizio
Milano	Cremona	Locali esercizio
Milano	Laveno M.	Locali esercizio
Napoli	Apice	SSE
Napoli	Aversa	SSE

Napoli	Battipaglia	SSE
Napoli	Nocera Inf.	SSE
Napoli	Cancello	SSE
Napoli	Caserta	SSE
Napoli	Falciano	SSE
Napoli	Marcianise	SSE
Napoli	Napoli	SSE
Napoli	Pozzuoli	SSE
Napoli	S. Maria Capua Vetere	SSE
Napoli	Sarno	SSE
Napoli	Torre Annunziata	SSE
Napoli	Villa Literno	SSE
Napoli	Napoli	Locali esercizio
Napoli	Battipaglia	Locali esercizio
Napoli	Battipaglia	Locali esercizio
Napoli	AVELLINO	Locali esercizio
Napoli	Isernia	Locali esercizio
Napoli	Campobasso	Locali esercizio
Palermo	Contesse	SSE
Palermo	Patti	SSE
Palermo	Palermo	Locali esercizio
Palermo	Trapani	Locali esercizio
Palermo	Agrigento	Locali esercizio
Palermo	Caltanissetta	Locali esercizio
Palermo	Caltagirone	Locali esercizio
Palermo	Modica	Locali esercizio
Palermo	Canicattì	Locali esercizio
Reggio Calabria	Catanzaro Lido	Locali esercizio
Reggio Calabria	Sapri	Locali esercizio
Reggio Calabria	Bivio S.Antonello	SSE
Reggio Calabria	Bivio Settimo	SSE
Reggio Calabria	Rosarno	SSE
Reggio Calabria	Albanella	SSE
Reggio Calabria	Amantea	SSE
Reggio Calabria	Cetraro	SSE
Reggio Calabria	Eccellente	SSE
Reggio Calabria	Omignano Salento	SSE
Reggio Calabria	Palmi	SSE
Reggio Calabria	S. Mauro La Bruca	SSE
Reggio Calabria	Sapri	Locali esercizio
Reggio Calabria	Lamezia	Locali esercizio
Reggio Calabria	Catanzaro Lido	Locali esercizio
Reggio Calabria	Sibari	Locali esercizio
Reggio Calabria	Cosenza	Locali esercizio

Roma	Roma	Locali esercizio
Roma	Roma Nomentano	SSE
Roma	Roma Termini	SSE
Roma	Roma Prenestina	SSE
Roma	Magliana	SSE
Roma	Civitavecchia	SSE
Roma	Orte	SSE
Roma	Ceprano	SSE
Roma	Fondi	SSE
Roma	Viterbo P.F.	Locali esercizio
Roma	Ciampino	Locali esercizio
Roma	Avezzano	Locali esercizio
Roma	Fiumicino A.	Locali esercizio
Torino	Torino	Locali esercizio
Torino	Torino	Locali esercizio
Torino	Mortara	SSE
Torino	Bardonecchia	Locali esercizio
Torino	Alessandria	Locali esercizio
Torino	To Lingotto	Locali esercizio
Torino	Borgomanero	Locali esercizio
Torino	Ceva	Locali esercizio
Torino	Cuneo	Locali esercizio
Verona	Bolzano	SSE
Verona	Carpi	SSE
Verona	Desenzano	SSE
Verona	Dobbiaco	SSE
Verona	Domegliara	SSE
Verona	Montebello	SSE
Verona	Salorno	SSE
Verona	Sinigo	SSE
Verona	Suzzara	SSE
Verona	Terme di Brennero	SSE
Verona	Trento	SSE
Verona	Verona S.Lucia	SSE
Verona	Nogara	SSE
Verona	Ostiglia	SSE
Verona	Verona	Locali esercizio
Verona	Vicenza	Locali esercizio
Verona	Legnago	Locali esercizio
Verona	Trento	Locali esercizio
Verona	Bolzano	Locali esercizio



Altri Asset di RFI

Si prevedono interventi presso locali ed impianti non strettamente legati alla circolazione treni, ma comunque di fondamentale importanza per le attività di RFI. Tali attività saranno svolte al fine di porre in sicurezza uffici (DCI/DCM), magazzini, centri diagnostici, uffici della S.O. Sperimentale, impianti minore rilevanza ed officine nazionali.

Piano degli interventi

Il piano degli interventi prevede la realizzazione di sistemi di security degli uffici compartmentali infrastruttura e movimento, magazzini ed uffici della Direzione Sanità.