

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 109**

## **ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema dell'Addendum n. 1 al contratto di programma 2001-2005  
tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Ferrovie  
dello Stato S.p.A.

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

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 6 giugno 2002)**

---

## **ADDENDUM N° 1**

### **AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005**

#### **T R A**

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
(di seguito indicato come Ministro delle infrastrutture)

#### **E**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
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 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 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 legge 28 dicembre 2001, n. 448 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)";
- il D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- il D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE e della direttiva 95/19/CE;
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.), approvato con delibera C.I.P.E. del 1 febbraio 2001, n.1;
- la delibera C.I.P.E. n.121 del 21/12/2001, relativa all'approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla "Legge Obiettivo";

- 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;
- 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 C.I.P.E. 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;
- Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 e la decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 della Commissione Europea che attribuisce alle Ferrovie dello stato una quota dei fondi FERS pari, complessivamente, a 726,65978 milioni di Euro;
- il Piano di Priorità degli Investimenti elaborato da R.F.I. S.p.A. ai sensi dell'art. 6, punto 3 del Contratto di programma 2001-2005;
- la delibera C.I.P.E. .... del ....., relativa alla valutazione del sopra citato Piano di Priorità degli Investimenti e di approvazione dello schema di Addendum n. 1 al Contratto di programma 2001-2005;
- la delibera C.I.P.E. 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 parere della Commissione Permanente (*Trasporti, poste e telecomunicazioni*) della Camera del ..... relativo al presente Addendum;
- il parere della Commissione Permanente (*Lavori pubblici, Comunicazioni*) del Senato del ....., relativo al presente Addendum;

## PREMESSO

- che in data 1 luglio 2001, con la costituzione della Società Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A.), è stato completato il processo di ristrutturazione societaria del gruppo Ferrovie dello Stato;

- che la società R.F.I. S.p.A. , controllata da F.S. S.p.A., assolve al ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277 e del D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146;
- che, ai sensi dell' art. 5 comma 2 del citato D.P.R. 277/98, i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati dall'Atto di Concessione e dal Contratto di programma;
- che l'Atto di Concessione di cui al D.M. n. 138-T del 21 ottobre 2000, all'art. 1, comma 3, prevede che a decorrere dalla data di costituzione della società per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale gli effetti della Concessione stessa si applicano esclusivamente nei confronti di tale società;
- che l' art. 4 del Contratto di programma 2001-2005 prevede che gli obblighi di finanziamento degli investimenti assunti in forza dello stesso Contratto, completata l'operazione di ristrutturazione societaria, vengano adempiuti dal Ministero dell'economia e delle finanze sotto forma di aumento di capitale in favore del soggetto societario direttamente partecipato, il quale provvederà a trasferire detti finanziamenti, sempre sotto forma di aumenti di capitale, a favore della società da quest'ultimo controllata che, ai sensi dell'art. 1 dell'Atto di Concessione, è la destinataria finale dell'Atto di Concessione medesimo e del Contratto di programma;
- che il Contratto di programma 2001-2005 prevede investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 MEURO) ed evidenzia, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 MEURO), al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001;
- che l'art.6, punto 3 del sopra citato Contratto di programma, anche ai fini di rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità, prevede la redazione di un Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) elaborato in conformità al Piano d'Impresa F.S. e sulla base degli indirizzi stabiliti dal Piano Generale dei Trasporti e di criteri generali elencati nello stesso articolo;
- che, con nota RFI./A1007/P/01/000202 del 13/09/2001, l'Amministratore Delegato di R.F.I. S.p.A. ha trasmesso la proposta del Gestore relativa al Piano di Priorità degli Investimenti;
- che detta proposta evidenziava, per l'anno 2002, fabbisogni per un totale di 4.699.758 migliaia di Euro da reperire per far fronte agli impegni che la stessa R.F.I. aveva previsto di dover assumere per l'attuazione degli investimenti di cui al Contratto di programma 2001-2005;
- che, come comunicato con nota 45463 del 22 novembre 2001, nella seduta del 15 novembre 2001 il C.I.P.E. ha esaminato il Piano di cui sopra rilevandone una serie di criticità ed ha richiesto, in vista del successivo pre-C.I.P.E., di approfondire la quota degli investimenti destinati al Mezzogiorno;

- che il C.I.P.E., sempre nel corso della seduta del 15 novembre 2001, ha preso atto della sostanziale congruenza degli stanziamenti previsti dal disegno di legge finanziaria 2002, allora in fase di redazione, rispetto alle occorrenze segnalate nel PPI;
- che nel corso della riunione pre-C.I.P.E. del 17 dicembre 2001 sono stati esaminati i documenti forniti ai fini del citato approfondimento della quota di investimenti destinati al Sud del Paese;
- che con nota 1499 del 16 gennaio 2002 il C.I.P.E. ha espresso una forte indicazione affinché il Gestore dell'infrastruttura presentasse uno schema di PPI con una diversa modulazione degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano;
- che la legge 448/2001 (finanziaria 2002) assegna in Tabella D (rifiinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale) un apporto al capitale sociale di F.S. S.p.A. pari a 640.571, 1.523.548 e 2.443.170 mila euro rispettivamente per gli anni 2002, 2003 e 2004, per un totale di 4.607.289 mila euro;
- che, con nota n.2483 del 30/01/2002, il Ministro dell'economia e delle finanze ha autorizzato l'avvio della realizzazione della tratta AV/AC Torino-Novara a valere sulle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria 2002;
- che, con nota RFI./A1007/P/02/000201 del 27/02/2002, R.F.I. S.p.A. ha trasmesso un nuovo schema di Piano di Priorità degli Investimenti, con una diversa modulazione degli investimenti;
- che, ai sensi dell'art. 1, comma 1 della legge 443/2001 (Legge Obiettivo), il C.I.P.E., con delibera n.121 del 21/12/2001, ha approvato il Programma delle infrastrutture strategiche per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese e che, sempre ai sensi dello stesso articolo, l'inserimento, nel citato Programma, di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica costituisce automatica integrazione dello stesso;
- che occorre effettuare la ripartizione delle risorse recate dalla citata legge finanziaria 2002;
- che si ritiene opportuno aggiornare ed armonizzare l'impianto procedurale riportato nel Contratto di Programma 2001-2005, anche in relazione alla promulgazione della citata "Legge Obiettivo" ed a quanto constatato nel corso della prima fase applicativa del Contratto stesso;

## **SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

## **Art. 1**

### **Conferma delle Premesse e delle Tabelle**

Le Premesse, le Tabelle e gli Allegati costituiscono parte integrante del presente Addendum n. 1 al Contratto di programma 2001-2005.

## **Art. 2**

### **Oggetto**

Il presente Addendum al Contratto di programma 2001-2005 ha per oggetto la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di F.S. S.p.A. riportate nella tabella D della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria 2002), nonché la definizione di alcune integrazioni e modifiche a quanto previsto dallo stesso C.d.P. 2001-2005, anche in considerazione della ormai conclusa ristrutturazione societaria del gruppo F.S. e della emanazione della citata "Legge Obiettivo".

## **Art. 3**

### **Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti**

Ai sensi dell'art. 7, punto 2, del Contratto di programma 2001-2005 si dà atto che il Ministero delle infrastrutture ha autorizzato la dismissione della linea ferroviaria Bra-Ceva.

Preso atto degli stanziamenti relativi al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002 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 di programma 2001-2005.

Restano altresì provvisoriamente confermate, per gli anni successivi a quello in corso, le previsioni dei contributi pubblici in conto esercizio esposti nella Tabella 1 allegata al Contratto di programma 2001-2005.

#### **Art. 4**

### **Investimenti di cui agli articoli 8, 9, 10, 11 e 14 del Contratto di Programma 2001-2005 - ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 28 dicembre 2001 n. 448 "Finanziaria 2002"**

Le risorse finanziarie recate dalla legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria 2002), tabella D, in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., saranno utilizzate a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 3, 4, 5, 6 e 7 allegate al C.d.P. 2001-2005, secondo le ripartizioni indicate nella Tabella 1 del presente Addendum.

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 stanziato dalle future leggi finanziarie, dei fondi FESR di cui al Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000 – 2006 e delle altre leggi di spesa.

#### **Art. 5**

### **Opere ferroviarie riportate nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla "Legge Obiettivo"**

Per ciascuno degli interventi riportati nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, approvato con Delibera C.I.P.E. del 21/12/2001, la Società, oltre ad effettuare una ricognizione dei finanziamenti già assegnati, si impegna a valutare, anche in considerazione delle risorse aggiuntive che andranno a rendersi disponibili, le possibilità e gli effetti derivanti da un'accelerazione, rispetto agli attuali programmi, delle procedure previste all'art. 1, comma 2, della citata legge 443/2001, e delle varie fasi attuative.

La Società si impegna ad elaborare i relativi elementi di valutazione, al fine della presentazione al CIPE della suddetta ricognizione propedeutica all'assegnazione delle risorse finanziarie ai sensi della deliberazione CIPE 121/2001 del 21.12.2001.

Gli elementi di valutazione in parola saranno forniti al Ministero delle infrastrutture entro il 31 maggio 2002 sulla base delle informazioni e con le modalità che saranno definite dal Ministero stesso con almeno 30 giorni di anticipo.

Anche in coerenza con quanto disposto all'art. 9, comma 4, del Contratto di Programma 2001-2005, le Parti si impegnano a considerare, sulla base degli elementi e delle proposte fornite, in merito, dalla Società, eventuali modifiche e rimodulazioni dei programmi di sviluppo di cui alle Tabelle 2, 3 e 7 allegate al C.d.P. 2001-2005, finalizzate all'attuazione del Programma di cui trattasi.

## **Art. 6**

### **Monitoraggio degli investimenti**

La Parti si impegnano a sviluppare, sulla base dello schema attualmente adottato e tenendo conto dell'esigenza di uniformare ed armonizzare le diverse forme di monitoraggio esistenti, anche attraverso il ricorso al CUP attualmente in sperimentazione presso il Ministero dell'economia e delle finanze, le funzioni di monitoraggio previste dalla normativa vigente, dalle deliberazioni CIPE relative all'argomento, dal Contratto di programma 1994-2000 e relativi addendum e dal Contratto di programma 2001-2005.

A tale proposito, la Società si impegna, entro il mese di giugno 2002, a rendere disponibile per le preposte strutture del Ministero delle infrastrutture, a proprie spese, l'accesso diretto ai dati di monitoraggio relativi ai programmi ed ai progetti di investimento registrati sul proprio sistema informativo.

## **Art. 7**

### **Integrazioni e modifiche procedurali**

Entro il 30 giugno 2002, nell'ambito della revisione annuale prevista dall'art. 3 del C.d.P. 2001-2005, la Società si impegna a dichiarare ogni eventuale aumento dei costi previsti per l'esecuzione di uno o più progetti di investimento, anche alla luce delle analisi condotte nell'elaborazione del Piano di Priorità degli Investimenti. Tali aumenti saranno supportati dai relativi Dossier di Valutazione, comprensivi di tutti gli elementi utili a motivare le cause delle variazioni dichiarate, o da elaborati



di modifica e/o integrazione dei Dossier già trasmessi al Ministero delle Infrastrutture.

La Società, all'atto della presentazione della dichiarazione di cui sopra e dei dossier di valutazione, si impegna a fornire stime aggiornate dei tempi previsti per l'attuazione degli interventi tali da garantire – ferma restando l'esigenza di un'accelerazione della realizzazione degli investimenti – il rispetto dei tempi programmati.

In particolare la Società si impegna ad accelerare le fasi di progettazione e realizzazione delle opere finanziate, specialmente per quanto attiene a quelle relative alla sicurezza, ivi compresi gli interventi tecnologici diffusi e relativi alle tecnologie di controllo marcia treni.

La Società si impegna a redigere e presentare al Ministero entro il 30 giugno 2002, ai fini della presentazione al CIPE ai sensi dell'art. 6 del Contratto di programma, l'aggiornamento del piano di priorità degli investimenti, rivisitato sulla base delle prescrizioni del CIPE.

Entro il mese di settembre 2002, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sottoporrà al CIPE, in attuazione di quanto disposto dall'art. 14.3 del Contratto di programma 2001-2005, i risultati di specifiche analisi relative al Programma Alta Capacità, effettuate anche sulla base degli elementi di cui al Dossier elaborato dalla Società nell'ambito del Piano di Priorità degli Investimenti.

## **Art. 8**

### **Clausola di continuità**

Restano ferme ed invariate tutte le pattuizioni e le clausole stabilite nel Contratto di programma 2001-2005 non direttamente modificate e, comunque, non in contrasto con quanto riportato nel presente Addendum.

**Tabella 1 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002**

*Importi in milioni di euro*

DESCRIZIONE INTERVENTO	Tab.						
	Tab.1	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	2.695	-	-	-	-	-	2.695
Sistema Controllo Marcia Treno	385	385	-	-	-	-	-
Impianti Rilevamento Termico Boccole	15	-	15	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	12	12	-	-	-	-	-
Sistemi Informativi circolazione	15	-	-	-	15	-	-
Tecnologie di comunicazione	93	-	93	-	-	-	-
Sistemi Informativi manutenzione	15	-	-	-	15	-	-
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	52	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	77	77	-	-	-	-	-
Omologazione ACS ed altri	2	-	-	-	2	-	-
Protipi/Diagnostica	24	-	-	-	24	-	-
Raddoppio della Pescara-Bari	28	28	-	-	-	-	-
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	31	31	-	-	-	-	-
P.G.R. Tuscolana	2	2	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Tortona-Voghera	4	-	4	-	-	-	-
Nodo urbano di Genova (Fase)	11	-	11	-	-	-	-
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	1	-	1	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci (Fase)	15	-	15	-	-	-	-
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	52	-	52	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melito	5	5	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (Fase)	16	-	16	-	-	-	-
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	14	-	14	-	-	-	-
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	34	-	-	-	-	34	-
Piano Straordinario di revisione della rete	631	-	-	631	-	-	-
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	376	-	-	376	-	-	-
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>4.607</b>	<b>593</b>	<b>221</b>	<b>1.007</b>	<b>57</b>	<b>34</b>	<b>2.695</b>

**Tabella 1 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002**

*Importi in miliardi di lire*

	Tab. 1	Tab. 2	Tab. 3	Tab. 4	Tab. 5	Tab. 6	Tab. 7
	Mld.	Mld.	Mld.	Mld.	Mld.	Mld.	Mld.
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	5.219						5.219
Sistema Controllo Marcia Treno	746	746					
Impianti Rilevamento Termico Boccole	30	30					
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	24	24					
Sistemi informativi circolazione	30				30		
Tecnologie di comunicazione	180		180				
Sistemi informativi manutenzione	30				30		
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	100	100					
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	150	150					
Omologazione ACS ed altri	3					3	
Protipi/Dimostratori/Diagnostica	47					47	
Raddoppio della Pescara-Bari	55	55					
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	60	60					
P.G.R. Tuscolana	4	4					
Quadruplicamento Tortona-Voghera	7		7				
Nodo urbano di Genova (Fase)	21		21				
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	2		2				
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleto-Torino e cintura merci (Fase)	29		29				
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	100		100				
Raddoppio Reggio C. - Melito	10	10					
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (Fase)	31		31				
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	27		27				
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	65					65	
Piano Straordinario di revisione della rete	1.221				1.221		
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	729				729		
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>8.920</b>	<b>1.149</b>	<b>427</b>	<b>1.950</b>	<b>110</b>	<b>65</b>	<b>5.219</b>



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

ADDENDUM AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005 TRA IL MINISTRO DEI  
TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE E LE FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

IL CIPE

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.;

VISTO l'art. 3, comma 1, del D.P.R. 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;

VISTI il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, relativo al conferimento di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a Regioni ed Enti locali ed il decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, recante al primo modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, con il quale si è proceduto, tra l'altro, al riordino di questo Comitato;

VISTA la legge 17 maggio 1999, n. 144, che, rispettivamente, all'art. 1 e all'art. 7 istituisce presso questo Comitato il "sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici" (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta del pari nell'ambito di questo Comitato, e l'Unità tecnica - Finanza di progetto con il compito di promuovere l'utilizzo di tecniche di finanziamento di infrastrutture con ricorso a capitali privati;

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");

VISTA la legge 28 dicembre 2001, n. 448, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)", che stanZIA 4.607 Meuro quale ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTI i decreti del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e 16 marzo 1999, n. 146, recanti norme di attuazione, rispettivamente, della direttiva n. 91/440/CEE del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, e delle direttive n. 95/18/CE e n. 95/19/CE del 19 giugno 1995, concernenti le licenze alle imprese ferroviarie, la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo

*[Handwritten signature]*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

dell'infrastruttura;

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 21 luglio 2000 con la quale l'allora Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica ha approvato il piano di impresa 1999-2003 predisposto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTA la nota del 31 luglio 2000 con la quale il predetto Ministro ha approvato il progetto di riassetto societario della menzionata Società;

VISTO l'atto di concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A. di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T;

VISTE le proprie delibere 6 agosto 1999, n. 134 (G.U. n. 253/99), 14 febbraio 2000, n. 12 (G.U. n. 91/00) e 21 dicembre 2000, n. 144 (G.U. n. 64/01), emanate – previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano – nell'esercizio del potere di regolamentazione del MIP di cui al menzionato art. 1 della legge n. 144/1999 e concernenti, tra l'altro, l'avvio della sperimentazione dell'attribuzione del codice unico progetto di investimento pubblico (CUP);

VISTO il "Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica", sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato, con delibera del 1° febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 64/01), e che è stato approvato con D.P.R. 14 marzo 2001;

VISTO il contratto di programma 2001-2005, sottoscritto il 2 maggio 2001 dall'allora Ministro dei trasporti e della navigazione e dall'Amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, contratto sul quale questo Comitato ha espresso parere definitivo con delibera 4 aprile 2001, n. 44 (G.U. n. 102/01);

VISTO il documento di programmazione economico-finanziaria 2002-2006, che conferma l'impegno del Governo per lo sviluppo del Mezzogiorno e che, nel presupposto che condizione essenziale per tale sviluppo è l'eliminazione del gap infrastrutturale con le altre aree del Paese, presuppone, per il Mezzogiorno stesso, un aumento dell'incidenza degli investimenti sul PIL dal 21,8% del 2001 al 27,5% del 2006, prevedendo altresì la costruzione di un quadro finanziario unico pluriennale che assegni all'area stessa, nel periodo 2001-2008, complessivamente circa il 45% della spesa totale in conto capitale e che consenta così, tra l'altro, di verificare che gli impegni programmatici di spesa per il

*M/18*

*1.2*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

Mezzogiorno imputati sulle risorse comunitarie e relativo cofinanziamento nazionale e sulle risorse per le aree depresse abbiano effettiva natura aggiuntiva rispetto al flusso ordinario delle risorse;

VISTO Il Programma operativo nazionale Trasporti 2000-2006 e la decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 della Commissione Europea che attribuisce alle Ferrovie dello Stato una quota dei fondi FERS pari, complessivamente, a circa 726,66 Meuro;

VISTO il piano delle priorità degli investimenti elaborato da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 6 punto 3 del contratto di programma 2001-2005 ed esaminato da questo Comitato nella seduta del 15 novembre 2001;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/02), con la quale questo Comitato ha proceduto all'approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche ai sensi della citata legge n. 443/2001;

VISTA la nota n. 2961 del 15 marzo 2002 con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso a questo Comitato il documento di rivisitazione del piano di priorità degli investimenti elaborato da R.F.I. S.p.A. ai sensi del richiamato art. 6, punto 3, del contratto di programma 2001-2005 e lo schema di addendum al citato contratto di programma;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella citata seduta del 15 novembre 2001, ha preso atto della sostanziale congruenza degli stanziamenti previsti dal disegno di legge finanziaria 2002 (pur con le modifiche apportate nel corso dei lavori parlamentari) per il settore ferroviario rispetto alle occorrenze segnalate nel piano di priorità, nell'ipotesi di invarianza della struttura di finanziamento del progetto AV/AC, e ha dato il via alla fase della valutazione dei programmi di investimento in vista della redazione della stesura finale del piano suddetto, da effettuare entro il 28 febbraio 2002;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella medesima seduta, ha peraltro ritenuto opportuno che in sede di riunione preparatoria venisse effettuato un approfondimento sulla quota di investimenti per il Mezzogiorno e ha disposto la redazione di apposito documento, riferito a tutti gli interventi previsti dal contratto localizzati in tale area e ordinati sulla base della classificazione di priorità proposta, nonché agli altri interventi afferenti ad altre fonti di copertura (contratto di programma 1994-2000, risorse aree depresse, fondi comunitari, specifici stanziamenti di legge);

CONSIDERATO che nella riunione preparatoria del 17 dicembre 2001, nel prendere atto dei contenuti del documento di cui sopra, è stata rilevata una strategia di differimento, sia pure a breve/medio tempo, degli investimenti relativi al Mezzogiorno ed è stata data indicazione a RFI di presentare, entro la citata data del 28 febbraio 2002, un nuovo schema di piano con

*[Handwritten signature]*

COMITATO INTERMINISTRIALE  
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

una diversa modulazione di detti investimenti, in modo da perseguire il ricordato obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di una più generale azione intesa a rafforzare il sistema ferroviario italiano;

CONSIDERATO che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel trasmettere il piano rivisitato, ne ha sottolineato le criticità proponendo di approvare soltanto la prima annualità in modo da consentire, con l'apposito addendum al contratto di programma trasmesso del pari in bozza, l'allocazione delle risorse recate dalla legge finanziaria 2002 in considerazione dell'indifferibilità della realizzazione delle principali voci di spesa previste dall'addendum stesso;

CONSIDERATO che l'impianto metodologico del piano, finalizzato alla individuazione della griglia delle priorità, è rimasto immutato rispetto alla versione del documento datato settembre 2001 e che, quindi, è confermata l'assoluta priorità della manutenzione straordinaria; mentre i criteri di cui all'art. 6, comma 3, del contratto risultano tradotti in obiettivi strategici declinati in ordine gerarchico – anche se, almeno in parte, attuati contestualmente – e nell'ambito dei quali il "riequilibrio e sviluppo socio-territoriale" figura collocato all'ultimo posto;

CONSIDERATO che gli interventi di cui al contratto stesso afferenti alla rete convenzionale sono stati rapportati all'obiettivo considerato prevalente ed ordinati nell'ambito di ciascun obiettivo sulla base della rilevanza del progetto, con particolare riferimento al grado di maturazione dei sottoprogetti che lo compongono;

CONSIDERATO che i progetti di investimento risultano corredati dalle analisi finalizzate alla valutazione di redditività economica, mediante elaborazione di dossier di valutazione, articolati peraltro in tre tipologie in funzione del differente grado di approfondimento dei dati a disposizione;

CONSIDERATO che la previsione della redazione del piano di priorità sulla base di dossier di valutazione rappresenta un significativo momento del percorso inteso a dare la massima trasparenza alle scelte di investimento, anche se la novità dello strumento impone affinamenti della metodologia adottata nell'occasione ed anche se questa prima applicazione dell'istituto non ha portato ad una sostanziale riclassificazione degli interventi;

CONSIDERATO che nella riunione preparatoria del 19 marzo 2001 è stato rilevato che nel documento di rivisitazione la quota riservata al Mezzogiorno per il 2002 non risulta significativamente accresciuta e che il documento stesso non opera adeguati raccordi con il programma delle opere strategiche licenziato da questo Comitato il 21 dicembre 2001, recando anche denominazioni diverse per interventi incidenti su una stessa tratta;

*H. M. T.*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

CONSIDERATO che nella predetta riunione è stato altresì sottolineato che l'approvazione della sola prima annualità del piano non risulterebbe coerente con la natura di programmazione pluriennale ad esso assegnata dal contratto di programma;

CONSIDERATO che, su invito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Società ha presentato, in data 25 marzo 2002, una nuova bozza di addendum al contratto di programma, che modula diversamente le risorse recate dalla finanziaria 2002, assegnando una quota maggiore al Mezzogiorno;

**PRENDE ATTO**

- che il riparto delle risorse per il 2002, previsto nella nuova bozza di addendum al Contratto di programma (4.607 Meuro pari a circa 8.921 miliardi di lire), è così articolato:

		Meuro
1	programma AV/AC	2.695
2	manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
3	Piano straordinario revisione rete (ultima tranche)	631
4	investimenti rete convenzionale	905
	Totale	4.607

- che il progetto AV/AC riguarda in particolare la tratta Torino-Novara, per la cui realizzazione è stata già stipulata convenzione con il general contractor, previa autorizzazione dei Ministri interessati, e che rappresenta un'opera riconducibile al programma opere strategiche e, più specificatamente, all'asse ferroviario sull'itinerario del corridoio V Lione-Kiev, asse al quale già faceva specifico riferimento questo Comitato, nella delibera n. 44/2001, per la tratta ricadente in territorio nazionale (Torino-Milano-Venezia);
- che la manutenzione straordinaria della rete (definita nei limiti dei fabbisogni annuali storici) e l'ultima tranche del piano straordinario della rete, per un totale di 1.007 Meuro (pari al 22% delle risorse 2002), rappresentano interventi necessitati, in quanto rapportabili al "sistema sicurezza" e da considerare quindi assolutamente prioritari anche alla luce delle raccomandazioni formulate da questo Comitato nella citata delibera n. 44/2001;
- che per la 4<sup>a</sup> tipologia (investimenti per la rete convenzionale), nell'ambito dei 6 obiettivi individuati, ulteriori 555 Meuro sono stati destinati all'incremento della sicurezza e ad obblighi di legge (tra cui l'effettuazione dello studio di fattibilità della nuova linea Torino - Lione) e che pertanto residuano 350 Meuro sulla cui allocazione, a fronte della indifferibilità degli investimenti per la sicurezza stessa e per l'alta velocità/alta capacità, esiste maggiore discrezionalità;

11/10





*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

che, nell'ambito della tipologia di investimenti per ultimo citata, la quota riferibile al Mezzogiorno – in termini di fabbisogno da imputare sulle risorse della legge finanziaria relativa al 2002, considerate al netto dell'alta velocità/alta capacità e degli interventi diffusi – risulta determinata in 44 Meuro nella stesura originaria del piano delle priorità datata settembre 2001, è stata elevata a 63 Meuro nel documento di rivisitazione e figura ulteriormente elevata, in relazione alle riserve formulate nella riunione preparatoria del 19 marzo 2002, a 93 Meuro nella bozza di addendum all'esame, pari al 26,5% sul totale delle risorse recate dalla legge finanziaria relativa al 2002, al netto delle voci di cui agli alinea precedenti.

### ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sulla bozza di addendum al Contratto di programma 2001-2005 nella stesura esaminata nella odierna seduta

### SUBORDINATAMENTE

al recepimento delle seguenti indicazioni concernenti la metodologia di valutazione degli investimenti, il raccordo con il programma delle opere strategiche e gli obiettivi di riparto territoriale, il monitoraggio, i criteri di rivisitazione del piano delle priorità e la costituzione di una struttura responsabile per il Sud.

1. Individuazione delle opere da finanziare a carico della finanziaria 2002.  
In relazione all'impostazione di fondo, diffusamente esposta al successivo punto 3.3 ed intesa a considerare il riequilibrio socio-territoriale una finalità sottesa all'intera politica governativa, gli interventi individuati nell'ambito dell'obiettivo 6 (riequilibrio e sviluppo socio-territoriale) debbono essere riportati sotto la diversa denominazione di "ulteriori investimenti nel Sud".
2. Monitoraggio  
All'art. 6 deve essere reso più stringente il ricorso al Codice unico di progetto (CUP) per assicurare maggiore armonizzazione tra le varie forme di monitoraggio, in particolare prevedendo che il CUP, ormai in avanzato stato di sperimentazione presso il Ministero dell'economia e delle finanze, venga intanto utilizzato per tutte le iniziative ammesse a finanziamento a valere sulle risorse recate dalla legge finanziaria 2002 e dalle successive leggi di spesa.
3. Rivisitazione del piano delle priorità  
Anche a seguito di adeguate modifiche al contratto di programma 2001 - 2005 il piano delle priorità deve essere configurato quale strumento che renda coerentemente operativi gli indirizzi strategici del Governo e che moduli nel tempo adeguatamente gli



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

interventi i cui oneri siano comunque imputati all'erario.

In tale logica la rivisitazione del piano delle priorità per le annualità successive al 2002 deve essere effettuata, come previsto dall'art. 7 dell'addendum, entro il 30 giugno 2002 per consentire, tra l'altro, a questo Comitato di rilevare le occorrenze in vista della predisposizione del disegno di legge finanziaria per il 2003 e deve avvenire alla stregua dei criteri di cui appresso, da esplicitare sinteticamente nell'addendum.

**3.1 Metodologia di valutazione degli investimenti**

Il metodo seguito dal gestore della rete nella classificazione degli interventi deve essere affinato, anche tenendo conto dei criteri di calcolo appropriato della redditività e degli obiettivi di riequilibrio economico-sociale di cui al successivo punto 3.3, e debbono essere chiariti i criteri con cui i risultati della valutazione vengono impiegati ai fini dell'ordinamento degli interventi prioritari.

In particolare:

- debbono essere fornite adeguate spiegazioni in merito alle modalità di riconduzione degli interventi relativi agli investimenti sulla rete convenzionale ai primi 5 obiettivi individuati dalla Società, in modo da consentire la verifica sulla congruità di tale operazione, mentre per quanto riguarda l'obiettivo 6 si rinvia a quanto specificato alla lettera a) del successivo punto 3.3;
- devono essere esplicitati i parametri di base assunti nelle analisi economico-finanziarie (in particolare per quanto riguarda i ricavi previsti e la dinamica del traffico che concorre alla loro determinazione) ed omogeneizzato il livello di approfondimento della documentazione di analisi a supporto dei vari interventi: nell'eventualità che ciò non sia possibile per tutti i progetti, dovrà essere adottato, di norma, il criterio di conferire priorità alla realizzazione di interventi supportati da dossier standardizzati che presuppongono un livello più elevato di progettazione e la disponibilità di valutazioni di ordine economico-finanziario più approfondite, motivando eventuali scostamenti da detto criterio;
- devono essere specificati i criteri con cui si è proceduto alla selezione degli interventi da avviare, nell'ambito dei singoli obiettivi, nelle prime annualità e chiarito così su quali elementi si fonda il giudizio di "rilevanza", che è uno degli elementi assunti dalla Società per ordinare gli interventi nel documento rivisitato.

**3.2 Raccordo con il programma delle opere strategiche**

Deve essere modificato l'ultimo comma dell'articolo 5 in modo da porre in termini cogenti per la Società l'impegno a mettere in coerenza il piano delle priorità con gli interventi strategici inseriti nel programma sulle opere strategiche approvato da questo Comitato con delibera n. 121/2001 ed a conferire carattere prioritario a detti interventi. Più specificatamente l'attività di raccordo consiste, tra l'altro, (a) nell'evidenziare lo stato progettuale degli interventi strategici sulla base della scheda menzionata nella citata delibera n. 121/2001, (b) nella redazione di una nota concernente l'iter da intraprendere per il completamento della progettazione dei suddetti interventi.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

In tale contesto dovrà essere, tra l'altro, allineata la denominazione degli interventi considerati: ad es. gli interventi citati nel piano delle priorità per la trasversale Orte-Falconara dovranno essere unificati nella dizione "avvio raddoppio della linea Orte-Falconara".

**3.3** *Conseguimento dell'obiettivo governativo di riparto territoriale*

Nella fissazione delle priorità di intervento nell'arco del quinquennio andrà preso a riferimento l'obiettivo di riparto territoriale delle risorse pubbliche stabilito dal documento di programmazione economico-finanziaria 2002-2006 citato in premessa (e dal successivo IV Rapporto del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo 2000-2001), in base al quale il 45% della spesa in conto capitale del periodo 2001-2008 deve essere destinato a interventi nelle otto regioni del Mezzogiorno. Conseguentemente nel percorso di definizione del piano devono essere distinte chiaramente le risorse ordinarie - relative agli aumenti di capitale per le ferrovie fissati dalle leggi finanziarie e per le quali i documenti programmatici prevedono la destinazione al Mezzogiorno di un valore medio del 30% sia con riguardo agli impegni sia alle erogazioni - e le risorse aggiuntive, che sono esplicitamente dedicate al riequilibrio economico-sociale e che sono espressamente definite e ripartite da provvedimenti legislativi, da delibere di questo Comitato (per quanto attiene alle risorse nazionali) o da accordi europei (con riferimento alle risorse comunitarie).

L'attuazione dell'obiettivo in questione verrà perseguita mediante l'inserimento di apposito articolo che, con particolare riferimento al riequilibrio economico-sociale, preveda:

- a) che la finalità del riequilibrio economico-sociale venga considerata in modo disgiunto rispetto all'insieme degli obiettivi strategici, perché essa è trasversale a tutti essi;
- b) che tale finalità venga perseguita avendo riguardo sia all'obiettivo programmatico di destinare al Mezzogiorno il 30% delle spese effettuate con imputazione sulle risorse ordinarie, sia alla valutazione economica e strategica dei fabbisogni dell'intera rete dei trasporti del Mezzogiorno, anche in relazione alla rete nazionale;
- c) che per ogni progetto venga effettuata la distinzione fra risorse ordinarie e aggiuntive e venga esplicitato quindi, a livello aggregato, per ogni anno, quale quota di risorse ordinarie sia effettivamente destinata al Mezzogiorno (stante che la ripartizione territoriale delle risorse aggiuntive è predefinita);
- d) che nel periodo di riferimento del "piano di priorità" si miri a raggiungere il suddetto 30% motivando l'itinerario di convergenza con valutazioni puntuali in merito, fra l'altro, ai seguenti criteri (di cui alcuni di natura generale): a) convenienza sociale e redditività aziendale, b) raggiungimento di standard minimi di rete, c) maturità dei progetti, d) grado di coerenza con gli altri interventi attinenti la rete trasportistica del Mezzogiorno, e) eventuale rilevanza

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

- per il Mezzogiorno di interventi effettuati al di fuori dell'area;
- e) che le valutazioni condotte sulla redditività degli interventi, ai fini delle decisioni circa la scelta delle priorità, tengano conto dei tassi differenziati di crescita delle due macro aree del Paese così come perseguiti nel citato documento di programmazione economica e finanziaria per il decennio e dei riflessi che ciò può avere sui tassi di crescita della domanda di traffico passeggeri (locale e di medio-lunga distanza) e merci (nazionale e internazionale) nell'ipotesi, ovviamente, che la rete di trasporti non divenga un vincolo allo sviluppo;
  - f) che le modalità di assegnazione delle risorse per interventi diffusi alle diverse macro aree del Paese, evidentemente parametrate sulle reali necessità della rete, siano dettagliatamente esposte;
  - g) che venga programmato immediatamente l'avvio o accelerato lo sviluppo dei progetti concernenti interventi nel Mezzogiorno necessari per consentire l'inizio dei relativi lavori;
  - h) che il monitoraggio sugli investimenti relativi al Mezzogiorno venga effettuato, sulla base degli elementi forniti dalla Società ai sensi del successivo punto 5, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per gli aspetti sopra richiamati, dal Ministero dell'economia e delle finanze, che riferiranno in sede di riunione preparatoria con periodicità semestrale;

In relazione a quanto sopra deve essere modificata anche la 2<sup>a</sup> parte dell'art. 4 là ove non considera i fondi FESR di cui al programma operativo nazionale trasporti 2002-2006 e le risorse per le aree depresse in termini di mera addizionalità.

4. Programma "alta capacità"

L'ultimo comma del menzionato art. 7 dovrà essere integrato in modo da prevedere espressamente la partecipazione dell'Unità tecnica - Finanza di progetto, istituita ai sensi della legge n. 144/1999, alle analisi concernenti il programma in questione, anche in relazione alle indicazioni già contenute al riguardo nella delibera n. 44/2001.

5. Costituzione di una struttura responsabile per il Sud

Verrà inserito apposito articolo che confermi l'obbligo della Società di individuare una propria specifica struttura che abbia la missione di promuovere nuovi progetti nelle diverse aree del Paese congeniali alle specifiche esigenze del Mezzogiorno e che sia in grado di rendere disponibili le competenze necessarie. Detta struttura fungerà da interfaccia, per le problematiche del Mezzogiorno, sia al Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione del Ministero dell'economia e delle finanze sia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: tale struttura avrà altresì il compito, nell'ambito delle attività di monitoraggio svolte sotto la vigilanza del Ministero per ultimo menzionato e richiamate al citato art. 6 della bozza di addendum, di rendere disponibili i dati relativi ai progetti in corso con periodicità trimestrale e di fornire informazioni addizionali sulla base di definiti schemi strutturati. La disposizione

*MH*



*Comitato Interministeriale  
per la Programmazione Economica*

prevederà inoltre che, in occasione dell'aggiornamento trimestrale ed al fine di consentire la verifica sul rispetto del principio di addizionalità, venga aggiornato anche il quadro riepilogativo degli investimenti realizzati e di quelli in corso, suddivisi per fonte di finanziamento: risorse ordinarie, risorse per le aree depresse e risorse comunitarie. Porrà altresì a carico della Società l'onere di segnalare eventuali criticità che possano comportare impedimenti nell'esecuzione dei progetti o iardi e/o incrementi di costo nella realizzazione delle opere in modo che i suddetti Dicasteri possano concorrere ad eliminare quelle criticità che non abbiano natura prettamente tecnica.

### IMPEGNA

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

- a trasmettere, in tempi brevi, a questo Comitato la relazione al Parlamento sullo stato di attuazione degli investimenti ferroviari, prevista dalla legge n. 238/1993 e che includa dati esaustivi sull'attuazione degli interventi riconducibili al "sistema di sicurezza", nonché sull'attuazione del "piano del materiale rotabile" e del piano di eliminazione dei passaggi a livello in merito ai quali erano stati richiesti approfondimenti specifici nella riunione preparatoria del 17 dicembre 2001;
- a sottoporre a questo Comitato, prima della sottoscrizione dell'addendum, le considerazioni formulate dalle competenti Commissioni parlamentari in ordine alla bozza di cui trattasi al fine di consentire al Comitato stesso di formulare il proprio definitivo avviso al riguardo, anche alla luce degli elementi di valutazione desunti dalla relazione di cui sopra.

Roma, 28 marzo 2002

IL PRESIDENTE DELEGATO  
Giulio TREMONTI



INFRASTRUTTURE  
2681 11/03/2002 FS

*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

Roma, 5 marzo 2002

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Prot. n. DC.TF. 7X/SDC  
02/03

Al Capo di Gabinetto del  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

c. p.c. Al Capo della Segreteria Tecnica del  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

LORO SEDI

**OGGETTO** Piano di Priorità degli investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria nazionale - Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Come è noto la finalità del Piano di Priorità degli investimenti (PPI) è sostanzialmente quella di fornire dati ed elementi utili per la pianificazione degli investimenti infrastrutturali che tenga debitamente conto della duplice esigenza di completare gli interventi già avviati e di fornire il necessario slancio verso la realizzazione di nuove opere.

Il CIPE, nelle sedute del novembre e dicembre dello scorso anno, recepite tutte le osservazioni e prescrizioni contenute nella lettera del Sig. Ministro (nota CIPE 11133 del 5 novembre 2001) al Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha formulato le proprie prescrizioni che sono state debitamente riportate ad R.F.I. S.p.A. per il dovuto aggiornamento del PPI, ed in particolare:

1. necessita di predisporre uno schema di piano con una diversa modulazione degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano.
2. necessita di disporre di dati puntuali sullo stato di attuazione del "Piano del materiale rotabile", del piano di soppressione dei passaggi a livello e del sistema sicurezza;
3. necessita di non limitare, sia pure nella prima fase, la redazione dei dossier di valutazione ai soli interventi per i quali R.F.I. aveva già individuato l'esigenza di nuove coperture finanziarie, al fine di non irrigidire le opzioni, ancora non definitive, espresse nel primo schema di PPI redatto da R.F.I.

R.F.I. ha trasmesso la nuova versione del PPI, corredata dei dossier di valutazione degli investimenti sviluppati per i progetti già in fase di avvio e di apposite relazioni di inquadramento generale per tutti gli altri progetti, in data 27 febbraio u.s.

L'esame del Piano delle Priorità degli Investimenti proposto dal Gestore dell'infrastruttura, così come risultante della prima elaborazione dello stesso PPI fornita a settembre 2001 e



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

dalle modifiche ed integrazioni apportate dal documento di rivisitazione redatto lo scorso mese di febbraio, evidenzia il persistere di alcune criticità già emerse, tra l'altro, all'atto della prima presentazione.

Il Gestore dell'infrastruttura ha infatti confermato, con poche modifiche ed integrazioni, l'intera struttura del PPI presentato a settembre: non è variata la costituzione della griglia delle priorità elaborata sulla base dei criteri stabiliti dal CdP 2001-2005; non sono variati gli obiettivi individuati e l'ordine gerarchico di tali obiettivi; sono stati confermati, nell'ambito di ciascun obiettivo, i progetti e le priorità assegnate a ciascuno di essi.

Il percorso procedurale dettato dal contratto di programma 2001-2005 prevede che, nell'ottica di una razionale pianificazione degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, il PPI funga da valido supporto al decisore pubblico, fornendo tutte le indicazioni tecniche utili a riconfigurare, in funzione delle risorse disponibili e delle priorità assegnate, i termini dei singoli interventi sotto il profilo dimensionale, economico-finanziario e temporale.

La possibilità di disporre, per la prima volta, di dettagliati elementi di valutazione (dossier e relazioni di inquadramento) sui singoli progetti programmi di investimento, forniti da RFI contestualmente alla rivisitazione del PPI, non soddisfa appieno tale esigenza.

Il primo esame di tali elementi, infatti, non evidenzia un legame diretto tra Dossier di valutazione e collocamento, del singolo investimento, nell'ambito del PPI, in particolare, restano indefinite le modalità di impiego dei dossier di valutazione nella graduazione dei livelli di priorità dei singoli programmi/progetti di investimento, e così pure i meccanismi con cui si passa dai costi di realizzazione, riportati nei dossier per ogni annualità, alle necessità annuali di assegnazioni che costituiscono, alla fine, il risultato dell'intero processo di pianificazione.

È ovvio, a tale proposito, che solo la completa conoscenza dei meccanismi con cui il Piano stesso è stato costruito può consentire di condividerlo pienamente o di formularne eventuali modifiche.

In tale ottica, tra l'altro, si era espresso il CIPE che, pur condividendo la rilevanza degli obiettivi individuati quali prioritari da RFI, evidenziava la possibilità che la valutazione dei singoli programmi di intervento e la verifica del relativo grado di priorità potesse concludersi, sulla base delle indicazioni fornite dai Dossier anche in merito alle ricadute finanziarie a carico dello Stato, con una rivisitazione della classificazione delle priorità e degli stessi contenuti del Piano.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Non si ritiene, per le motivazioni esposte, di poter esprimere parere favorevole su tutta la pianificazione presentata da R.F.I. S.p.A., che riguarderebbe anche - nella sostanza - la programmazione dei prossimi aumenti di capitale.

Pure in presenza delle criticità rappresentate, si ritiene, comunque, che le proposte riportate nella ultima versione del Piano possano essere valutate positivamente, solo - però - per quanto attiene l'individuazione dei programmi e dei progetti relativi alla contrattualizzazione degli aumenti di capitale disposti dalla legge Finanziaria 2002 (4.607 Milioni di Euro, pari a circa 8921 Miliardi di Lire).

La maggior parte delle risorse stanziato, infatti, debbono essere impegnate per programmi infrastrutturali su cui il Governo ha già espresso con decisione i propri programmi e gli indirizzi a cui i soggetti interessati debbono attenersi:

- realizzazione delle grandi opere infrastrutturali strategiche. Con il primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 dovrebbe essere finanziata una parte degli interventi relativi al sistema AV-AC, finalizzati all'entrata in esercizio, per l'anno 2008, dell'intera direttrice TO-MI-NA. Per tale direttrice infatti, il PPI evidenzia fabbisogni per il 2002 pari a 2.695 M€ (5.219 Mld di lire) di cui 223 M€ (431 Mld di lire) per interessi intercalari (da utilizzare per l'esecuzione dei lavori sulla sub-tratta TO-NO e per avviare i programmi relativi al nodo di FI ed alla tratta NO-MI).

Le somme che dovrebbero essere impegnate con la sottoscrizione dell'addendum per investimenti relativi a questa tipologia di interventi sono pari a 5.219 £ MLD.

- realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ferroviaria. Trattasi di programmi di interventi indispensabili e non rinviabili (1.950 £ MLD), quali:
  1. ultima fase del Piano straordinario di revisione della rete (1.221 £ MLD); -
  2. interventi di manutenzione straordinaria, volti a preservare ed a migliorare l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria, con ovvie ripercussioni sulla sicurezza della circolazione ferroviaria (729£ MLD);
- realizzazione del programma di interventi tecnologici finalizzati all'incremento degli standard di qualità e di sicurezza della rete ferroviaria (Sistema di Controllo della Marcia del Treno - SCMT, programma di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie, Rilevamento Termico Boccole - RTB, Sistemi Informativi di Circolazione, Tecnologie di Comunicazione) ed obblighi di legge, per un totale di 555 M€ (1.075 Mld di lire).

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si evidenzia, quindi, che del finanziamento recato dalla Legge Finanziaria 2002 (8.921 £ MLD) rimarrebbero disponibili 677 £ MLD, per i quali si propongono, nella attuale elaborazione del PPI, interventi sulla rete nel Mezzogiorno (raddoppio della Pescara-Bari, della RC-Melito, della ME-CT e





*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

quadruplicamento della SA-Battipaglia, per un totale di 64 M€ pari a 123 Mld di lire) ed altri interventi molti dei quali compresi nel programma delle opere strategiche relative alla rete ferroviaria convenzionale e, comunque, di sicuro interesse trasportistico (raddoppio GE-Ventimiglia, quadruplicamento Tortona-Voghera, potenziamento della linea pontremolese, dei nodi urbani di TO e GE, nuovi centri intermodali di MI e RM per un totale di 113 M€ pari a 219 Mld di lire).

L'approvazione del PPI solamente per la parte relativa alla contrattualizzazione delle risorse della finanziaria 2002 non inficia il percorso procedurale individuato nel vigente Contratto di Programma, in quanto:

- almeno per il primo addendum, le correlazioni con la completezza e l'efficacia dei Dossier di valutazione sono, come già evidenziato, minime;
- l'approvazione definitiva di un piano come quello di cui trattasi deve necessariamente correlarsi con le profonde innovazioni apportate dalla Legge Obiettivo e con la definizione ed il finanziamento della realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Un rinvio della definizione dei programmi da contrattualizzare, finalizzato all'effettuazione di un esame di maggior dettaglio della documentazione allegata al Piano, e la conseguente rielaborazione da parte di RFI dei documenti stessi (Dossier di valutazione degli investimenti che R.F.I. si è impegnata formalmente a completare entro il prossimo mese di settembre) per superare le criticità evidenziate, non produrrebbe - con ogni probabilità - effetti diversi rispetto all'attuale configurazione dei programmi di investimenti da contrattualizzare.

Tale rinvio, tuttavia, causerebbe certamente una dilazione dei tempi, con l'avvio delle attività di competenza del gestore dell'infrastruttura in ritardo rispetto alle tempistiche stimate per il raggiungimento degli obiettivi individuati.

In considerazione del fatto che sono state inserite nell'articolato dell'Addendum al Contratto di Programma da sottoporre al CIPE clausole che impegnano R.F.I. alla presentazione di idonea documentazione per la prossima definizione delle esigenze finanziarie (Programma di interventi di cui alla Legge Obiettivo e previsioni per la Legge Finanziaria 2003), si allega alla presente una bozza di lettera da sottoporre, ove la S.V. concordi, alla firma del Sig. Ministro indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze affinché il PPI e l'Addendum al Contratto di programma possano essere presentati al CIPE d'intesa dei due Ministri.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI  
E PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nel segnalare la possibilità che l'argomento di cui trattasi venga inserito all'ordine del giorno del prossimo CIPE, qualora le competenti strutture del Ministero dell'Economia e delle Finanze riescano a completare, nei tempi consentiti, l'istruttoria di loro competenza, si rimane a disposizione per chiarimenti e integrazioni.

Il Direttore Generale  
(ing. Enzo Celli)

*Enzo Celli*

VISTO: si trasmette

Il Capo Dipartimento  
(ing. Amodeo Fumero)

*Amodeo Fumero*

Elenco allegati:

1. Bozza lettera al Ministro dell'Economia e delle Finanze
2. Relazione al CIPE concernente il PPI e l'Addendum I al Contratto di Programma 2001-2005
3. Schema di Addendum
4. Piano di Priorità degli Investimenti del 13 settembre 2001
5. Documento di Rivisitazione del PPI presentato da R.F I il 28 febbraio 2002

# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i Sistemi  
Informativi e Statistici*

*Direzione Generale del Trasporto Ferroviario*

---

Piano di Priorità degli Investimenti  
sulla rete ferroviaria nazionale  
e  
Primo Addendum al  
Contratto di Programma 2001-2005 tra Ministero delle  
Infrastrutture e dei Trasporti ed F.S. S.p.A.

*Relazione Illustrativa*

*Roma, marzo 2002*

---

## Indice

---

1. Premesse .....	2
1.1 Le strategie della Comunità Europea per lo sviluppo infrastrutturale del sistema ferroviario .....	2
1.2 Ruoli e strategie di sviluppo per l'infrastruttura ferroviaria nazionale .....	10
2. Il Piano di Priorità degli Investimenti .....	17
2.1 Il Contratto di Programma 2001-2005 .....	17
2.2 Il Piano di Priorità presentato dal gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A. in data 13.9.2001 .....	19
2.2.1 Le criticità emerse .....	20
2.3 Il Piano di Priorità presentato dal gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A. in data 27.2.2002 .....	23
2.3.1 Modalità di valutazione dei progetti di investimento .....	23
2.3.2 Gli investimenti nel Mezzogiorno .....	30
2.3.3 Le criticità emerse .....	33
2.4 Conclusioni .....	34
3. Il primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 .....	37
3.1 Premesse .....	37
3.2 Finalità dell'Addendum .....	38
3.3 Ricognizione risorse .....	40

## **1. - Premesse**

### **1.1 - Le strategie della Comunità Europea per lo sviluppo infrastrutturale del sistema ferroviario**

Il Libro Bianco sulla linee guida della politica comunitaria dei trasporti per il prossimo decennio, affronta il delicato tema della dotazione infrastrutturale dell'Unione evidenziando come il corretto funzionamento del mercato interno e la coesione territoriale tra i vari paesi membri siano strettamente dipendenti dalla presenza di infrastrutture interconnesse e prive di strozzature, che non pongano ostacoli fisici alla circolazione di beni e persone.

La circostanza evidente che tali strozzature continuano ad esistere, nonostante il fatto che l'Unione europea si sia dotata di un'apposita politica in materia di reti transeuropee, giustifica l'alto livello di priorità che in sede comunitaria si intende riservare allo sviluppo infrastrutturale nei prossimi dieci anni.

#### **La rete transeuropea dei trasporti**

Le competenze e gli strumenti necessari a istituire e sviluppare la rete transeuropea dei trasporti derivano alla Comunità Europea dal trattato di Maastricht, entrato in vigore il 1 novembre del 1993. A partire dallo stesso anno, la Commissione ha conferito la massima priorità alla rete transeuropea, dedicandole ampio spazio nel Libro Bianco "Crescita, competitività e occupazione".

La concezione originaria per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti si è in gran parte basata sulla ricerca di un coordinamento e di una sinergia trasportistica a livello europeo tra un determinato numero di progetti infrastrutturali esistenti a livello nazionale, soprattutto per la rete ferroviaria convenzionale e la rete stradale, individuati come strategici per la composizione di una rete infrastrutturale di interesse sovranazionale. Nel 1994, un gruppo composto dalle delegazioni tecniche di tutti gli stati membri ha riunito in un primo programma organico le varie priorità nazionali già esistenti, procedendo quindi a selezionare una serie di progetti prioritari ed a sottoporli al Consiglio europeo di Essen per l'investitura ufficiale come primi componenti di sviluppo delle reti TEN.

Nel 1996, con apposita decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio (n.1692/96), sono stati successivamente adottati i primi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ed è stato adottato un unico quadro di riferimento, composto dai 14 progetti prioritari di Essen, dai piani e dai criteri di identificazione e valutazione di successivi altri progetti di interesse comune per ciascun modo di trasporto. Su tali progetti prioritari è poi stata canalizzata buona parte degli interventi finanziari dell'Unione in materia di infrastrutture, attingendo dalla linea di bilancio appositamente dedicata alle reti transeuropee, dai fondi di coesione, dai fondi strutturali, nonché da quelli resi disponibili dalla Banca europea per gli investimenti.

Tra i 14 progetti inclusi nel programma di sviluppo ne figurano due coinvolgenti la rete ferroviaria italiana:

- il corridoio ferroviario intermodale Francia-Italia, compreso tra i nodi di Lione-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste;
- il corridoio del Brennero, da Verona a Berlino.

A sei anni dall'avvio di tale programma di sviluppo, va tuttavia notato che lo sviluppo della rete transeuropea non è uniforme e procede a rilento (solo il 20% delle infrastrutture previste nella decisione del 1996 è stato realizzato). Soltanto alcuni grandi progetti, come il collegamento fisso dell'Oresund (infrastruttura di attraversamento dell'omonimo stretto, che collega Copenaghen con la città svedese di Malmo) o l'aeroporto di Malpensa, sono stati infatti ad oggi realizzati.

Con specifico riferimento al settore ferroviario, soltanto 2800 km di nuove linee ad alta velocità sono oggi in servizio, rispetto ai 12600 km previsti nel 1996. Questi ritardi nell'attuazione di quanto previsto nella decisione del 1996, hanno trovato essenzialmente origine in due diversi ordini di cause:

- l'assenza di un approccio integrato in fase di pianificazione, valutazione e finanziamento delle infrastrutture transfrontaliere;
- l'assottigliamento dei finanziamenti pubblici, legato alla tendenza di generale riduzione della percentuale del PIL che viene destinata agli investimenti in infrastrutture di trasporto (percentuale che è passata dall'1,5% del 1970 a circa l'1% della metà degli anni '90).

In relazione alla strategicità dell'intero programma di sviluppo delle reti TEN, la Commissione ha quindi proposto la revisione in due tappe successive degli orientamenti sulla rete transeuropea posti dalla Decisione n.1692/96.

La prima tappa, la cui attuazione è stata avviata nel 2001 ed è prossima alla conclusione, ha previsto una ridotta modifica degli orientamenti originariamente contenuti nella decisione del 1996, in conformità con il principio che tale revisione non deve rappresentare l'occasione per identificare nuovi progetti di sviluppo, per i quali non esistono finanziamenti disponibili, ma deve piuttosto focalizzare il proprio ambito di azione sull'eliminazione delle strozzature esistenti lungo i grandi assi già individuati nel 1996, nonché sulla predisposizione di itinerari prioritari destinati ad assorbire i flussi di traffico che deriveranno dall'allargamento dell'Unione ai paesi dell'est europeo, con particolare riferimento a quelli transanti attraverso le regioni frontaliere ed a quelli mirati al miglioramento dell'accessibilità delle regioni periferiche.

L'elenco dei quattordici grandi progetti prioritari individuati dal Consiglio europeo di Essen è stato pertanto aggiornato, come più volte chiesto dal Parlamento europeo e proposto dalla Commissione fin dal 1997.

In sostanza, per le due decisioni n.1692/96 e n.2236/95, che ponevano i primi orientamenti per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto, la Commissione ha presentato delle proposte di emendamento, attualmente in discussione presso il Consiglio d'Europa, che si articolano in tre punti principali:

- concentrazione del flusso di investimenti sui progetti mirati all'eliminazione dei "colli di bottiglia" attualmente esistenti in seno alle TEN, in particolare:
  1. privilegiare gli investimenti mirati alla realizzazione di reti specializzate per il trasporto ferroviario di merci;
  2. privilegiare gli investimenti mirati al collegamento della rete ferroviaria con i porti;
  3. privilegiare gli investimenti mirati all'integrazione delle reti di trasporto aereo e ferroviario;
- introduzione di un numero limitato di nuovi progetti, tra i quali figura l'estensione del corridoio AV del Brennero da Verona a Napoli e la linea AV Milano-Bologna;
- incremento del supporto finanziario comunitario dal 10 al 20% per i progetti "critici", caratterizzati cioè da un alto valore aggiunto per l'intera Comunità in quanto attraversano

“barriere naturali” (quali ad es. importanti corsi d’acqua o stretti marini e catene montuose) o predispongono il collegamento infrastrutturale con i paesi candidati all’ingresso nella Comunità Europea, ciò anche al fine di incoraggiare il ricorso a tecniche di project financing che prevedano il significativo ricorso ai mercati di capitale.

La seconda tappa, la cui attuazione è prevista nel 2004, prevede invece una revisione più approfondita, mirata in particolare ad adottare concetti quali quello delle autostrade del mare, a sviluppare capacità aeroportuali e ad integrare i tratti dei corridoi paneuropei che si trovano nei paesi candidati all’adesione, compresi quelli dei paesi candidati che a quella data ancora non saranno diventati Stati membri. L’obiettivo sarà quindi quello di concentrarsi sulla parte “portante” della rete europea, composta dalle infrastrutture più importanti per il traffico internazionale e per la coesione territoriale e socio-economica dell’intero continente.

### ***Le linee guida della politica comunitaria per lo sviluppo infrastrutturale***

Le linee di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, descritte nel paragrafo precedente, si iscrivono in un quadro di azione politica definito, per il decennio a venire, dal Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010 : il momento delle scelte”, ispirato al raggiungimento di due obiettivi fondamentali:

1. il decongestionamento dei grandi assi infrastrutturali, che si pone in un orizzonte temporale di breve periodo per gli aspetti relativi alla riorganizzazione di sistema e di medio/lungo periodo per gli aspetti relativi al potenziamento infrastrutturale;
2. la ricerca di soluzioni avanzate per il problema dei finanziamenti dei progetti di sviluppo ex-novo e potenziamento infrastrutturale.

### **Il decongestionamento dei grandi assi infrastrutturali**

Conformemente all’obiettivo generale di perseguire una politica ecologicamente sostenibile, come evidenziato dal Consiglio europeo di Göteborg, lo sviluppo degli orientamenti della Comunità in materia di reti transeuropee dovrà essere teso ad affrontare le problematiche derivanti dalla crescente saturazione della rete europea dei trasporti e ad incoraggiare l’utilizzo di modi di trasporto caratterizzati da un impatto ambientale sostenibile per la collettività.

A questo fine l’azione comunitaria sarà mirata alla realizzazione sistemi infrastrutturali in cui la componente ferroviaria assume grande rilievo, quali:

1. corridoi multimodali di canalizzazione dei traffici, dedicati in via prioritaria al decongestionamento ed al riequilibrio modale del traffico merci;
2. una rete di trasporto ad alta velocità capacità per i passeggeri;

Funzionale alla realizzazione di tali sistemi sarà la realizzazione di alcuni nuovi progetti di grandi infrastrutture e, per i più importanti itinerari europei, anche la predisposizione di adeguati piani di gestione del traffico per ottimizzare l’utilizzazione delle capacità esistenti.

La realizzazione di corridoi multimodali dedicati in via prioritaria al sostegno dello sviluppo prevedibile per il traffico merci, pone come imprescindibile la necessità di disporre di infrastrutture ferroviarie con livelli di efficienza molto superiori quelli attuali.

La componente ferroviaria di tali corridoi dovrà essere costituita in gran parte da linee già in esercizio, per le quali dovranno essere previsti livelli di priorità di accesso adeguati se non esclusivi per i treni merci, oltre ad un insieme di misure specifiche messe a punto per la fluidificazione dei traffici nelle zone ad alta densità di circolazione, in particolare nelle zone urbane. In tale contesto

potrà rendersi necessaria la costruzione di linee di by-pass che consentano al traffico in transito di aggirare i nodi ferroviari.

Con riferimento invece alla parte di rete ferroviaria che connette i nodi principali, il Libro Bianco prevede che la progressiva realizzazione di corridoi a priorità merci si concretizzerà nel potenziamento della capacità, ottenuto grazie all'ampliamento e alla riconversione di infrastrutture specifiche, al reindirizzamento dei flussi lungo itinerari alternativi a bassa densità di traffico, ed allo sviluppo di sistemi di gestione del traffico che consentano di gestire in maniera ottimale la tempistica dei transiti.

In un'ottica di ottimizzazione del trasferimento dei carichi tra trasporti marittimi e trasporti ferroviari, l'accesso ferroviario alle infrastrutture portuali costituisce al tempo stesso un requisito essenziale dei corridoi multimodali a priorità merci e una condizione necessaria per lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, il cui contributo per alleggerire il traffico attraverso le Alpi è da considerarsi strategico.

Altre infrastrutture puntuali strategiche, quali ad esempio i terminali intermodali che assicurano la ripartizione delle merci tra i modi di trasporto terrestre o i terminali ferroviari che consentono l'istradamento o la ricomposizione dei treni, rappresentano spesso punti di congestione del traffico cui la Comunità intende dedicare attenzione specifica. Nei terminali intermodali e nei terminali ferroviari merci, che in virtù della liberalizzazione dei mercati rilevanti si renderanno sempre più aperti a tutti gli operatori, gli investimenti pubblici sia comunitari che nazionali possono infatti esercitare notevoli effetti incentivanti, soprattutto se destinati agli impianti di smistamento ed alle attrezzature di trasbordo.

La realizzazione di una rete di trasporto ad alta velocità/capacità per il traffico passeggeri si rende sempre più necessaria, soprattutto in prospettiva del prossimo allargamento territoriale dell'Unione, che comporterà l'accrescimento delle distanze tra i grandi centri urbani e le metropoli situate nelle zone di confine del territorio comunitario.

Il trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità rappresenta per molti itinerari un'alternativa all'aereo estremamente interessante in termini di tempo, prezzo e comfort, soprattutto se si tiene conto della circostanza specifica che vede le principali stazioni ferroviarie situate nel cuore di quasi tutti i grandi centri urbani d'Europa e se si tiene conto, per converso, del tempo necessario per raggiungere i grandi terminali aeroportuali partendo dai centri urbani.

Esempi di esercizio ormai consolidati in ambito europeo dimostrano peraltro che, contrariamente a quanto si è spesso pensato in passato, l'interesse dei viaggiatori per i servizi ferroviari ad alta velocità non si limita ai viaggi inferiori alle tre ore. L'esempio francese, riportato nel Libro Bianco, è significativo in tal senso: tra Parigi e le città della costa mediterranea, già prima della messa in servizio della nuova linea ad alta velocità, la quota di mercato del treno ad alta velocità superava il 25% sebbene i tempi di percorrenza fino a tali città fossero largamente superiori, in media, alle quattro ore.

Tale rete di trasporto dovrà comprendere, in adeguata integrazione sistemica, linee ad alta velocità, linee riconvertite o potenziate, raccordi e sistemi tecnologici che permettano l'integrazione dei servizi trasporto ferroviario con quelli di trasporto stradale, aereo e marittimo, nonché l'integrazione delle infrastrutture a rete con le infrastrutture nodali strategiche, quali ad esempio gli aeroporti, le stazioni ferroviarie e le stazioni marittime.

Per il perseguimento di tale obiettivo la Comunità ritiene indispensabile che venga dato seguito agli ambiziosi programmi dell'ultimo decennio per lo sviluppo di una rete ferroviaria ad alta velocità specializzata ed interoperabile e ritiene che ciò non presenti problematiche di incompatibilità con l'anzidetto obiettivo programmatico di realizzare una rete specializzata per i traffici merci, in quanto il tutto risulterebbe funzionale alla logica di massimizzazione della capacità della rete ferroviaria nel suo insieme.



Tuttavia, la constatazione delle difficoltà riscontrate in passato dai vari organismi comunitari e dai paesi membri nel reperire i finanziamenti necessari, ha indotto la Comunità a prestare adeguata cautela nella scelta degli obiettivi da prefiggersi nella canalizzazione dei finanziamenti. Si è infatti ritenuto opportuno condizionare il finanziamento delle nuove linee a alta velocità al parallelo sviluppo di capacità per i traffici merci.

Come dimostrato in numerosi paesi membri, tra cui l'Italia in primo luogo, lungo gli itinerari su cui non è possibile costruire nuove linee, l'adeguamento delle linee esistenti agli standard costruttivi e di esercizio dei servizi ad alta velocità costituisce, grazie ai progressi tecnologici del moderno materiale rotabile ad assetto variabile, una soluzione percorribile che offre adeguati livelli prestazionali e di comfort.

In considerazione del fatto che la Comunità Europea intende considerare la rete di trasporto passeggeri ad alta velocità come rete multimodale, gli investimenti che contribuiscono all'integrazione della rete ferroviaria ad alta velocità con quella del trasporto aereo sono considerati come investimenti da incoraggiare. Tali investimenti possono riguardare la realizzazione di stazioni ferroviarie all'interno dei sedimi aeroportuali, di terminali adattati al check-in di passeggeri e bagagli nelle stazioni ferroviarie, o l'implementazione di sistemi di integrazione dei servizi di informazione, di prenotazione, di biglietteria e di trasporto bagagli, onde facilitare il trasferimento modale dei passeggeri.

Rilevanza strategica, ai fini della realizzazione sia dei corridoi plurimodali merci che della rete ad alta velocità per il trasporto passeggeri, rivestono i due progetti per la costruzione di collegamenti ferroviari attraverso il sistema montuoso alpino (linea Torino-Lione, e sistema di valico del Brennero).

Nel quadro di un approccio globale alla politica dei trasporti alpini, teso a trasferire una parte della crescita del traffico stradale verso la modalità di trasporto ferroviario, la Comunità Europea ha sostenuto fin dal 1996 lo sviluppo di progetti specifici per la risoluzione delle problematiche connesse con l'attraversamento di tale importante barriera naturale.

Tuttavia il sostegno finanziario dell'Unione non si è rivelato sufficiente per realizzare questi grandi progetti alpini entro i termini fissati dal Consiglio europeo di Essen (2010), in considerazione anche della notevole complessità burocratica dei processi autorizzativi necessari per l'avvio e la prosecuzione dei lavori di costruzione.

Peraltro, i drammatici incidenti occorsi nel tunnel del Monte Bianco e del Gottardo hanno necessariamente comportato la definizione di nuovi e più restrittivi modelli di esercizio per le infrastrutture di trasporto realizzate in sotterraneo, che comporteranno una riduzione non trascurabile della capacità ed un contestuale aumento del congestionamento.

Secondo i risultati di studi commissionati dal gestore italiano del tunnel del Fréjus, il traffico in transito ad oggi risulterebbe già superare del 20% la capacità massima autorizzata dalle nuove regole di sicurezza e dai nuovi modelli di esercizio.

La prossima riapertura del tunnel del Monte Bianco permetterà di ridurre leggermente i livelli di congestione, ma è lecito attendersi che la severità delle nuove norme di circolazione dei veicoli pesanti, e la crescente intolleranza delle comunità locali per il passaggio di ingenti traffici di veicoli pesanti, riassorbiranno i già esigui margini di capacità creati dalla riapertura.

La stipula sia di accordi bilaterali fra l'Unione europea e la Svizzera, che di recenti accordi bilaterali tra il Governo nazionale e la Svizzera, la Francia e l'Austria, nonché la realizzazione del programma svizzero relativo ai nuovi collegamenti ferroviari alpini, rappresentano senz'altro un significativo passo in avanti per la risoluzione delle problematiche del transito alpino, ma è ormai acclarato che le esigenze di interfacciamento del sistema nazionale dei trasporti con quello europeo renderanno, entro i prossimi dieci anni, assolutamente indispensabile disporre di un'alternativa

ferroviaria ai valichi stradali alpini nonché completare il potenziamento e lo sviluppo della rete di adduzione.

Con specifico riferimento alle problematiche di sicurezza legate al transito in galleria, la Comunità Europea ha segnalato come di assoluto rilievo l'esigenza di porre solide basi normative unitarie per tutto il territorio comunitario.

Ciò anche per la circostanza che molti collegamenti transfrontalieri ferroviari, in progetto o in costruzione, comprendono lunghi tratti in galleria, talvolta di lunghezza superiore a 50 km. Tra questi progetti figurano il futuro collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino, il progetto del Brennero o ancora la linea ad alta velocità attualmente in costruzione tra Bologna e Firenze (90 km di cui una sessantina in galleria).

Alcune infrastrutture ferroviarie già esistenti pongono inoltre problemi di invecchiamento, essendo state realizzate, in circa l'80% dei casi, nel XIX secolo.

Le attuali legislazioni nazionali in materia appaiono del tutto eterogenee: alcuni Stati membri hanno adottato normativa specifica per garantire la sicurezza nelle gallerie, mentre altri hanno intrapreso solo da poco azioni normative mirate ed altri ancora ne sono del tutto sprovvisti. L'Unione europea si è quindi riproposta di contribuire al miglioramento della sicurezza, intraprendendo specifiche azioni normative di armonizzazione delle norme minime di sicurezza, sia sul piano delle specifiche e degli standard tecnico-costruttivi, che su quello dei regolamenti di esercizio dei tunnel.

#### La ricerca di soluzioni avanzate per il problema dei finanziamenti

Il Libro Bianco riporta ancora una volta, dopo l'edizione del 1993, che il principale freno alla realizzazione dei programmi di sviluppo infrastrutturale deriva dalla difficoltà di reperire i capitali di finanziamento.

La soluzione di tale problematica chiave richiede non solo una maggiore destinazione fisica di finanziamenti pubblici e privati, ma anche e soprattutto la predisposizione di meccanismi innovativi di finanziamento per tutti quei progetti infrastrutturali caratterizzati da ritorni economici a lungo termine.

Secondo tradizione consolidata nella maggior parte dei paesi membri, la realizzazione delle infrastrutture di trasporto grava sui bilanci pubblici dell'ente o soggetto pubblico territorialmente competente, e quindi il loro costo viene ad essere sostenuto dalla comunità dei contribuenti nel suo insieme.

Ad integrazione dei finanziamenti posti a carico dei bilanci nazionali dei vari paesi membri, intervengono i finanziamenti comunitari, distinti in finanziamenti che attingono ai Fondi strutturali, ai Fondi di coesione ed alla parte del bilancio comunitario dedicata alla rete transeuropea.

Nel caso dei progetti di sviluppo della rete transeuropea, come già anticipato, il Consiglio di Essen del 1996 aveva deciso di limitare la partecipazione della Comunità al 10% del costo totale dell'investimento, limitando il ruolo di questi interventi alla facilitazione delle procedure di avvio dei vari progetti ed allo stimolo dei potenziali investitori privati a partecipare nella definizione di pacchetti finanziari innovativi.

Come già anticipato, l'esperienza di questi ultimi anni ha tuttavia dimostrato che per alcuni progetti di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, quali ad esempio quelli transfrontalieri (Torino-Lione), l'attuale tasso di partecipazione comunitaria non ha costituito un incentivo sufficiente per mobilitare in modo coordinato i necessari investimenti.

La Commissione Europea ha quindi ritenuto opportuno proporre l'aumento del tasso di partecipazione al 20%, limitatamente a quei progetti caratterizzati da forte valore aggiunto per la rete transeuropea e da insufficiente redditività socioeconomica su scala nazionale. Rientrano tipicamente in tale insieme i progetti ferroviari transfrontalieri che prevedono l'attraversamento di barriere naturali mediante la realizzazione di imponenti opere d'arte.

Nel caso invece dei progetti che beneficiano dei finanziamenti previsti dai Fondi strutturali l'intervento comunitario ha ben altra consistenza, poiché il contributo può raggiungere l'80% del costo totale nel caso dei Fondi di coesione.

In sostanza, quindi, gli aiuti finanziari comunitari che intervengono a supporto dei progetti di sviluppo infrastrutturale presentati dai vari paesi membri si differenziano ampiamente in base ad una serie di parametri di redditività degli investimenti e di caratteristiche economiche-finanziarie dei paesi membri beneficiari.

L'elevato livello di domanda di finanziamenti comunitari da parte degli stati membri, da un lato, e la inevitabilmente limitata disponibilità di risorse comunitarie, dall'altro, impongono tuttavia particolare attenzione nel processo di selezione dei progetti ammessi a finanziamento, nonché il ricorso a sostanziose integrazioni da parte di altre fonti di finanziamento.

La Comunità Europea, al fine di rendere massime le ricadute dei propri interventi finanziari di supporto, ha quindi previsto di proporre, oltre al rafforzamento dei criteri di selezione, anche la più rigorosa subordinazione dei finanziamenti comunitari all'attuazione, da parte dei soggetti proponenti, di misure che:

- garantiscano l'interconnessione delle infrastrutture interessate con il resto del sistema dei trasporti;
- garantiscano il soddisfacimento dei requisiti di interoperabilità delle infrastrutture oggetto di finanziamento;
- garantiscano la funzionalità delle infrastrutture oggetto di finanziamento allo sviluppo dell'intermodalità;
- garantiscano l'incremento dei livelli di sicurezza del sistema;
- garantiscano il recupero, anche se parziale, delle sovvenzioni in caso di fallimento del progetto di sviluppo.

In tale contesto la Comunità Europea considera di importanza strategica intraprendere tutte le azioni necessarie per:

1. attrarre investitori privati nei pool di finanziamento dei progetti di sviluppo.

La principale debolezza dei grandi progetti di investimento destinati alla realizzazione di infrastrutture di trasporto deriva infatti dallo sfasamento temporale fra spese di investimento ed attivazione dei primi flussi di entrate economiche, realizzabile solo dopo l'effettiva entrata in servizio dell'opera o di suoi significativi lotti funzionali. Per di più, alle prime entrate non corrisponde necessariamente un sufficiente grado di copertura dei costi. La conseguenza più tangibile di queste problematiche è spesso il disinteresse dei capitali privati a finanziare le infrastrutture di trasporto ed in particolare le infrastrutture di collegamento di due o più stati membri, la cui redditività talvolta debole è associata ad un notevole grado di incertezza su tempi di realizzazione e modalità di esercizio.

Nel tentativo di identificare soluzioni adeguate che pongano rimedio allo scetticismo degli investitori privati, la Commissione ha già lanciato, negli anni 1995-1997, progetti di ricerca mirati ad incoraggiare il ricorso del settore a tecniche di project financing.

In prospettiva, attraverso l'introduzione di nuove procedure in materia di appalti pubblici e l'adeguamento delle regole applicabili alle concessioni, la Commissione si propone di ottenere sinergie funzionali ad un maggior coinvolgimento di capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture. Tali iniziative normative dovranno mirare sia a permettere, sin dalle fasi iniziali del progetto di sviluppo infrastrutturale, una sempre maggior partecipazione da parte del settore privato, sia a garantire una maggior certezza del diritto nella strutturazione dei progetti di finanziamento.

## 2. rendere fattibili soluzioni di "auto-finanziamento" dei progetti di investimento

Molti progetti di grandi dimensioni richiedono diversi decenni prima di generare ritorni sugli investimenti effettuati. D'altro canto, costituisce caratteristica specifica di molti progetti di sviluppo di infrastrutture di trasporto la "modularità" degli stessi, che consente l'attivazione parziale di lotti funzionali, con conseguente attivazione dei flussi di ricavo derivanti dai pedaggi per l'accesso ai lotti infrastrutturali via via realizzati.

Ciò consente di fare in modo che la realizzazione di una nuova infrastruttura possa beneficiare di un «gettito» prima che l'intera infrastruttura sia avviata all'esercizio.

Altri mezzi finanziari di supporto potrebbero ricavarsi dalle tariffe di pedaggio riscosse per l'utilizzo di altre infrastrutture (anche riservate a differenti modalità di trasporto) già completate ed entrate in esercizio. Per tali infrastrutture potrebbe infatti ipotizzarsi - una volta esaurito il relativo piano di ammortamento - l'utilizzo anche parziale dei relativi canoni di pedaggio per il finanziamento di altre opere che realizzano sinergie di rete o favoriscono il riequilibrio modale.

Applicando un simile approccio nel caso dei valichi alpini, le autostrade ed i tunnel esistenti potrebbero contribuire a finanziare i lavori di costruzione dei nuovi valichi, sia ferroviari che stradali, ancor prima della loro apertura.

La Svizzera ha scelto una simile soluzione di finanziamento, utilizzando un approccio fortemente improntato al perseguimento di un deciso riequilibrio modale: le grandi opere ferroviarie vengono finanziate in misura consistente con la tassazione del trasporto stradale effettuato con mezzi pesanti.

L'idea è stata peraltro approfondita in sede parlamentare europea, ove si è sottolineato che qualora vi sia un'eccedenza delle entrate rispetto ai costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture, tali ricavi potrebbero essere utilizzati per ridurre i costi esterni entro il modo di trasporto da cui derivano o in altri modi di trasporto.

Questo approccio presuppone tuttavia un corrispondente adeguamento dell'attuale regolamentazione comunitaria, che nella configurazione attuale non prevede trasferimenti di gettito dei pedaggi stradali verso le infrastrutture ferroviarie.

Nel predisporre il nuovo quadro comunitario per la tariffazione delle infrastrutture, la Commissione Europea si propone quindi di introdurre le modifiche e la flessibilità necessarie per permettere agli Stati membri di utilizzare il gettito della tariffazione delle infrastrutture per finanziare progetti di sviluppo di altre infrastrutture, destinate anche a differenti modalità di trasporto.

## ***1.2 - Ruoli e strategie di sviluppo per l'infrastruttura ferroviaria nazionale***

### ***Il ruolo del gestore dell'infrastruttura***

Ai sensi della normativa vigente (D.P.R. 8 luglio 1998, n.277), gli atti normativi che definiscono i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura, oltre al ruolo, le responsabilità e gli obiettivi programmatici che deve porsi quest'ultimo, sono costituiti dall'Atto di Concessione e dal Contratto di Programma.

L'atto di Concessione (D.M. n.138T del 31.10.2000), attribuisce ad RFI S.p.A., in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, una serie di compiti che lo configurano come unico soggetto con responsabilità imprenditoriali per tutte le attività collegate allo sviluppo, mantenimento in efficienza e gestione della rete ferroviaria nazionale, sotto la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con tale strumento di concessione esclusiva, il legislatore - mantenendo univocità di riferimento nel Gestore dell'infrastruttura - ha inteso sfruttare appieno le sinergie derivanti dalla concentrazione presso un'unica entità di tutte le funzioni peculiari di gestione dell'infrastruttura, considerato che questo specifico settore di attività industriale costituisce un tipico esempio di monopolio naturale, con significative economie di scala ed esigenze di massiccia immobilizzazione di capitali.

Il Contratto di Programma definisce invece il dettaglio programmatico e finanziario dello sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria e le compensazioni economiche per gli oneri di infrastruttura sostenuti dal gestore, identificando il quadro d'insieme del contributo finanziario dello Stato al processo di gestione dell'infrastruttura nel suo complesso.

Il meccanismo di selezione degli investimenti, introdotto dal vigente Contratto di Programma attraverso il Piano di Priorità ed i dossier di valutazione, dovrebbe consentire di distinguere gli interventi finalizzati al riequilibrio delle potenzialità produttive e socio-economiche del territorio - che hanno ritorni a più lungo termine sull'attività specifica del trasporto ferroviario - da quelli finalizzati al mantenimento in efficienza ed allo sviluppo della capacità produttiva della rete - che invece hanno ritorni a più breve termine sull'efficienza del trasporto ferroviario - e dovrebbe permettere di introdurre elementi di razionalizzazione nel processo di gestione degli investimenti.

Il modello di liberalizzazione adottato per il sistema ferroviario italiano attribuisce al gestore, tra le altre responsabilità esclusive, quella della ripartizione di capacità e della gestione della circolazione: il gestore deve rappresentare un soggetto imprenditoriale in grado di realizzare, oltre che politiche di sviluppo infrastrutturale e di equilibrio economico, anche politiche di gestione della capacità e della circolazione improntate a principi di trasparenza e non discriminatorietà, a garanzia dei margini di contendibilità del mercato liberalizzato ed al fine di trarre vantaggio, in termini di efficienza trasportistica complessiva, dal raggiungimento degli obiettivi che la liberalizzazione del trasporto ferroviario si prefigge.

Il gestore dell'infrastruttura, peraltro, soprattutto nella fase iniziale di apertura del mercato, è chiamato ad esercitare un importante ruolo di controllo sul rispetto delle regole da parte delle imprese ferroviarie che fanno ingresso nel mercato, non per limitare le nuove iniziative, ma per scongiurare deterioramenti dei livelli di sicurezza e di qualità complessiva del sistema. Gli impegni sulla qualità dei servizi resi dal gestore che, a partire dalla seconda metà del 2002, saranno presenti nei contratti stipulati con le imprese ferroviarie, regolamenteranno in maniera quantificata e

trasparente la qualità delle prestazioni del Gestore e le eventuali penali per il mancato rispetto degli standard qualitativi, mentre il monitoraggio degli standard previsti nella Carta dei Servizi per le attività rivolte agli utenti finali in stazione consentirà l'individuazione delle azioni gestionali di miglioramento continuo da pianificare.

### ***Gli obiettivi strategici***

Le linee strategiche che si ritengono fondamentali in questa delicata fase evolutiva del sistema nazionale e comunitario dei trasporti ferroviari, sono in via prioritaria:

1. incrementare il livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione del traffico ferroviario;
2. aumentare e riconfigurare la capacità di offerta del sistema ferroviario, anche al fine di soddisfare la domanda potenziale nel breve periodo, attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttrici e dei nodi;
3. completare la riorganizzazione dei processi produttivi portanti, per l'efficientamento dei costi e l'incremento della produttività.

Tali obiettivi strategici dovranno essere perseguiti dal gestore in un contesto mirato al raggiungimento del tendenziale pareggio economico, tenendo in debito conto le necessità di riequilibrio territoriale, che impongono particolare attenzione allo sviluppo delle linee localizzate nelle aree strutturalmente più deboli del Paese.

Gli strumenti per poter raggiungere questi risultati devono derivare necessariamente da un adeguato apporto di innovazione tecnologica e da evoluzioni organizzative, nell'ambito di ciascuna delle principali aree di attività, quali:

- sicurezza e circolazione;
- manutenzione;
- pianificazione dell'offerta;
- investimenti;

### ***Sicurezza e circolazione***

Nella attuale configurazione delle norme, delle regole e dell'organizzazione del lavoro, un deciso incremento e miglioramento degli standard di sicurezza è possibile solo imprimendo un deciso impulso a tutti quegli investimenti finalizzati all'implementazione, sull'intera rete, di sistemi di automazione del controllo della marcia dei treni. Si deve rilevare, infatti, un ritardo nell'attuazione dei programmi di implementazione delle tecnologie, anche in relazione allo stato di attuazione di programmi simili in altri paesi della Comunità Europea.

Entrando brevemente nel dettaglio è opportuno precisare che il grado di "automazione" auspicabile nel controllo della marcia dei treni dipende dal livello di prestazioni che vengono richieste alla infrastruttura in termini complessivi di capacità e di velocità ammissibile per i convogli. Al crescere, infatti, della velocità consentita ai convogli su una determinata linea ed al

loro reciproco distanziamento, diviene man mano più sofisticata la tecnologia da attuare per garantire il medesimo livello di sicurezza nello svolgimento della circolazione ferroviaria.

L'evoluzione della implementazione delle differenti tecnologie di automazione e controllo della marcia dei treni sulla rete ferroviaria italiana è dunque un processo che deve prevedere il raggiungimento di adeguati standard minimi di sicurezza comuni per tutta la rete, comunque sia la caratterizzazione delle sue linee componenti in termini di differenti prestazioni di capacità e velocità di progetto.

La necessità della evoluzione verso un controllo della marcia dei treni che sia sempre più indipendente dall'intervento umano - fisiologicamente caratterizzato da possibili distrazioni o riduzioni del livello di attenzione - muove dalla oggettiva constatazione che la maggior parte degli incidenti "gravi" è causata dall'indebito superamento da parte del treno di un segnale disposto a "via impedita" (S.P.A.D.: Signal Passed at Danger).

In tali casi, che sono relativamente frequenti rispetto al totale della incidentalità e dunque esemplari per l'insieme della problematica, il "sistema sicurezza", inteso nel suo complesso, fallisce nei suoi obiettivi. In seguito alla analisi storica del fenomeno, la prevalente causa degli eventi incidentali riconducibili alla suddetta tipologia è, purtroppo, quasi sempre da attribuire all'errore umano.

Il contributo finanziario dello Stato direttamente finalizzato ad innalzare il livello di sicurezza e qualità della circolazione, attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e di stazione, nonché dei sistemi di comando e controllo per la gestione dei traffici, si sostanzia in diversi ambiti:

- manutenzione ordinaria e straordinaria della rete;
- specifici finanziamenti ad interventi atti ad implementare tecnologie funzionali al miglioramento della sicurezza.

Per l'anno 2002 il contributo è complessivamente articolato in:

- Manutenzione ordinaria (2.196 £/MLD): contributi destinati alla manutenzione della rete ferroviaria e delle navi traghetto di RFI.
- Manutenzione straordinaria della rete (1.950 £/MLD), comprendente l'ultima tranche di 1.221 miliardi per la attuazione del Piano Straordinario di Revisione della Rete (PSRR).
- Programma di miglioramento nella sicurezza nelle lunghe gallerie (65 £/MLD).
- Implementazione graduale di tecnologie finalizzate al controllo automatico della marcia del treno, che permettono - nel loro complesso - di perseguire il miglioramento della sicurezza della circolazione ferroviaria: Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT 2a fase (750 £/MLD).
- sistema di Rilevamento Termico Boccole - RTB (30 £/MLD).
- Sistemi informativi per la circolazione ferroviaria (30 £/MLD).
- Tecnologie di comunicazione (180 £/MLD).

Interesse preminente dello Stato è che nell'ambito degli interventi sull'infrastruttura le azioni vengano attuate e tutte le fasi funzionali completate in tempi i più brevi possibili, riservando particolare attenzione alla contestuale evoluzione della normativa comunitaria: è necessario, infatti, che i due processi - di miglioramento della sicurezza e di raggiungimento delle condizioni di interoperabilità delle reti ferroviarie a livello europeo - trovino la debita reciproca coerenza e naturali occasioni di sinergia.

Conformemente a tale interesse, il Piano di Priorità degli Investimenti riserva il grado di priorità più alto a tutti quegli interventi con impatto rilevante sui livelli di sicurezza della rete

Anche per quanto riguarda la circolazione sarà l'implementazione di adeguati impianti tecnologici, quali ad esempio il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) ed il Sistema di Controllo della Circolazione (SCC), ad assicurare l'incremento della qualità dell'esercizio, insieme all'efficientamento del processo e dei relativi costi.

L'SCMT costituisce un sistema di supporto alla attività del personale di condotta dei treni, che affianca quest'ultimo nelle situazioni più delicate offrendo il contributo della tecnologia. Con questo sistema, pur non intaccando la responsabilità del personale di condotta rispetto ai comportamenti ed alle procedure da rispettare nella normale attività di guida, possono essere effettuati interventi in automatico al primo manifestarsi di situazioni non in linea con gli standard di sicurezza prefissati. La flessibilità del sistema permetterà un suo utilizzo sia a protezione dei punti stabili di criticità della rete, sia a protezione di punti da presidiare temporaneamente a causa di lavori in corso o di altre limitazioni temporanee d'esercizio. Per il primo semestre del 2004 è previsto il completamento delle fasi 1a e 2a del programma SCMT (nel 1° addendum è previsto il finanziamento di interventi per complessivi 746 £'MLD), che prevedono interventi sulle linee e sui nodi della rete fondamentale, interessata al maggior volume di traffico.

Il progetto del Sistema di Controllo della Circolazione (SCC) rappresenta una evoluzione sia tecnologica che organizzativa rispetto all'attuale condizione di gestione della rete, che consente di completare la standardizzazione dei sistemi tecnologici presenti sulle diverse direttrici. Da ciò discenderà una semplificazione delle interrelazioni tra treno e linea, attraverso l'eliminazione di quei "buchi tecnologici" che pur non costituendo un pericolo palese per la circolazione, rappresentano comunque momenti di discontinuità del sistema. Tale sistema prevede un maggiore accorpamento delle risorse pregiate per la gestione della circolazione all'interno di alcuni punti individuati in seno alla rete, permettendo di aumentare il know-how e l'efficienza delle attività di gestione della circolazione e garantendo una migliore circolazione dell'informazione, sia per la normale gestione, ma anche per i momenti di anormalità.

L'SCC inoltre, rispetto agli attuali sistemi di Controllo della Circolazione dei Treni, permette maggiori possibilità di intervento del personale addetto alla circolazione nei casi di anormale andamento della stessa, con la possibilità di diminuire rispetto ad oggi i disagi e comprimere i tempi di ripristino delle migliori condizioni di circolazione. A regime, quindi, il nuovo sistema di gestione della circolazione permetterà di aumentare sia la regolarità del traffico, sia l'indice di produttività del personale impiegato in questo tipo di attività, potendo in prospettiva meglio assorbire in termini di struttura di gestione i previsti aumenti del traffico sulla rete.

Il completamento del progetto per quanto riguarda la realizzazione dei Sistemi già avviati (Tirrenica, Adriatica, Veneto, Napoli, Genova, Brennero) è previsto tra il primo trimestre del 2002 ed il secondo semestre del 2003. Dovranno poi essere avviati successivamente interventi di upgrade degli attuali sistemi CTC (con l'ampliamento alle funzioni di diagnostica) e l'estensione sulla restante rete delle altre realizzazioni dei sistemi SCC.



Contestualmente alla realizzazione di tali importanti miglioramenti tecnologici, una adeguata pianificazione dell'offerta ed una attenta gestione degli investimenti dovranno concorrere al raggiungimento degli obiettivi indicati con:

- potenziamenti e sviluppi infrastrutturali, attraverso una più rapida realizzazione dei programmi di investimento, e con il conferimento di adeguate priorità ai programmi di implementazione di tecnologie diffuse, miranti a ridurre le limitazioni di "portata" del sistema (ad esempio, eliminazione di alcune limitazioni puntuali di capacità, riduzione del distanziamento in prossimità dei nodi, ecc.);
- messa a regime di tutte quelle azioni organizzative volte ad ottimizzare la capacità, che possono avere effetti già nel breve periodo (ad esempio, omogeneizzazione delle fasce di velocità, razionalizzazione delle interruzioni per manutenzioni, pianificazione degli itinerari a monte della stesura degli orari, riorganizzazione della programmazione in corso d'orario, ecc.);
- implementazione degli itinerari alternativi per il servizio merci, che consentono di sfruttare al meglio le potenzialità dell'infrastruttura, riequilibrando il sistema di rete ed agevolando la gestione delle criticità di esercizio.

#### *La manutenzione*

Con riferimento alle azioni programmatiche in tale particolare settore, una volta giunto a conclusione, nel 2003, il Piano Straordinario di Revisione della Rete (di cui, nell'Addendum allegato, si prevede la realizzazione dell'ultima fase, per 1.221 £ MLD), predisposto per sanare le situazioni più critiche in seno alla rete infrastrutturale, dovranno essere predisposti nuovi programmi di intervento pluriennali mirati all'ammodernamento ed all'upgrading degli standard funzionali e tecnologici della rete storica (sagome, velocità, peso per asse), da affiancare alle ordinarie attività di mantenimento in efficienza, già previste in Contratto di Programma per un valore di circa 1.000 miliardi l'anno (per il 1° addendum il valore è di 729 £ MLD), consentano quella riconfigurazione dell'offerta descritta più in dettaglio nei paragrafi successivi.

#### *La pianificazione dell'offerta*

Posto che il principale impegno di sviluppo infrastrutturale dei prossimi anni sarà quello relativo alla realizzazione del quadruplicamento della direttrice dorsale per il Sistema AV/AC, andrà tenuto in debito conto che tali attività di costruzione avranno un impatto non trascurabile nel medio termine in ordine alla regolarità del servizio, ma anche alle effettive possibilità di sviluppo dello stesso. Si pongono quindi due rilevanti problemi:

- garantire, ad intervento completato, una equilibrata continuità di utilizzo della capacità dei singoli elementi della rete, evitando che la capacità offerta dai nuovi elementi della rete sia limitata indirettamente dalla presenza di colli di bottiglia nei nodi di accesso alle grandi aree urbane e nelle infrastrutture di snodo per le diverse direttrici di traffico;
- gestione della fase transitoria di realizzazione delle linee, durante la quale assicurare al sistema la maggiore potenzialità possibile in termini di capacità e di prestazioni offerte.

Per quanto riguarda il primo aspetto, è stato già avviato (con i precedenti Contratti di Programma) un programma di interventi che sta sviluppando un riassetto e un potenziamento delle linee all'interno dei principali nodi ferroviari della rete per permettere la piena utilizzabilità delle capacità derivante dalle nuove linee e delle linee storiche migliorate. In questo processo la progettazione infrastrutturale dovrà tenere nella massima considerazione i futuri programmi di

esercizio, approfondendone gli aspetti trasportistici per rendere complessivamente più coerente il sistema.

In questa ottica la specializzazione delle linee per tipologia di traffico dovrà essere uno dei punti cardine, separando il traffico viaggiatori di media e lunga percorrenza da quello di ambito regionale ed individuando per il trasporto delle merci itinerari che non sottraggano capacità alle linee interne ai singoli nodi. Questo schema generale di programmazione dei servizi merci deve essere sviluppato operativamente nei diversi nodi, nella maggior parte dei casi attraverso l'utilizzazione di linee esistenti riqualificate e con minimi interventi per nuove infrastrutture.

L'eliminazione del transito dei treni merci all'interno dei nodi comporterà la possibilità di liberare capacità per i servizi passeggeri sia a media e lunga percorrenza che locali, in seno a tutte le direttrici di penetrazione negli stessi. In considerazione, poi, delle linee strategiche adottate dai programmi dell'alta capacità, che prevedono la realizzazione di apposite linee di innesto nei nodi e la separazione del traffico passeggeri a media e lunga percorrenza da quello locale, si può ritenere che a sistema realizzato tutte le linee storiche afferenti ai grandi nodi della rete potranno essere destinate per la gran parte della loro capacità al servizio locale e regionale.

Al 2006 i primi nodi a poter essere utilizzati secondo questo modello di esercizio saranno quelli di Torino (una volta entrati in esercizio il passante Lingotto-Stura e la linea AC Torino-Novara), Milano (una volta entrati in esercizio il passante dedicato al traffico regionale ed il quadruplicamento Treviglio-Pioltello), Genova (con il riassetto per il collegamento diretto delle direttrici costiere con le linee di valico appenninico), Roma (con le prime fasi del riassetto del nodo e l'innesto della linea AC Roma-Napoli) e Napoli (con il passante ed il completamento della linea a Monte del Vesuvio).

In sinergia con le nuove possibilità offerte dal sistema rete nel suo complesso, i nodi ferroviari riconfigurati con tale strategia potranno essere considerati sostanzialmente coincidenti con il bacino di traffico provinciale e regionale, data la possibilità di dedicare in maniera specifica a questa tipologia di domanda di trasporto molte delle principali direttrici di penetrazione metropolitana.

Per quanto riguarda la garanzia di sviluppo del sistema nella fase transitoria di realizzazione delle nuove linee, si dovrà operare con interventi di potenziamento infrastrutturale e con criteri di selezione delle direttrici di traffico per tipologia di servizio, orientando per quanto possibile il traffico delle merci, sia nell'ambito dei nodi che in quello delle linee di adduzione, in maniera da garantire a tale tipologia di trasporto l'utilizzo di corridoi spazio-temporali specializzati che "aggirino" i grandi nodi urbani ove possibile.

Nel dettaglio, sarà necessario creare le condizioni perché sia possibile individuare in seno alla rete nazionale:

- istradamenti sulle direttrici principali più adatte, adeguati livelli di capacità non utilizzata nelle fasce orarie richieste dal traffico merci e sagome adatte alle tipologie di trasporto (corridoi temporali). In questa ottica vanno inquadrati i completamenti del raddoppio della Direttrice Adriatica, e della Bari Taranto, che accompagnati alla riqualificazione della sagoma disponibile, potranno trasformare quelle tratte nel principale itinerario merci di raccordo tra le aree ed i porti del sud Italia con i mercati del nord Italia ed Europa.
- itinerari alternativi alle direttrici principali, dove i livelli di congestione non permettono di inserire tracce con caratteristiche prestazionali adeguate al servizio merci (corridoi spaziali). In particolare la rete delle linee secondarie del nord Italia che, attraverso minimi interventi infrastrutturali di adeguamento potrà essere messa in grado di offrire livelli prestazionali adeguati per il traffico delle merci.

All'orizzonte temporale del 2006, pur in presenza di una non completa attivazione del sistema AC (saranno, infatti, disponibili solo le linee Torino - Novara, Roma - Napoli e Padova-Mestre), ma grazie alla realizzazione della gran parte degli itinerari alternativi merco già programmati, dovrà essere in tal modo possibile definire con maggiore efficacia le specializzazioni di molte delle linee principali, permettendo così maggiori volumi e migliori prestazioni, per tutte le categorie di servizi.

### *Gli investimenti*

Lo scenario e gli obiettivi delineati, in linea generale, nei paragrafi precedenti, delimitano il nuovo quadro di priorità nell'ambito del quale dovrà essere effettuata la programmazione degli investimenti sulla rete convenzionale e degli interventi dovuti per garantire le adeguate "penetrazioni" nei nodi delle linee AV-AC.

Dalla necessità di porre in essere, in tempi rapidi, azioni d'investimento strategicamente mirate e coerenti con un disegno organico di evoluzione dell'offerta verso standard qualitativi adeguati, deriva uno degli impegni più significativi che deve essere assegnata al gestore dell'infrastruttura. Solo agendo in conformità con tali linee strategiche il gestore dell'infrastruttura potrà, infatti, essere capace di offrire dei "servizi di infrastruttura" che siano appetibili per le imprese ed in grado di essere competitivi sul mercato del trasporto.

La politica degli investimenti di RFI ha come principale strumento di programmazione economico-finanziaria il Contratto di programma, stipulato nel maggio 2001, con il quale sono stati individuati, di concerto con questo Ministero e con quello dell'Economia, oltre che in coerenza con gli indirizzi generali del Piano Generale dei Trasporti e con le linee strategiche del Piano d'impresa delle ferrovie dello Stato 2001-2003, gli interventi da effettuare sulla rete nazionale nel prossimo quinquennio per raggiungere gli obiettivi sopra definiti.

Come richiesto dal Contratto di programma (art.6.3), il gestore dell'infrastruttura ha predisposto il Piano di priorità, di cui alla presente relazione, come strumento per la definizione e la contrattualizzazione dei finanziamenti disposti dalle leggi finanziarie.

### L'Alta Velocità-Alta Capacità: le problematiche in prospettiva

Gli elementi di criticità concernenti la gestione del progetto AV/AC sono diversi e di molteplice natura, ed attengono alla necessità sia di ricostruire un quadro certo sui tempi e sui costi di realizzazione e messa in opera delle linee e degli impianti, sia di specificare costi ed oneri di gestione per l'esercizio del sistema nel suo complesso e per l'integrazione con la rete tradizionale.

Più in dettaglio, quindi, per poter effettuare delle valutazioni con ragionevole completezza ed accuratezza è indispensabile costruire un quadro di analisi esaustivo e coerente con i nuovi scenari:

- rivedendo ed rielaborando i modelli trasportistici, in coerenza con i nuovi scenari derivanti dalla liberalizzazione del mercato. Ciò dovrà essere effettuato con simulazioni che prevedano, in prima ipotesi, l'applicazione degli attuali canoni di accesso e, in seconda ipotesi, l'applicazione di nuove tipologie di canone che possano assicurare il rimborso del debito;
- definendo le ipotesi di modello di esercizio della circolazione, da affinare una volta disponibili studi più aggiornati in termini trasportistici, ed effettuando le prime simulazioni sulle evoluzioni che si renderanno necessarie per i modelli manutentivi, in relazione alla aumentata consistenza degli oggetti di manutenzione, ed al modello di esercizio ipotizzato;

- rielaborando le stime sui tempi di completamento e rilascio dell'infrastruttura e sui costi di realizzazione, individuando le componenti rilevanti di rischio dei progetti ed i tempi di realizzazione.

A valle di queste valutazioni potrà emergere la necessità di modificare lo schema di finanziamento del progetto, anche in considerazione della circostanza che, ad oggi, non si è ancora arrivati alla definizione di un assetto contrattuale e finanziario che possa considerarsi definitivo per quanto riguarda la porzione di opere relative al sub-sistema TO-MI-NA.

Infatti, la proposta presentata lo scorso anno, che prevede l'inversione della quote di finanziamento attualmente operanti (40% a carico dello Stato e 60% a carico di capitale di prestito), ancorché non respinta dall'azionista, non può ritenersi immediatamente operativa in quanto subordinata alle future disponibilità di finanza pubblica.

## ***2. - Il Piano di Priorità degli Investimenti***

### ***2.1 - Il Contratto di Programma 2001 - 2005***

Come già evidenziato, il Contratto di Programma sottoscritto il 2.5.2001, insieme all'Atto di Concessione (D.M. 138 T del 31/10/2000), disciplina i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato ed, in particolare, regola la disciplina degli oneri di gestione dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'insieme dei programmi di sviluppo infrastrutturale previsti nel Contratto di Programma (C.d.P.) 2001-2005 include i seguenti investimenti:

- investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A (Tabella 2 del Contratto di Programma).
- nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (Tabella 3 del Contratto di Programma)
- investimenti per la manutenzione straordinaria (Tabella 4 del Contratto di Programma);
- investimenti per la ricerca, la sperimentazione, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (Tabella 5 del Contratto di Programma);
- progetti di risanamenti acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno (Tabella 6 del Contratto di Programma);
- investimenti per il sistema AV AC (Tabella 7 del Contratto di Programma).

Le suddette tabelle sono riportate, per pronto riferimento, in allegato.

Per l'attuazione dei vari programmi, il C.d.P. 2001-2005 prevede investimenti per un totale di 48.402 M euro non completamente finanziati. Per l'esecuzione di detti interventi, infatti, lo stesso Contratto evidenzia ulteriori fabbisogni pari a 18.337 M euro, già al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001.

Il C.d.P. rappresenta uno dei principali strumenti di pianificazione nell'ambito del sistema infrastrutturale ferroviario nazionale, come strumento attuativo della politica di sviluppo del settore dettata dal Piano Generale dei Trasporti e come strumento dinamico di analisi e valutazione degli investimenti.

Il Contratto infatti prevede che - nel rispetto delle direttive di pianificazione tracciate dal Piano Generale dei Trasporti e tenuto conto delle direttive di politica nazionale dei trasporti del Governo, del Piano d'Impresa di F.S. S.p.A. e delle possibili evoluzioni normative del settore - per ciascun intervento da realizzare vadano verificati - attraverso la predisposizione di appositi dossier di valutazione elaborati sulla base di metodologie approvate dai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia - la fattibilità, la convenienza economica e l'importanza strategica.

Ai sensi dell'art.6 punto 3 del Contratto di Programma, il gestore dell'infrastruttura è impegnato a redigere il Piano di Priorità degli Investimenti, che costituisce uno strumento di programmazione dello sviluppo infrastrutturale ferroviario, finalizzato tra l'altro a rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità.

L'onerosità finanziaria che caratterizza gli interventi di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Paese, costringe infatti a distribuire nel tempo i finanziamenti necessari ed a ripartirli sui singoli interventi di cui si compone il programma di sviluppo previsto dal Governo e dal Contratto di Programma.

#### La procedura di definizione del Piano di priorità degli Investimenti

Il Contratto di Programma 2001-2005 regola la definizione e l'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti nel testo degli articoli 6 e 8.

Il percorso procedurale individuato dal Contratto di Programma 2001-2005 prevedeva che una prima proposta del Piano fosse presentata entro il 15 settembre 2001 dal gestore dell'infrastruttura, in conformità con i contenuti del piano d'impresa, sulla base degli indirizzi stabiliti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e avendo come riferimento i criteri generali appresso riportati:

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

Il citato articolo 6 del C.d.P. 2001-2005 prevede, infine, che il P.P.I. venga successivamente definito sulla base delle risultanze dei dossier di valutazione degli investimenti nel frattempo elaborati, e sottoposto alla approvazione del C.I.P.E.

## **2.2 - Il Piano di Priorità presentato dal gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A in data 13.9.2001**

R.F.I. S.p.A. ha elaborato e trasmesso in data 13.09.2001 una prima proposta del Piano di Priorità degli Investimenti previsti dal Contratto di Programma vigente.

Il Piano era stato strutturato come uno strumento di gerarchizzazione degli investimenti sulla rete ferroviaria convenzionale previsti dal Contratto di Programma, in base alla funzionalità di questi al raggiungimento di alcuni obiettivi ritenuti strategici dal gestore dell'infrastruttura, che si riportano in appresso in ordine di priorità decrescente:

0. manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
1. incremento dei livelli di sicurezza ed assolvimento di obblighi di legge, derivanti da accordi internazionali o disposizioni legislative;
2. efficientamento e recupero della produttività aziendale;
3. eliminazione dei "colli di bottiglia" attualmente presenti in alcune linee e nei nodi;
4. incremento di qualità dell'offerta;
5. sviluppo della rete asservita al traffico merci;
6. riequilibrio territoriale della dotazione infrastrutturale e conseguente supporto allo sviluppo socio-territoriale.

Gli interventi funzionali al raggiungimento dell'obiettivo 0 sono quelli di cui alla tabella 4 del Contratto di Programma, relativi alla manutenzione straordinaria ed al completamento del Piano Straordinario di Revisione della Rete. A questi interventi, ovviamente indispensabili, è stata riservata la priorità più alta e viene data per assunta all'interno del Piano, per ciascuna annualità, la destinazione delle quote di risorse annuali necessarie.

L'insieme costituito da tutti i programmi/progetti di investimento sulla rete convenzionale compresi nel Contratto di Programma 2001-2005 è stato suddiviso da R.F.I. S.p.A. in un numero di sottoinsiemi coincidente con quello dei sopraelencati obiettivi, tramite l'abbinamento di ciascun programma progetto all'obiettivo prevalente cui risponde. L'elaborazione del Piano, è partita dal presupposto che gli obiettivi numerati da 1 a 6 debbano comunque essere conseguiti in parallelo, "pur tenendo in debito conto la loro importanza, nonché le capacità produttive di R.F.I. S.p.A. e del sistema di fornitori di cui si avvale".

La graduazione finale dei livelli di priorità per i singoli programmi/progetti è stata poi definita in base all'assegnazione di "pesi" di priorità anche ai singoli sottoprogetti di cui si compone ciascun programma progetto di investimento. I "pesi" di priorità assegnati ai singoli sottoprogetti sono stati attribuiti in maniera tale che venga accordata priorità in proporzione diretta con lo stato di

attuazione dei sottoprogetti e quindi priorità maggiore ai sottoprogetti che presentano gli stati di avanzamento maggiori.

Per quanto riguarda, invece, gli investimenti previsti nel programma AV-AC, analogamente a quanto fatto per quelli relativi alla manutenzione straordinaria, R.F.I. S.p.A. si è limitata ad inserire i fabbisogni totali allora ritenuti necessari per il completamento della linea TO - MI - NA, rimandando la presentazione dei costi e delle valutazioni relative al resto del sistema ad una successiva fase di aggiornamento del Piano.

L'allegato 1 al Piano di cui trattasi riporta, in ordine di priorità e per ciascuno degli obiettivi da 1 a 6 sopra elencati, l'elenco degli investimenti di cui al C.d.P. 2001-2005 (conformemente al metodo utilizzato, minore è il numero riportato nella casella "priorità", maggiore è il grado di priorità del progetto); per ciascuno di tali investimenti è stata riportata inoltre la stima delle assegnazioni (stima degli impegni da assumere) che R.F.I. S.p.A. riteneva di dovere assumere negli anni di vigenza del Contratto di Programma. La differenza tra tali assegnazioni ed i finanziamenti già disponibili forniva, per le singole annualità, la tabella dei fabbisogni (risorse da reperire in termini di competenza).

Nella tabella che segue si riporta, in termini di assegnazioni previste e relativi fabbisogni, quanto evidenziato dal Piano di cui trattasi in merito agli interventi sulla rete convenzionale.

Interventi rete convenzionale (valori in MLD di lire)					
	2002	2003	2004	2005 e oltre	Totale
Assegnazioni (*)	6.285	7.890	6.771	11.847	32.790
Fabbisogni (**)	3.816	5.742	5.707	11.841	27.107

(\*) "Assegnazioni" stima degli impegni da assumere al fine di realizzare l'investimento

(\*\*) "Fabbisogni" risorse da reperire, in termini di competenza, a fronte delle "Assegnazioni" previste (Risorse da reperire = Assegnazioni - Finanziamenti già disponibili)

Per completare il quadro, ai fabbisogni sopra riportati occorre sommare quelli che lo stesso piano reputava necessari alla realizzazione del sistema AV-AC. Per il 2002, la stima di tali fabbisogni risultava pari a 4.762 miliardi di lire per la linea Torino-Milano-Napoli, cui sommare 522 miliardi di lire per interessi intercalari.

In totale, quindi, la prima stesura del piano evidenziava, per l'anno 2002, fabbisogni totali pari a 9.100 miliardi di lire (circa 4.700 milioni di euro)

### 2.2.1 - Le criticità emerse

L'analisi dei contenuti del Piano presentato da R.F.I. S.p.A. nel settembre 2001, ha evidenziato la presenza di alcuni elementi di criticità (come già evidenziato nella relazione del Ministero al C.I.P.E. e recepita dal Comitato stesso), che attenevano essenzialmente:

- alla necessità di meglio chiarire i processi utilizzati per individuare il livello di priorità di ciascun progetto; dovevano essere specificate le modalità di impiego dei dossier di valutazione e dei relativi indici di redditività nella graduazione dei livelli di priorità dei singoli programmi/progetti (attualmente definita in funzione dello stato di avanzamento);

- alla necessità di corredare il Piano di tutte le informazioni utili a permettere la valutazione di affidabilità del Piano stesso, procedendo, tra l'altro, al completamento delle informative inerenti i sottoprogetti di cui si compongono i singoli progetti, stante la importanza accordata ai sottoprogetti stessi nella attribuzione dei "pesi" di priorità.
- alla necessità di pervenire, per i progetti del sistema AV-AC, allo stesso livello di dettaglio utilizzato per la rete convenzionale;
- all'esigenza di elaborare periodicamente un documento specifico sugli investimenti ferroviari relativi alla sicurezza (piano straordinario di revisione della rete, piano di soppressione dei passaggi a livello, sistema di controllo marcia treni, ecc.) con proposte di finanziamento finalizzate;
- alla necessità di riconsiderare il meccanismo di assegnazione dei livelli di priorità in base ai particolari diritti di priorità assegnati dal Contratto di Programma a tutti quegli interventi che, nell'ambito del potenziamento della rete nel Mezzogiorno, sono previsti nel Programma Operativo Nazionale-Trasporti, predisposto nel contesto del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006;
- alla necessità di valutare l'ordine temporale di realizzazione degli investimenti, in base alle esigenze trasportistiche del Paese ed agli obiettivi del Governo;
- necessità di introdurre alcuni elementi utili a supportare il decisore politico in merito ad una pianificazione degli investimenti infrastrutturali che tenga debitamente conto della duplice esigenza di completare gli interventi già avviati e di fornire il necessario slancio verso la realizzazione di nuove opere.

Il Piano, in quella stesura, è stato oggetto delle valutazioni del C.I.P.E. nella seduta del 15/11/2001.

In tale occasione il C.I.P.E. ha dato atto della sostanziale congruenza degli stanziamenti del disegno di legge finanziaria 2002, rispetto alle occorrenze segnalate nel PPI stesso nell'ipotesi di invarianza dell'attuale struttura di finanziamento del progetto AV-AC.

Il C.I.P.E. quindi, pur rilevando le criticità sopra sintetizzate e formulando le raccomandazioni di seguito riportate, ha approvato l'avvio della fase di valutazione dei programmi di investimento in vista della redazione della stesura definitiva del PPI, tenuto conto sia della circostanza che il Piano prevede che i diversi obiettivi vengano realizzati almeno in parte in parallelo, sia del fatto che il processo di valutazione, mirato alla verifica del grado di priorità dei singoli programmi di intervento ed alle ricadute finanziarie a carico dello Stato, poteva portare comunque ad una rivisitazione della classificazione di priorità e quindi degli stessi contenuti del PPI.

Il C.I.P.E., inoltre, ha ritenuto opportuno richiedere un approfondimento sulla quota di investimenti destinata al Mezzogiorno, tenuto anche conto della particolare priorità assegnata dal Contratto di Programma agli interventi previsti nel PON Trasporti nell'ambito del QCS 2000-2006, ed ha quindi richiesto un elenco degli interventi localizzati in tale area e che si prevede vengano avviati o proseguiti nel corso del 2002.

In tale ottica il Comitato ha richiesto che venissero esplicitati:

- lo stato di avanzamento e le previsioni di realizzazione degli interventi localizzati nel Mezzogiorno - esplicitando quelli di cui al PON Trasporti - ordinati sulla base della classificazione proposta nella stesura del PPI esaminata dal C.I.P.E., inserendovi tutti gli



investimenti previsti sotto i diversi obiettivi (riequilibrio e sviluppo socio-territoriale, manutenzione straordinaria, ecc.);

- altri investimenti in corso nel Mezzogiorno, di cui al Contratto di Programma 1994-2000 e relativi addendum o previsti a carico di altre fonti di finanziamento (risorse per le aree depresse, fondi comunitari, specifici stanziamenti di legge, Accordi di Programma Quadro con le Regioni, ecc.).

Nel corso della riunione pre-C.I.P.F. del 17 dicembre 2001 sono stati esaminati i documenti forniti ai fini del citato approfondimento della quota di investimenti destinati al Sud del Paese. Tale esame ha evidenziato come la quota di detti investimenti previsti dal CdP 2001-2005 sia pari al 37% (esclusi gli interventi diffusi), mentre il PPI riportava, nelle previsioni di assegnazioni per il 2002, una quota pari al 17%.

### Tabella quota investimenti al Sud (Importi in miliardi di lire)

PPI - CdP 2001-2005 (escluso AV/AC)	Totale costi (escluso congelato)	Quota Sud	%
Investimenti escluso "Diffusi"	22 661	8 373	37%
Investimenti "Diffusi"	11 245	1 808	16% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	270		
<b>Totale</b>	<b>34.176</b>	<b>10.181</b>	<b>30%</b>
Manutenzione straordinaria	5 650	1.278	23% ** (stima)

### Assegnazioni 2002

PPI - CdP 2001-2005 (escluso AV/AC)	Totale	Quota Sud	%
Previsione di Assegnazioni 2002 (escluso "Diffusi")	2 813	467	17%
Assegnazioni 2002 Investimenti Diffusi	1 410	212	15% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	110		
<b>Totale Assegnazioni da PPI</b>	<b>4 333</b>	<b>678</b>	<b>16%</b>

Alta Capacità	Stima CVI ex CdP	%
Investimenti sulla TO-MI-NA	43 000	
Tratta Roma-Napoli e nodo di Napoli	10 380	24%

#### \*\* Nota:

La quota Sud degli investimenti di manutenzione straordinaria è stata ricavata mediante una parametrizzazione effettuata in base al trend storico degli investimenti ed in relazione al rapporto tra la consistenza degli impianti da manutere localizzati nel Mezzogiorno ed il totale della consistenze sull'intera rete. Si tratta dunque di percentuali che potranno variare negli anni in relazione all'articolazione territoriale degli impianti che richiederanno interventi di manutenzione.

Unica eccezione al metodo suesposto è rappresentata dal dato di tabella 4 relativo al PSRR per il 2002 (1221 mid) per il quale la percentuale è stata ottenuta in base alle assegnazioni pianificate.

Con nota 1499 del 16 gennaio 2002, quindi, il C.I.P.F. ha espresso una forte indicazione affinché il Gestore dell'infrastruttura presentasse uno schema di PPI con una diversa modulazione

degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano.

Alla luce delle criticità sopra riportate e delle raccomandazioni del C.I.P.E., R.F.I. S.p.A. è stata invitata a redigere la stesura definitiva del Piano delle Priorità ed a presentarlo entro il 28.02.2002, per l'approvazione da parte del C.I.P.E. stesso, ai fini della stipula di un Addendum al Contratto di Programma per la formalizzazione dell'utilizzo delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2002, come aumenti di capitale.

### **2.3 - Il Piano di Priorità presentato dal gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A. in data 27.2.2002**

In data 27 febbraio 2002, R.F.I. S.p.A. ha presentato una nuova proposta del Piano di Priorità degli Investimenti, corredato, per ogni singolo progetto, di un documento specifico di analisi (dossier di valutazione, analisi preliminare, documento di inquadramento), finalizzato a documentare la rivisitazione del P.P.I. alla luce delle analisi di redditività effettuate (anche per il sistema AV/AC) mediante i suddetti documenti di analisi ed alla luce dei seguenti fattori:

1. rimodulazione della tempistica degli investimenti ferroviari previsti nel Mezzogiorno;
2. necessità di confrontare gli investimenti previsti nel Contratto di Programma con la definizione delle infrastrutture strategiche individuate nella Delibera C.I.P.E. del 21/12/2001 e di cui alla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo);
3. revisione delle allocazioni presentate nella versione precedente del P.P.I., in base agli stanziamenti recati dalla Legge Finanziaria 2002 (4.607 M euro, inferiore di circa 92 M euro rispetto ai fabbisogni stimati nella prima elaborazione del P.P.I.);
4. risultanze delle analisi dei dossier di valutazione.

Il documento non riporta invece, alcuna considerazione aggiuntiva relativa agli ambiti di applicazione del PPI ed alla metodologia utilizzata per la costruzione della griglia delle priorità, confermando, pertanto, quanto descritto nel documento presentato a settembre 2001.

Inoltre, resta confermata la declinazione gerarchica degli obiettivi strategici allora individuati.

#### **2.3.1 - Modalità di valutazione dei progetti di investimento**

Il diverso stadio di attuazione e la varietà di tipologie dei progetti di investimento previsti nel Contratto di Programma 2001-2005, anche come continuazione del Contratto precedente, comportano necessariamente un differente grado di conoscenza dei parametri tecnici e gestionali che accompagnano i programmi-progetti durante il ciclo di vita complessivo (realizzazione, attivazione), condizionando di conseguenza il grado di approfondimento possibile per le analisi finalizzate alla valutazione di redditività economica.

In base a questi elementi (stadio di attuazione, livello delle analisi disponibili) R.F.I. ha individuato le seguenti aggregazioni di progetti:

1. progetti in fase di realizzazione (totale o parziale) o di progettazione
2. progetti in fase di avvio delle progettazioni
3. progetti per i quali al momento non si dispone di studi preliminari, studi di fattibilità, analisi di dettaglio, etc.
4. progetti che finanziano studi di fattibilità, fasi di progettazioni, etc.
5. progetti che fanno riferimento ad interventi di carattere diffuso sul territorio, omogenei solo per macro obiettivi
6. progetti ereditati da RFI, ma che fanno riferimento ad asset oggi "non caratteristici" del Gestore dell'Infrastruttura, in quanto funzionali principalmente alle attività delle imprese ferroviarie.

Per ciascun progetto/programma di investimento di cui alle Tabelle 2, 3 e 7 del C.d.P. 2001-2005, R.F.I. ha fornito degli elementi di valutazione suddivisi in tre tipologie:

- a. *Dossier di valutazione* elaborati applicando la metodologia proposta da R.F.I. ai sensi dell'art.8 del C.d.P. 2001-2005. Tali dossier sono stati elaborati per 20 progetti elencati nella Tabella 1 riportata di seguito, oltre che per il programma AV/AC. Questi progetti rientrano nelle categorie di aggregazione di cui ai precedenti punti 1 e 2.
- b. *Dossier di valutazione (analisi preliminare)* meno completi dei precedenti ma comunque dotati degli elaborati economico-finanziari (stato patrimoniale, conto economico, piano dei flussi, etc) e degli indicatori sintetici (VAN, TIR, PBP, etc.) previsti dalla metodologia standard, anche se con un livello di approssimazione coerente con le conoscenze disponibili. Tali progetti sono stati elencati nella Tabella 2 e rientrano nella categoria di aggregazione di cui al precedente punto 3.
- c. *Relazione generale di inquadramento del progetto*, utilizzata per 22 progetti il cui elenco è riportato nella Tabella 3, riportata nelle pagine seguenti. Per tali investimenti, non sono state effettuate valutazioni di ordine economico-finanziario "non essendo disponibili informazioni sufficienti ad applicare la metodologia anche nella versione semplificata".

Nelle Tabelle 1 e 2 riportate nelle pagine seguenti sono evidenziati gli elementi atti a dare un quadro di sintesi delle risultanze dell'analisi economica e finanziaria dei progetti di investimento (valori in milioni di euro).

08/03/2002

Piani di Investimenti Infrastrutturali e per i Sistemi Informativi e Statistici - Aggiornamento 2001 - Contratti di Programma 2001 - 2005 - Direzione Generale

Tabella 1: Elenco Dossier di valutazione

PROGETTO	CVI CdP	CVI 99	Delta CVI	Tab CdP	VAN	TIR	Ricavi (a)	Costi (Increment) (b)	Costi (risparmi) (c)	MOL (a)/(b)/(c)	VAN sensitività	Parametri sensitività
Quadruplicamento P.ta Susa Stura (fase Dove Stura)	258,23	258,23		2	136,86	1,30%	0,27	0,26		0,01	163,20	Ricavi: 66%
Raddoppio Bologna Verona	760,35	760,35		2	482,89	3,10%	4,34	1,96	0,31	2,69	490,12	No risparmi circolazione
Raddoppio Palermo Messina (Italia Messina Part e funtorio Cefalù)	1.024,28	1.031,00	6,72	2	815,45	nd	1,29	1,55	5,68	5,42	807,74	Ricavi: +50%
Potenziamento asse I Ivrea - P.ta (prima fase funzionale)	56,55	56,55		2	5,10	6,10%	2,29	0,15		2,14	4,39	Ricavi: 20%
Quadruplicamento Padova - Mestre - Fase	438,99	438,99		2	257,71	1,69%	4,18	0,77		3,41	258,23	Costi: +20%
Impianti Rifornimento Termico Bocciole	36,15	36,15		3	-40,49	nd		0,80		0,80		
Raddoppio Genova Ventimiglia (raddoppio trasse S Lorenzo Ospedaletti - Andora S Lorenzo e P.E. Andora finale)	490,30	521,29	30,99	2	590,00	nd	1,43	1,25	1,62	1,80	620,00	Ricavi: 54% No risparmi circolazione
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese (trasse S Stefano Chiesaccia - 3 bin Verzano (e Speria Migliarina e raddoppio Salignano Fornovo)	424,32	424,12		2	308,00	nd		0,00		0,00		
Raddoppio della Pescara Bari	439,52	439,52		2	337,00	nd	2,60	1,62	0,25	1,23	340,00	No risparmi circolazione
Nodo di Mestre (1 fase)	92,96	96,58	3,62	2	23,40	7,20%	8,40	0,66	0,55	8,79	0,11	Ricavi: 46% No risparmi circolazione
Centro Dinamica Sperimentale Osmanierno	105,36	105,36		2	18,00	0,46%	1,60			1,60	24,20	Ricavi: 30%
Capannoni Mestre	10,48	10,48		2	5,70	-3,50%	0,22			0,22		
Reti radio GSM R (1 Fase)	61,97	61,97		2	510,00	nd		15,34		15,34		
Reti radio GSM R (Tecnologie di comunicazione)	209,17	240,21	31,04	3								
Sistema Controllo Marca Treno	1.032,91	1.032,91		2	1.568,70	nd		25,10		25,10		
Sistema Controllo Marca Treno (3 fase)	516,48	516,48		3								
PRG e ACEI Tuscolana	54,23	54,23		2	-42,71	nd				0,00	55,00	Costo investimento: +30%
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	51,65	51,65		2	0,95	4,70%			-3,18	3,18	51,54	Costo investimento: +30% No risparmi circolazione
Itinerario Messina - Catania completamento raddoppio	361,52	361,52		3	234,00	nd	2,01	0,45		1,56	318,56	Costo investimento: +30% Ricavi: 40% Scenario Catastrofico
Quadruplicamento Tortona - Voghera	154,94	154,94		3	59,38	0,70%	5,00	0,60		4,40	110,60	Costo investimento: +30% Ricavi: 30% Scenario Catastrofico

valori in milioni di €

08/03/2002

Tabella 2: Elenco Dossier di valutazione (analisi preliminare)

Tabella 2: Elenco Dossier di valutazione (analisi preliminare)

PROGETTO	CVI/CDP	CVI/agg	Data CVI	Tab Cdp	VAN	TIR	Rkai (a)	Costo (premi) (b)	Costo (premi) (c)	MOL (a)/(b)/(c)	VAN sensibile	Parametri sensibili
Interramento Capaci (Raddoppio o Annullamento Interventi Capaci) e Completamento Raddoppio Nodo di Palermo	317,00	392,87	75,87	2	278,10	nd	2,38	0,74		1,40	384,12	Costo investimento = 10% Rkai = 40%
Potenziamento tecnologico del Nodo di Livorno (2 Fasi)	54,33	54,33		2	0,63	4,75%			3,10	3,10	50,50	Costo investimento = 60% No riparti capitalizzazione
Sistema Leonardo Corchiani Bologna C. e del Nord	291,28	291,28		2	218,00	nd		1,08	1,60	0,60	307,08	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Collegamento Anagnino Matrensa	48,19	48,19		2	10,17	2,20%	2,20	0,06		2,14	15,85	Costo investimento = 30% Rkai = 50%
Altrezzago (tecnologia) C. e s. e ad impianti interrate	154,94	154,94		2	8,93	nd			8,75	8,75	174,81	Costo investimento = 10% No riparti capitalizzazione
Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano	169,66	169,66		2	92,90	4,91%			2,50	2,50	167,80	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma	38,15	38,15		2	26,90	12,22%			2,20	2,20	36,20	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Raddoppio ed elettrificazione Rai-Lerle	217,94	217,94		2	11,94	nd	1,50	0,90		1,57	140,84	Costo investimento = 30% Rkai = 4%
Raddoppio Reggio C. - Modena	128,14	128,14		2	30,28	nd	0,37	0,65	1,40	1,47	140,84	Costo investimento = 30% Rkai = 50%
Raddoppio Per numero 5 - Cremona	154,94	154,94	24,82	2	116,00	nd	0,31	0,48	1,60	1,45	179,00	Costo investimento = 30% Rkai = 50%
Vegetazione Via Foglia - Ferrara	30,92	30,92		2	21,25	6,69%	0,24	0,10	0,18	0,12	17,47	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Via (Incastro) Ansa	27,66	27,66		2	6,43	0,63%	0,87	0,20		0,67	22,70	Costo investimento = 30% Rkai da Sistema / addoppiati
S.C. Rete forte (fase Genova)	1032,91	1032,91		3	65,80	4,98%			54,70	54,70	667,00	Costo investimento = 30% Rappresenta infrastruttura 50%
Linea Tacovara - Raddoppio Spoleto - Terni e nodo di Foligno	449,31	449,31		3	249,51	nd	3,20	0,46		2,74	336,31	Costo investimento = 30% Rkai = 40%
Itinerario Napoli - Bari (fase)	1032,91	1032,91		3	661,00	nd	5,10	1,60		3,50	804,00	Costo investimento = 30% Rkai = 40%
Itinerario Venezia-Via Olmetta potenziamento e servizio merci - Adriatico fase	61,91	61,91		3	14,67	7,40%	5,12	0,19		4,93	35,31	Costo investimento = 30% Rkai = 40%
Itinerario Pescara-Roma - Anore fase di potenziamento	51,65	51,65		3	9,31	2,60%		0,04	2,37	2,31	52,98	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Itinerario Genova-Ventimiglia - completamento raddoppio	619,74	619,74		3	410,80	nd	1,06	0,92	0,81	0,95	428,80	Rkai = 40%
Potenziamento Via Portofino fase Adriatico fase	296,48	296,48		3	18,20	nd		0,04	0,33	0,29	42,70	Costo investimento = 30% No riparti capitalizzazione
Qualificazione Salerno - Battipaglia (fase)	516,46	516,46		3	12,31	nd	6,04	0,71		5,33	450,10	Costo investimento = 30% Rkai = 40%
Potenziamento Pisa - Livorno	77,47	77,47		3	51,40	nd	0,71	0,22		0,48	71,6	Costo investimento = 30% Rkai = 40%

Nelle colonne delle tabelle 1 e 2 di cui alle pagine precedenti, sono indicati nell'ordine:

- il costo a vita intera del progetto secondo i valori previsti in CdP;
- il costo a vita intera aggiornato sulla base del dossier;
- la differenza tra i due valori precedenti;
- la Tabella di riferimento del CdP;
- il Valore attuale netto (VAN) ed il Tasso di rendimento interno del progetto (TIR);
- rispettivamente i ricavi, i costi ed i risparmi che ciascun progetto comporta in termini incrementali;
- il Margine operativo lordo (MOL);
- il Valore attuale netto del progetto risultato delle analisi di sensitività effettuate;
- i parametri ed i relativi valori utilizzati per l'analisi di sensitività.

Gli elementi che qualificano, invece le "Relazioni generali di inquadramento del progetto" possono così sintetizzarsi:

- descrizione delle esigenze alla base dell'idea progettuale, anche in relazione allo scenario domanda/offerta del trasporto ed alle condizioni tecniche dell'infrastruttura presi a riferimento;
- identificazione degli interventi oggetto dell'investimento e loro localizzazione;
- ricognizione degli obiettivi strategici ed operativi che si intendono raggiungere;
- individuazione delle fasi di realizzazione dell'investimento.

Per questi ultimi progetti, il cui elenco è riportato di seguito, non sono state effettuate valutazioni di ordine economico-finanziario: pertanto R.F.I. conferma, provvisoriamente, il valore del costo a vita intera già previsto nel CdP.

Nella tabella 3, riportata a pagina seguente, sono elencati i 22 progetti per i quali R.F.I. S.p.A. ha presentato le relazioni generali di inquadramento.

Tabella 3

PROGETTO	CVI CdP	Tab CdP
ACS di Firenze SMN	77,47	3
P.R.G. e ACEI Roma Tiburtina	72,30	2
Roma Smistamento	64,27	2
Torino Smistamento IDP	28,92	2
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	182,61	2
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852,15	2
Verona - Brennero Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	29,95	2
Ristrutturazione stazione di Battipaglia	2,58	2
Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	82,63	2
Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia Anagnino-Ascoli Piceno Bergamo-Ono al Seno Aosta- Martigny Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia One-Falconara Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio	25,82	2
Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,55	2
Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15,49	2
Valichi	258,23	3
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	103,29	3
Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103,29	3
Rete sarda ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129,11	3
Nodo di Milano 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	154,94	3
Nodo urbano di Genova (Fase I)	361,52	3
Nodo urbano di Roma (compresa Cintura Nord e Sud)	413,17	3
Nodo urbano di Torino potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase I)	516,46	3
Itinerari merci	180,76	3
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	206,58	3

Alla luce dell'esame dei 64 dossier elaborati, R.F.I. ritiene che la modalità con cui sembra utile introdurre gli effetti delle valutazioni economiche dentro la classificazione di priorità del PPI, è quella di penalizzare i progetti di investimento che presentino un risultato, in termini di MOL (Margine Operativo Lordo: differenza tra ricavi e costi), negativo.

Tale risultato segnala peraltro la necessità, da parte dello Stato, di intervenire anche successivamente alla realizzazione dell'investimento, durante la fase gestionale, con contributi in conto esercizio per il ripianamento dello squilibrio costi/ricavi.

Il Gestore dell'Infrastruttura non ha ritenuto infatti che sia applicabile una classificazione basata sui parametri VAN (Valore Attuale Netto) e TIR (Tasso di Rendimento Interno), poiché negativi (ed ove positivi, comunque ridotti e strettamente legati alle incerte ipotesi al contorno) e quindi non significativi.

Le risultanze così ottenute da R.F.I. sono state, quindi, motivate affermando che: "i risultati delle analisi conseguenti alla predisposizione dei Dossier di valutazione non configurano la

necessità di riclassificazione con diverso ordine di priorità degli investimenti all'interno dei singoli Obiettivi", ed è stato pertanto esplicitato che "la rivisitazione del PPI è stata effettuata soltanto in base alle riduzioni di finanziamento già deliberate nella Legge finanziaria per il 2002 ed alle indicazioni di riequilibrio nei confronti del Mezzogiorno d'Italia".

Altro importante elemento emerso dall'analisi dei dossier "completi" è che il Costo a Vita Intera di alcuni investimenti (in particolare per il programma AV/AC) è risultato in crescita rispetto a quello contrattualizzato.

Analogo risulanza si è avuta anche per una serie di investimenti analizzati per mezzo delle "relazioni di inquadramento", seppure, per il momento, non disponibile un'adeguata analisi economico-finanziaria.

R.F.I. dovrà documentare tali modifiche e le relative implicazioni in occasione della revisione annuale del Contratto di Programma.

Queste ultime evidenziazioni testimoniano, anche isolatamente, l'efficacia della scelta del percorso procedurale stabilito: i dossier hanno messo in luce evidenti discrasie nelle valutazioni e stime effettuate. Sull'aumento dei costi stimati, specialmente per il sistema AV/AC, si ritiene necessario, nel breve termine, effettuare approfondimenti mirati, per poi riferire compiutamente sui risultati delle analisi.

Il gestore dell'infrastruttura conferma quindi le valutazioni di priorità relative ai fabbisogni per investimenti in manutenzione straordinaria (Tab. 4 del Contratto di Programma 2001-2005) ed agli investimenti del Sistema AV/AC.

Con particolare riferimento, poi, alla ripartizione delle risorse recate della Legge finanziaria 2002, da contrattualizzarsi con il primo addendum al CdP 2001-2005, R.F.I. S.p.A. esplicita nelle Tabelle 4 e 5 del PPI, di seguito illustrate, le allocazioni proposte.

#### Allocazioni proposte

Finanziaria anno 2002	Fabbisogni (mil lire)	Fabbisogni (mil €)	% su Totale
Programma AV/AC	5 219	2 695	59%
di cui			
interessi intercalari	431	223	5%
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	729	376	8%
PSRR (ultima tranche)	1 221	631	14%
Investimenti rete convenzionale	1 752	905	20%
<b>TOTALE</b>	<b>8.921</b>	<b>4.607</b>	<b>100%</b>



## Investimenti sulla rete convenzionale (Mld di lire):

<b>Incremento sicurezza e obblighi di legge</b>		<b>Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi</b>	<b>142</b>
Programma di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie	65	Raddoppio Pescara-Bari	55
SCMT	74	Raddoppio Genova-Ventimiglia	60
RTE	30	PRG Tuscolana	4
Studio nuova linea ferroviaria Torino-Lione	24	Quadruplicamento Torino-Voghera	7
Siropolazione	30	Nodo urbano di Genova (fase)	21
Technologie comunicazione	180		
		<b>Incremento qualità dell'offerta</b>	
<b>Efficiamento e produttività</b>	<b>390</b>		
Si manutenzione	30	<b>Sviluppo rete merci</b>	<b>191</b>
Potenziamento Chiusi-Roma LL	100	NUovi centri intermodali RM e MI	2
Attrezzaggi tecnologia	150	Nodo urbano di Torino potenziamento Bus soleno-To e cintura merci (fase)	29
Omologazione ACS ed atn	3	Potenziamento linea Portofino-Monte-Catania completamento raddoppio	100
Protepsi/Omostrozon/Diagnostica	47		
		<b>Riequilibrio e sviluppo socio-territoriale</b>	<b>68</b>
		Raddoppio RC-Milano	10
		Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	31
		Inerano-Messina-Catania completamento raddoppio	27
		<b>Totale Progetti</b>	<b>1.732</b>

## 2.3.2 - Gli investimenti nel Mezzogiorno

Se si escludono gli investimenti "diffusi" sul territorio nazionale, il C.d.P. 2001-2005 raggruppa gli interventi in corso e quelli programmati nel Mezzogiorno d'Italia in 11 progetti di investimento.

Tali progetti sono collocati, nell'ambito del PPI redatto da R.F.I., nei seguenti tre obiettivi:

- Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi;
- Incremento di qualità dell'offerta;
- Riequilibrio e sviluppo socio-territoriale.

L'allegato documento di sintesi (il PPI e gli investimenti nel Mezzogiorno) riporta, per ciascun progetto, le assegnazioni ed i fabbisogni previsti nel periodo di vigenza del CdP dal Piano di Priorità redatto da R.F.I.: le previsioni di assegnazioni relative all'anno 2002 sono pari a 760 Mld di lire. Questa somma, equivale al 26% del totale delle assegnazioni previste, per l'anno in corso, dal Piano di Priorità di cui trattasi.

Ricordando che con il termine "assegnazioni" si intende la stima degli impegni che R.F.I. ritiene di assumere al fine di realizzare l'investimento, il confronto tra tale percentuale e quella risultante dalla precedente versione del Piano (17%) misura le variazioni apportate ai fini di ottemperare alle prescrizioni di rimodulazione degli investimenti nel Mezzogiorno formulata, in merito, dal C.I.P.E.

Si evidenzia, in particolare, come, rispetto a quanto proposto nel PPI presentato a settembre, siano state anticipate nel tempo le assegnazioni relative ai seguenti progetti:

- nodo di Palermo completamento raddoppi;
- raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce;
- raddoppio Reggio Cal.-Melito;
- quadruplicamento Salerno-Reggio Cal.;
- itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio.

Considerando che già il Piano presentato a settembre 2001 prevedeva assegnazioni 2002 per i progetti:

- raddoppio della Pescara-Bari;
- itinerario Napoli-Bari;
- raddoppio Palermo- Messina.

gli unici progetti per i quali il P.P.I. proposto dal gestore non presenta assegnazioni per l'anno 2002 sono:

- ristrutturazione stazione di Battipaglia;
- raddoppio Decimomannu-S.Gavino;
- rete sarda: potenziamento tra Cagliari ed Oristano - ulteriore fase.

La tabella riportata a pagina seguente mostra, in sintesi, il confronto tra le due versioni di piano.

**Tabella di confronto**

<b>PPI - CdP 2001-2005 (settembre 2001)</b>	<b>Totale costi</b>	<b>Quota Sud</b>	<b>%</b>
Investimenti escluso "Diffusi"	11.704	4.324	37%
Investimenti "Diffusi"	5.808	934	16% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	139	-	
<b>Totale</b>	<b>17.651</b>	<b>5.258</b>	<b>30%</b>
Manutenzione straordinaria	5.650	1.278	23% **(stima)

**Assegnazioni 2002 (settembre 2001)**

<b>PPI - CdP 2001-2005</b>	<b>Totale</b>	<b>Quota Sud</b>	<b>%</b>
Previsione di Assegnazioni 2002 (escluso "Diffusi")	1.453	241	17%
Assegnazioni 2002 Investimenti Diffusi	728	109	15% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	57	-	
<b>Totale Assegnazioni da PPI</b>	<b>2.238</b>	<b>350</b>	<b>16%</b>

<b>PPI - CdP 2001-2005 (febbraio 2002)</b>	<b>Totale costi</b>	<b>Quota Sud</b>	<b>%</b>
Investimenti escluso "Diffusi"	11.743	4.433	38%
Investimenti "Diffusi"	5.942	934	16% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	139	-	
<b>Totale</b>	<b>17.825</b>	<b>5.367</b>	<b>30%</b>
Manutenzione straordinaria	5.650	1.278	23% **(stima)

**Assegnazioni 2002 (febbraio 2002)**

<b>PPI - CdP 2001-2005</b>	<b>Totale</b>	<b>Quota Sud</b>	<b>%</b>
Previsione di Assegnazioni 2002 (escluso "Diffusi")	1.519	393	26%
Assegnazioni 2002 Investimenti Diffusi	707	55	15% (stima)
Quota non ripartita (Tab 5)	57	-	
<b>Totale Assegnazioni da PPI</b>	<b>2.283</b>	<b>447</b>	<b>20%</b>

**\*\* Note**

- la quota Sud degli investimenti di manutenzione straordinaria è stata ricavata mediante una parametrizzazione effettuata in base al trend storico degli investimenti ed in relazione al rapporto tra la consistenza degli impianti da manutere localizzati nel Mezzogiorno ed il totale della consistenze sull'intera rete. Si tratta dunque di percentuali che potranno variare negli anni in relazione all'articolazione territoriale degli impianti che richiederanno interventi di manutenzione. Unica eccezione al metodo suesposto è rappresentata dal dato di tabella 4 relativo al PSRR per il 2002 (1221 mlrd) per il quale la percentuale è stata ottenuta in base alle assegnazioni pianificate.
- gli interventi diffusi comprendono, tra gli altri, interventi di modernizzazione tecnologica, altri finalizzati al miglioramento della produttività e della qualità del servizio, nonché interventi per l'incremento della sicurezza della circolazione, l'implementazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) ed interventi sugli itinerari alternativi, finalizzati al potenziamento della rete per il trasporto merci.
- Il Piano Straordinario di Revisione della Rete (PSRR), interessa i settori infrastrutturali dell'armamento, dei ponti, delle gallerie degli impianti di trazione elettrica e di sicurezza, ed è destinato, in particolare, alle linee della rete complementare, molte delle quali ubicate nel mezzogiorno.

Considerando i finanziamenti già disponibili e non ancora impegnati per l'esecuzione degli investimenti di cui trattasi, il Piano evidenzia complessivamente, per l'anno 2002, fabbisogni pari a 64 M€ (123 Mld di lire).

### 2.3.3 - Le criticità emerse

- L'esame del Piano delle Priorità degli Investimenti proposto dal Gestore dell'infrastruttura, così come risultante dalla prima elaborazione dello stesso PPI fornita a settembre 2001 e dalle modifiche ed integrazioni apportate dal documento di rivisitazione presentato il 27 di febbraio scorso, evidenzia il persistere di alcune criticità già emerse, tra l'altro, all'atto della prima presentazione

Il Gestore dell'infrastruttura ha confermato (salvo poche modifiche ed integrazioni già evidenziate), l'intera struttura del PPI presentato a settembre: non è variata la costituzione della griglia delle priorità elaborata sulla base dei criteri stabiliti dal CdP 2001-2005; non sono variati gli obiettivi individuati e l'ordine gerarchico di tali obiettivi; sono stati confermati, nell'ambito di ciascun obiettivo, i progetti e le priorità assegnate a ciascuno di essi. Il tutto senza chiarire maggiormente, rispetto a quanto fatto in precedenza, i processi logico - matematici utilizzati per individuare il livello di priorità di ciascun obiettivo e di ciascun progetto.

- Il percorso procedurale dettato dal contratto di programma 2001-2005 prevede che, nell'ottica di una razionale pianificazione degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, il PPI rappresenti un efficace supporto al decisore pubblico, fornendo:
  - la possibilità di verificare la conformità delle gerarchie e delle proposte elaborate con gli indirizzi generali nazionali, a loro volta conformi alle linee strategiche del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ed a quelle poste a livello comunitario;
  - la congruità delle elaborazioni ad una metodologia approvata, che ovviamente tenga conto delle suddette linee ed indirizzi generali;
  - tutte le indicazioni trasportistiche ed economiche utili a riconfigurare - in funzione delle risorse disponibili - le priorità proposte, in termini anche di singoli progetti/programmi.

E' da evidenziare che il processo di validazione delle suddette metodologie non è stato completato: l'importanza fondamentale di tale articolato strumento ha fatto ritenere necessaria una analisi di dettaglio degli elaborati (dossier di valutazione), per poter giungere ad una definizione metodologica più efficace.

L'imponente lavoro svolto dal gestore dell'infrastruttura (in un arco temporale limitato) sono stati prodotti 64 documenti - dossier di valutazione, relazioni di inquadramento, analisi preliminari, permette per la prima volta di avere disponibili documenti di dettaglio puntuali ed articolati (che certamente, come previsto, saranno preziosi per la definizione dello strumento metodologico) che però, si ritiene, non costituiscono ancora l'efficace supporto sopra indicato.

Il primo esame di tali documenti infatti - per la cui elaborazione il Gestore dell'infrastruttura, si ripete, ha certamente dimostrato un grosso impegno - non

evidenzia un legame diretto tra Dossier di valutazione e collocamento, del singolo investimento, nell'ambito del PPI: in particolare, restano indefinite le modalità di impiego dei dossier di valutazione nella graduazione dei livelli di priorità dei singoli programmi/progetti di investimento, e così pure i meccanismi con cui si passa dai costi di realizzazione, riportati nei dossier per ogni annualità, alle necessità annuali di assegnazioni che costituiscono uno dei risultati più importanti dell'intero processo di pianificazione.

È ovvio, a tale proposito, che solo la completa conoscenza dei meccanismi con cui il Piano stesso è stato costruito può consentire di dividerlo pienamente o di formularne eventuali modifiche.

In tale ottica, tra l'altro, si era espresso il CIPE che, pur condividendo la rilevanza degli obiettivi individuati quali prioritari da RFI, evidenziava la possibilità che la valutazione dei singoli programmi di intervento e la verifica del relativo grado di priorità potesse concludersi, sulla base delle indicazioni fornite dai Dossier anche in merito alle ricadute finanziarie a carico dello Stato, con una rivisitazione della classificazione delle priorità e degli stessi contenuti del Piano.

L'unica modalità con cui il gestore ha introdotto gli effetti delle valutazioni economiche contenute nei dossier all'interno della classificazione di priorità del Piano è quella di penalizzare, eventualmente, i progetti che presentassero un MOL negativo. Tale criterio, sicuramente condivisibile in linea di principio, non ha indotto alcuna modifica all'ordine delle priorità prima stabilito in quanto non si sono registrati MOL negativi, eccetto che per i progetti di tipo tecnologico riconducibili all'obiettivo della sicurezza di esercizio ed, in quanto tali, improcrastinabili.

## 2.4 - Conclusioni

Pure in presenza delle criticità rappresentate, si ritiene che le proposte riportate nella ultima versione del Piano possano essere valutate positivamente, solo - però - per quanto attiene l'individuazione dei programmi e dei progetti relativi alla contrattualizzazione degli aumenti di capitale disposti dalla legge Finanziaria 2002.

Non si ritiene infatti, per le motivazioni esposte nei precedenti paragrafi, di poter esprimere parere favorevole su tutta la pianificazione presentata da R.F.I. S.p.A., che riguarderebbe anche - nella sostanza - la programmazione dei prossimi aumenti di capitale.

Le motivazioni che invece sono alla base del parere favorevole sulle proposte di individuazione di programmi e progetti da contrattualizzare con il primo addendum al CDP 2001-2005, sono di seguito esposte.

- Il CIPE ed il pre-CIPE, rispettivamente nelle adunanze del 15 novembre 2001 e del 17 dicembre 2001, hanno formulato prescrizioni (sostanzialmente in linea con quelle proposte da questo Ministero), alcune di carattere generale ed altre di maggior dettaglio, da cui discendono:
  1. necessità di considerare i diritti di priorità assegnati dal CdP agli interventi di potenziamento della rete nel Mezzogiorno inclusi nel PON-Trasporti, predisposto nell'ambito del QCS 2000-2006;

2. necessità di introdurre elementi utili a supportare il decisore politico in merito ad una pianificazione degli investimenti infrastrutturali, che tenga debitamente conto della duplice esigenza di completare gli interventi già avviati e di fornire il necessario slancio verso la realizzazione di nuove opere;
3. necessità di meglio chiarire i processi utilizzati per individuare il livello di priorità di ciascun progetto;
4. necessità di specificare le modalità di impiego dei dossier di valutazione e dei relativi indici di redditività nella graduazione dei livelli di priorità dei singoli programmi-progetti (definita soltanto in funzione dello stato di avanzamento);
5. necessità di corredare il Piano di tutte le informazioni utili a permettere la valutazione di affidabilità del Piano stesso, procedendo, tra l'altro, al completamento delle informative inerenti i sottoprogetti di cui si compongono i singoli progetti, stante la importanza accordata ai sottoprogetti stessi nella attribuzione dei "pesi" di priorità;
6. necessità di pervenire, per i progetti del sistema AV/AC, allo stesso livello di dettaglio utilizzato per la rete convenzionale e di corredare i progetti stessi del calcolo di priorità;
7. necessità di predisporre uno schema di piano con una diversa modulazione degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano;
8. necessità di disporre di dati puntuali sullo stato di attuazione del "Piano del materiale rotabile", del piano di soppressione dei passaggi a livello e del sistema sicurezza;
9. necessità di non limitare, sia pure nella prima fase, la redazione dei dossier di valutazione ai soli interventi per i quali R.F.I. aveva già individuato l'esigenza di nuove coperture finanziarie, al fine di non irrigidire le opzioni, ancora non definitive, espresse nel primo schema di PPI redatto da R.F.I.

Ai fini interessanti la definizione della contrattualizzazione delle risorse stanziata dalla Legge Finanziaria 2002, si ritiene che la nuova elaborazione del Piano risponda in maniera sufficientemente adeguata alle prescrizioni di cui ai punti 7 e 9 e fornisca alcuni elementi, comunque parziali ed ancora in fase di valutazione, in merito ai punti 4, 5 e 6 di cui sopra.

L'inquadramento generale, il valore degli investimenti realizzati e lo stato di avanzamento dei programmi contrattualizzati, con particolare riferimento al materiale rotabile, alla eliminazione dei passaggi a livello ed al sistema sicurezza, sono riportati nella Relazione al Parlamento sull'attuazione del Contratto di Programma (elaborata ai sensi della Legge n.238/93).

- La maggior parte delle risorse stanziata (8.921 £/MLD), debbono essere impegnate per programmi infrastrutturali su cui il Governo ha già espresso con decisione i propri programmi e gli indirizzi a cui i soggetti interessati debbono attenersi:
  - realizzazione delle grandi opere infrastrutturali strategiche. Con il primo addendum dovrebbe essere finanziata un'altra parte degli interventi relativi al sistema AV/AC, finalizzati all'entrata in esercizio, per l'anno 2008, dell'intera direttrice Torino-Milano-Napoli. Per tale direttrice infatti, il PPI evidenzia fabbisogni per il 2002 pari a 2.695 M€ (5.219 Mld di lire), di cui 223 M€ (431 Mld di lire) per interessi intercalari, da utilizzare per l'esecuzione dei lavori

sulla sub-tratta Torino-Novara e per avviare i programmi relativi al nodo di Firenze ed alla tratta Novara-Milano.

Le somme che dovrebbero essere impegnate con la sottoscrizione dell'addendum per investimenti relativi a questa tipologia di interventi sono pari a 5.219 £ MLD:

- realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ferroviaria. Trattasi di programmi di interventi indispensabili e non rinviabili (1.950 £ MLD), quali:
  1. ultima fase del Piano straordinario di revisione della rete (1.221 £ MLD);
  2. interventi di manutenzione straordinaria, volti a preservare ed a migliorare l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria, con ovvie ripercussioni sulla sicurezza della circolazione ferroviaria (729£'MLD);
- realizzazione del programma di interventi tecnologici finalizzati all'incremento degli standard di qualità e di sicurezza della rete ferroviaria (Sistema di Controllo della Marcia del Treno - SCMT, programma di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie, Rilevamento Termico Boccole - RTB, Sistemi Informativi di Circolazione, Tecnologie di Comunicazione) ed obblighi di legge, per un totale di 555 M€ (1.075 Mld di lire).

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si evidenzia, quindi, che del finanziamento recato dalla Legge Finanziaria 2002 (8.921 £/MLD) rimarrebbero disponibili 677 £/MLD, per i quali si propongono, nella attuale elaborazione del PPI, interventi sulla rete nel Mezzogiorno (raddoppio della Pescara-Bari, della RC-Melito, della ME-CT e quadruplicamento della SA-Battipaglia, per un totale di 64 M€, pari a 123 Mld di lire) ed altri interventi molti dei quali compresi nel programma delle opere strategiche relative alla rete ferroviaria convenzionale e, comunque, di sicuro interesse trasportistico (raddoppio GE-Ventimiglia, quadruplicamento Tortona-Voghera, potenziamento della linea pontremolese, dei nodi urbani di TO e GE, nuovi centri intermodali di MI e RM per un totale di 113 M€ pari a 219 Mld di lire).

- L'approvazione del PPI solamente per la parte relativa alla contrattualizzazione delle risorse della finanziaria 2002 non inficia il percorso procedurale individuato nel vigente Contratto di Programma, in quanto:
  - almeno per il primo addendum, le correlazioni con la completezza e l'efficacia dei Dossier di valutazione sono, come già evidenziato, minime;
  - il percorso stesso non risente in maniera significativa del rinvio della approvazione delle metodologie per la elaborazione dei dossier;
  - l'approvazione definitiva di un piano come quello di cui trattasi deve necessariamente correlarsi con le profonde innovazioni apportate dalla Legge Obiettivo e con la definizione ed il finanziamento della realizzazione delle infrastrutture strategiche; in tal senso sono previsti nell'addendum una serie di impegni per il gestore dell'infrastruttura, finalizzati all'identificazione, nell'arco di 3 mesi, del quadro strategico per le infrastrutture ferroviarie.
- Un rinvio della definizione dei programmi da contrattualizzare, finalizzato all'effettuazione di un'esame di maggior dettaglio della documentazione allegata al Piano (dossier di valutazione, analisi preliminari, etc.), e la conseguente rielaborazione da parte di RFI dei documenti stessi per superare le criticità evidenziate anche ai fini dell'approvazione delle citate metodologie, non produrrebbe - con ogni probabilità - effetti diversi rispetto all'attuale configurazione dei programmi di investimenti da contrattualizzare.  
Tale rinvio, tuttavia, causerebbe certamente una dilazione dei tempi, con l'avvio delle attività di competenza del gestore dell'infrastruttura in ritardo rispetto alle tempistiche stimate per il raggiungimento degli obiettivi individuati.

### 3. - Il primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

#### 3.1 - Premesse

- Il Contratto di Programma 2001-2005, stipulato con il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria il 2 maggio 2001, prevede un programma di investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 M€) ed evidenzia, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 M€), al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001.

L'art. 16 del predetto Contratto impegna le parti ad attuare detto programma, per la parte non ancora coperta finanziariamente, nel limite delle risorse annualmente stanziare dalle leggi Finanziarie e delle altre leggi di spesa.

Le allocazioni degli ulteriori apporti al capitale sociale di R.F.I. debbono, pertanto, essere contrattualizzate con apposito addendum al Contratto di Programma.

Inoltre, l'art.3 del C.d.P. 2001-2005 prevede la possibilità di revisione dello stesso Contratto, anche in dipendenza di eventuali disposizioni contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio, su richiesta di una delle parti.

- Ai fini di operare una razionale pianificazione degli interventi, il C.d.P. 2001-2005 prevede, all'art.6, la redazione del Piano di Priorità degli Investimenti di cui ai precedenti capitoli.

Al Piano è demandato il compito di rilevare le occorrenze finanziarie per le singole annualità. Lo stesso art.6, inoltre, dispone che, anche in sede di revisione del contratto ai sensi dell'art.3 precedentemente citato, venga conferita priorità agli interventi definiti in accordi internazionali, nonché nell'ambito del potenziamento della rete nel Mezzogiorno - agli interventi previsti nel Programma Operativo Nazionale Trasporti.

- In data 21/12/2001, nell'ottica di accelerare il potenziamento delle infrastrutture di trasporto nazionali e quindi promuovere la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, è stata promulgata la Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Il primo programma delle infrastrutture strategiche è stato approvato dal C.I.P.E. con delibera n. 121/2001.

- La legge 28/12/2001 n.488 (Legge Finanziaria 2002) infine, assegna, in tabella D, un apporto al capitale sociale di F.S. S.p.A. pari a 640.571, 1.523.548 e 2.443.170 mila euro rispettivamente per gli anni 2002, 2003 e 2004, per un totale di 4.607.289 mila euro (8.921 £/MLD).



### 3.2 - Finalità dell'Addendum

1. L'Addendum n.1 al Contratto di Programma 2001-2005
  - provvede ad allocare le maggiori risorse apportate al capitale sociale di F.S. S.p.A. riportate nella Tabella D della Legge 28/12/2001 n.448 (Legge Finanziaria 2002).
  - provvede a modificare, integrare ed armonizzare alcune procedure riportate nel Contratto di Programma 2001-2005, anche in relazione alla promulgazione della "Legge Obiettivo".
  - fornisce, ai sensi dell'art.7 punto 2 del C.d.P. 2001-2005, l'elenco delle linee ferroviarie per le quali il Ministero ha autorizzato la dismissione.
  - sviluppa l'azione di monitoraggio sullo stato di attuazione degli investimenti, anche in relazione a quanto espresso in merito dalle delibere C.I.P.E. n. 2/2001 e n. 44/2001.
2. L'art. 5 dell'Addendum n.1 al C.d.P. 2001-2005 dispone che le risorse recate dalla Finanziaria 2002, Tabella D, in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di F.S. S.p.A. vengano utilizzate a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 3, 4, 5, 6, 7 del Contratto, secondo le ripartizioni indicate nella Tabella I riportata nella pagina seguente.

Tabella 1 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002

(Importi in milioni di euro)

DESCRIZIONE INTERVENTO	Tabella di riferimento del Contratto di Programma					
	Importo	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6
AV/AC Torino - Milano - Napoli ulteriori fasi realizzative in finanziamenti e niferess intercalari	2 695					2 695
Sistema Controllo Marcia Treno	385	385				
Impianti Rilevamento Termico Boccole	15		15			
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	12	12				
Sistemi informativi circolazione	15				15	
Tecnologie di comunicazione	93		93			
Sistemi informativi manutenzione	15				15	
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	52				
Attrezzaggi, tecnologie, linee ed impianti in linea rete	77	77				
Omologazione ACS ed altri	2				2	
Proprî Dimostratori Diagnostica	24				24	
Raddoppio della Pescara Bari	28	28				
Raddoppio Genova Ventimiglia (raddoppio trasse S. Lorenzo Ostedaletti - Andora S. Lorenzo e P.E. Andora Finale)	31	31				
P.G.R. Tuscolana	2	2				
Quadruplicamento Tortona Voghera	4		4			
Raddoppio urbano di Genova (fase)	11		11			
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	1				1	
Raddoppio urbano di Torino potenziamento Bussolero Torino e cintura nuova (fase)	15		15			
Potenziamento linea Pontremese ulteriore fase	52	52				
Raddoppio Reggio C. - Melito	5	5				
Quadruplicamento Salerno Battipaglia (fase)	16		16			
Itinerario Messina Catania completamento raddoppio	14		14			
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	34					34
Piano Straordinario di revisione della rete	631			631		
Manutenzione straordinaria linee stazioni ed impianti esistenti	376			376		
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>4.607</b>	<b>593</b>	<b>221</b>	<b>1.007</b>	<b>57</b>	<b>34</b>

Le descrizioni degli interventi, dei programmi e dei progetti che si propongono di contrattualizzare, sono riportate nella relazione allegata.

Dalla Tabella 1 si evince come quasi il 59% delle risorse sia destinato agli interventi inerenti il sistema AV-AC. La cifra totale, pari 2.695 M€, si compone di 2.472 M€ relativi a lavori sulla linea Torino-Milano-Napoli e di 223 M€ per interessi intercalari. In particolare, fermo restando la ripartizione attualmente adottata tra quota Stato (pari al 40% per le tratte ed al 100% per i nodi) e capitali di prestito, tenendo conto delle risorse già disponibili, la somma assegnata permetterà, per l'anno in corso, di adempiere agli impegni relativi all'esecuzione della tratta Torino-Novara e ad avviare i programmi relativi al nodo di Firenze ed al completamento della Torino-Milano.

Il 22% circa delle risorse recate dalla Finanziaria 2002 è invece destinato ad interventi di manutenzione straordinaria - tra i quali il completamento del piano straordinario di revisione della rete - volti a preservare ed a migliorare l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria.

Per gli interventi già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di F.S., riportati in Tabella 2 del C.d.P. 2001-2005 (investimenti già riportati nel C.d.P. 1994-2000), verrà allocata una quota pari a circa il 13% delle predette risorse.

Piuttosto ridotta, quindi, risulta la quota delle risorse assegnata agli interventi di Tabella 3 (Nuovi programmi di sviluppo della rete), pari al 5%.

Infine, risultano pari all'1% sia la quota destinata alla ricerca ed alla sperimentazione (Tabella 5 - per la quale la Finanziaria 2001 non prevedeva assegnazioni) che quella destinata al programma di risanamento acustico ed ambientale ed ai progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie.

3. Sia in relazione agli effetti dell'attuazione delle norme contenute nella Legge Obiettivo, sia in considerazione della pregressa non elevata capacità di spesa della F.S. S.p.A., sia, infine, in relazione alla necessità di disporre, nel più breve tempo possibile, di infrastrutture nuove, adeguate o potenziate, è stato previsto nell'addendum un impegno per il gestore di accelerare le fasi di progettazione e realizzazione delle opere finanziate, specialmente per quanto attiene a quelle relative alla sicurezza.

Si riporta in allegato un elenco dei termini attuali della fine dei lavori per una serie di importanti opere infrastrutturali ferroviarie.

### 3.3 - Ricognizione risorse

Il Contratto di programma 1994-2000 e i relativi *addendum* finalizzano complessivamente 77.220 miliardi di lire.

Il gruppo di lavoro congiunto dei Ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia istituito dal CIPE nel gennaio 2001 ha peraltro riscontrato discordanze tra il complesso degli apporti al capitale sociale FS da destinare agli investimenti nel periodo considerato dal Contratto di programma 1994-2000 ed il totale degli apporti indicato nelle suddette relazioni: più specificatamente il gruppo ha rilevato che il totale erogato al titolo in esame nel 1997 è stato pari a 5.099 miliardi di lire, il che

porterebbe il totale dei finanziamenti del Contratto a 79.620 miliardi di lire, mentre la relazione FS indica detta quota in 2.699 miliardi di lire, vale a dire un importo di 2.400 miliardi di lire inferiore a quello effettivamente erogato.

In effetti il contributo di gestione nel 1997 registra uno scostamento anomalo rispetto all'andamento delle altre annualità, giusta tabella che segue.

**Contributi pubblici a FS S.p.A. (in miliardi di lire) nel periodo 1996-2000**

	1996	1997	1998	1999	2000
Contributi:	7.705	3.551	6.230	5.760	4.170

Una verifica effettuata sui bilanci della Società ha evidenziato che l'aumento del capitale sociale è stato effettuato correttamente nella misura indicata di 5.099 miliardi di lire e che le perdite di cui sopra figurano ripianate a carico delle "riserve": pertanto la differenza di 2.400 miliardi di lire in linea di principio risulta disponibile per gli investimenti.

Peraltro la Società ha ribadito ulteriormente che la suddetta quota di 2.400 miliardi di lire dell'aumento di capitale dell'anno 1997 è da ritenere destinata al ripianamento delle perdite causate dai minori trasferimenti in conto esercizio recati nel medesimo anno, perdite che peraltro - come accennato - risultano altrimenti coperte in bilanci regolarmente approvati.

Su tale argomento il CIPE, nella seduta del 15 novembre 2001, ha deciso di rinviare la disamina del problema e l'eventuale destinazione dell'importo in questione all'atto della approvazione della definitiva stesura del Piano di Priorità degli Investimenti: in quella sede, si ritiene, debba essere definita la ripartizione dei suddetti fondi.

**DESCRIZIONE DEI PROGETTI DEL PIANO DI  
PRIORITA' DEGLI INVESTIMENTI INTERESSATI  
DA FINANZIAMENTI PER L'ANNO 2002**

## **SCMT ( Sistema di Controllo Marcia Treno )**

Il progetto di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di un sistema di controllo della marcia del treno, rispondente, in particolare, al nuovo standard europeo di interoperabilità tra le reti (progetto ERTMS- European Rail Traffic Management System).

Il progetto è classificato, nel Piano di Priorità degli Investimenti, tra gli obiettivi strategici di incremento della sicurezza ed adempimento agli obblighi di legge, mediante:

- attrezzaggio di tutte le linee principali della rete con il Sistema SCMT di terra;
- attrezzaggio dei treni che circolano sulla rete con equipaggiamenti di bordo che interagiscono con il sottosistema di terra delle linee;
- realizzazione degli interventi necessari a rendere omogeneo l'attuale attrezzaggio tecnologico di segnalamento delle linee interessate

La realizzazione delle varie fasi del progetto si sviluppa nell'arco temporale 2002 - 2006.

## **RTB (Rilevamento Termico delle Boccole)**

In seguito all'adozione su vasta scala dei sistemi di controllo centralizzato ( SCC ), assumono un ruolo indispensabile gli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB): i treni si troveranno a percorrere infatti lunghi tratti di linea impresenziati e occorrerà sostituire con sistemi di terra, in attesa dello sviluppo di affidabili sistemi di rilevamento di bordo, l'opera empirica ma essenziale di osservazione dello stato del convoglio svolta dal personale lungo linea al passaggio dei treni.

Il raggiungimento di elevati valori di temperatura delle boccole di un veicolo ferroviario può in effetti condurre a situazioni particolarmente critiche per l'esercizio, dal danneggiamento del materiale fino allo svio con tutte le sue possibili conseguenze. Sono stati quindi messi a punto apparati RTB di nuova generazione, dedicati alla rilevazione della temperatura delle boccole dei rotabili in un punto di linea ed in grado di rendere disponibili al personale direttamente responsabile le informazioni relative a tali rilevazioni, corredate da eventuali segnalazioni acustiche e visive di allarme nel caso in cui le temperature lette superino i valori di soglia prefissati.

La realizzazione delle varie fasi del progetto si sviluppa nell'arco temporale 2001 - 2005.

## STUDIO NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO - LIONE

Con la progressiva integrazione economica tra i paesi dell'est europeo e quelli ad ovest dell'Italia (Francia, Spagna e Portogallo), i flussi delle merci al valico di Modane subiranno forti incrementi, con conseguente aumento della domanda di trasporto in transito dal valico.

Si presenterà pertanto l'opportunità di acquisire quote di traffico nell'ambito dei transiti merci est - ovest, a condizione però di poter offrire un servizio di qualità, sia in termini di affidabilità sia di contenimento dei tempi di consegna, così da potersi porre come valida alternativa al trasporto su gomma.

In un'ottica di libera circolazione delle persone e delle merci in ambito Comunitario, l'Unione Europea, fin dal 1994, ha ritenuto strategico il collegamento ferroviario Torino - Lione, inserendolo nell'elenco dei 14 Progetti Prioritari delle Reti Transeuropee (Consiglio di Essen).

Questo scenario incrementale del traffico merci andrà poi a sovrapporsi alla domanda di servizio viaggiatori, sia Lunga Percorrenza, sia Regionale, la cui offerta è già ad oggi inadeguata a rispondere alle crescenti esigenze di mobilità.

L'obiettivo principale di superare la barriera delle Alpi e di mettere in comunicazione le reti nazionali (comprese quelle a "Grande Vitesse" e ad "Alta Capacità", che si stanno realizzando rispettivamente in Francia ed in Italia - peraltro con la stessa tensione di alimentazione 25 KV c.a. - e che sono previste nell'ambito della rete europea ad alta velocità), potrà essere raggiunto con la realizzazione di una nuova linea.

Gli scenari previsti di traffico, soprattutto per le merci, non sono compatibili con i vincoli che limitano, in particolare, la capacità della tratta internazionale St. J. de Maurienne - Bussoleno della linea storica.

A questo si aggiunge la necessità di provvedere ad un ridisegno del trasporto su ferro nel nodo di Torino, in linea con gli interventi già in corso, e la necessità di realizzare la continuità fra la nuova linea AC Milano-Torino e il collegamento con Lione, obiettivi raggiungibili con l'attivazione del nuovo collegamento.

Il progetto finanzia le attività di studio progettazione.

Lo sviluppo della progettazione è in corso parallelamente per le tre tratte che costituiscono il nuovo collegamento:

- tratta comune italo - francese tra S.J. de Maurienne e Bussoleno Est
- tratta francese tra Montmélian e Lione
- tratta italiana tra Bussoleno est e nodo di Torino

Sulla tratta comune, oggetto dell'investimento in esame, tra il 1994 ed il 2001 ha operato il GEIE ( Gruppo Europeo di Interesse Economico ) Alpetunnel.

Le attività del GEIE Alpetunnel hanno riguardato studi tecnici ed economici, inerenti una tratta di circa 72 km comprendente il tunnel di base Maurienne Ambin (5.7 km) e il tunnel di Bussoleno (12 km).

Sulla scorta delle decisioni del vertice intergovernativo di Torino del 21/1/2001 e del relativo Accordo, la Soc. I.T.F. Lyon Turin Ferroviaire e il promotore, costituito dai due gestori delle reti ferroviarie, incaricato del proseguimento delle attività relative alla realizzazione della nuova linea di valico Torino - Lione, con riferimento alla tratta internazionale

Le attività che, secondo il proprio statuto, l'I.T.F. Lyon Turin Ferroviaire dovrà sviluppare riguardano gli studi, le indagini ed i lavori preliminari della parte comune italo-francese (S. Jean de Maurienne - Bussoleno) della sezione internazionale Sillon alpin - nodo di Torino, in particolare la definizione dei tracciati e delle procedure di valutazione ambientale e i tunnel di ricognizione e l'insieme degli studi necessari alla stesura del progetto

In particolare, si procederà con le seguenti attività di studio

- Revisione degli studi di traffico e di evoluzione dei modelli per la definizione della domanda di trasporto futura
- Revisione degli studi socio-economici
- Studi di esercizio integrati con le linee di accesso lato Italia e lato Francia
- Approfondimento degli studi sui tracciati compatibili
- Approfondimento degli studi di sicurezza d'esercizio e delle situazioni di rischi
- Approfondimento degli studi geologici ed idrogeologici e perforazioni di sondaggio
- Integrazione degli studi ambientali a supporto della documentazione necessaria alle procedure di valutazione di impatto ambientale
- Aspetti giuridici relativi al modello organizzativo e al trattato internazionale e di Concessione
- Piano giuridico-finanziario (project financing) con particolare attenzione alle possibili forme di partecipazione privata

Parallelamente saranno sviluppate, in particolare, le seguenti attività di progettazione:

- APS (Avan-progetto sommario - Francia) - progetto preliminare (Italia)
- APD (Avan-progetto di dettaglio - Francia) - progetto definitivo (Italia)
- DUP (Dichiarazione di Utilità Pubblica - Francia) e chiusura della Conferenza di Servizi (pubblica utilità - Italia)
- Articolati interventi di indagine geotecnica

La fine del 2004 è il termine previsto per il completamento le attività di progettazione e per le procedure di approvazione.

L'anno 2005 sarà interamente dedicato alle attività negoziali ed i relativi lavori potranno avere inizio con i primi mesi del 2006 con previsione di conclusione entro il 2012 per la sezione internazionale S. J. de Maurienne - Bussoleno



## TECNOLOGIE DI COMUNICAZIONE

Il progetto di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio, rispondente al nuovo standard europeo, per la trasmissione mobile fonia dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni.

La realizzazione di tale sistema da seguito agli impegni assunti in ambito UIC con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee per promuovere la convergenza verso standard comuni ed interoperabili.

La rete GSM-R coprirà i circa 7500 Km di linee e stazioni nodi della rete commerciale RFI, appoggiandosi alle reti GSM di operatori pubblici per disporre della copertura radio anche sulle linee secondarie.

Il progetto è classificato, nel Piano di Priorità degli Investimenti, tra gli obiettivi strategici di incremento della sicurezza ed adempimento agli obblighi di legge e consentirà di:

- dotare la rete ferroviaria di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz in grado di soddisfare in modo efficiente, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione in fonia e dati connesse con l'esercizio ferroviario, ivi compreso il controllo in sicurezza della marcia dei treni.
- garantire i servizi di comunicazione terra-treno, sia in regime di circolazione normale che in situazione di emergenza, che costituiscono una condizione essenziale per la piena attivazione delle nuove tecnologie nel settore del comando e controllo della circolazione (SCC) e della sicurezza di marcia (Dispositivo Vigilante, Sistema Controllo Marcia Treno).
- fornire alle Imprese di Trasporto soluzioni e servizi di telecomunicazione mobili conformi alle specifiche di interoperabilità europea, secondo le direttive comunitarie ed in linea con le raccomandazioni UIC.
- costituire un sistema di comunicazione di riferimento per le future applicazioni di segnalamento basate su comunicazioni radio (FTCS/ERTMS) ivi comprese quelle già previste nelle nuove linee ad Alta Capacità.
- dare seguito ai precisi impegni assunti con le organizzazioni sindacali riguardo la dotazione a breve scadenza di un servizio di comunicazione radio terra-treno su base nazionale.

La realizzazione delle varie fasi del progetto si svilupperà nell'arco temporale 2002 - 2007

## **POTENZIAMENTO CHIUSI – ROMA (Linea lenta)**

Il progetto prevede il potenziamento, l'ammodernamento e l'omogeneizzazione tecnologica, nonché la realizzazione del sistema di telecomando della circolazione sulla tratta Chiusi – Fara Sabina della linea lenta Firenze – Roma.

Esso è strettamente collegato al progetto Sistema di Controllo delle Circolazione del Nodo di Roma che prevede l'ammodernamento tecnologico della tratta Fara S. – Settebagni e cioè il prolungamento della tratta fino al nodo di Roma.

Il progetto in esame è classificato tra gli obiettivi di "Efficientamento e produttività" nel Piano di priorità degli Investimenti.

Gli obiettivi specifici che si intendono raggiungere sono i seguenti:

- aumento della capacità di traffico la cui potenzialità attuale è limitata dai tratti sui quali la circolazione è regolata con il blocco manuale;
- miglioramento del livello di regolarità del servizio laddove la disponibilità di un sistema uniforme di distanziamento dei treni (Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate) incide positivamente sulle dinamiche di comportamento del personale di condotta e del personale addetto alla circolazione;
- semplificazione delle procedure di manutenzione ed il controllo dei relativi costi
- estensione dell'automazione delle attività di Comando e Controllo della Circolazione;
- attuazione di un modello operativo che migliora l'organizzazione del lavoro e i processi di manutenzione dell'infrastruttura;
- aumento della qualità del servizio offerto all'utenza, attraverso una maggiore regolarità del servizio e l'adozione di sistemi di supporto più efficienti;
- significativa riduzione dei costi di gestione ottenuta con il recupero di personale addetto alla circolazione

La realizzazione delle varie fasi del progetto è previsto nell'arco temporale 2002 – 2007

## **ATTREZZAGGI TECNOLOGICI**

Il progetto si inserisce nell'ambito di un programma triennale di interventi mirato all'efficientamento ed al miglioramento tecnologico e funzionale della rete storica.

Lo scopo è quello di assicurare al sistema, nel contesto realizzativo dei grandi investimenti, il massimo innalzamento possibile della capacità e dei livelli di prestazione, tali da consentire una riconfigurazione dell'offerta sia viaggiatori che merci a breve e medio termine

Contestualmente si mira al conseguimento di un innalzamento degli standard di sicurezza e di qualità del servizio, sia in linea che in stazione e ad un aumento della produttività delle linee attraverso un piano di razionalizzazione funzionale e organizzativo.

Il progetto in esame è classificato tra gli obiettivi di "Efficientamento e produttività" nel Piano di priorità degli Investimenti ed i relativi interventi sono finalizzati a:

- aumento della produttività delle linee;
- innalzamento degli standard di sicurezza;
- soluzione di criticità per un miglioramento dell'offerta

Il completamento degli interventi, da avviare nel 2002, è previsto entro il 2005.

## **RADDOPPIO PESCARA – BARI**

Il progetto di investimento si propone di completare il raddoppio delle tratte, ancora a singolo binario, della linea Pescara-Bari e si articola in 14 opere funzionali:

1. Completamento del raddoppio Ortona – Casalbordino
2. Completamento del raddoppio tratta Vasto – Porto di Vasto
3. Realizzazione dell'Apparato Centrale di S.Vito e Fossacesia
4. Completamento del raddoppio tratta Lesina-Apricena e Apparato Centrale di Apricena
5. Realizzazione dell'Apparato Centrale di Lesina
6. Costruzione della SSE di Lesina
7. Raddoppio tratta Apricena-S.Severo
8. Potenziamento tecnologico tratta S.Severo-Foggia
9. Apparato Centrale di Foggia
10. Raddoppio a Nord della stazione di Ortona
11. Raddoppio della tratta Termoli-Chieuti
12. Adeguamento della stazione di Chieuti
13. Raddoppio della tratta Chieuti-Lesina
14. Sistemazione nodo di Pescara

Il progetto è classificato, nel Piano di Priorità degli Investimenti, tra gli obiettivi strategici di superamento dei "colli di bottiglia" sulle linee e nei nodi, con l'intento di raggiungere

- un aumento della velocità massima e della capacità della linea;
- una elevazione degli indici di qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico e di migliore adattabilità alla domanda di trasporto ;
- una massimizzazione degli indici di produttività del lavoro, mediante la sostanziale riduzione del personale;
- un miglioramento dell'offerta conseguente alla riduzione dei tempi di percorrenza della relazione.

Il completamento del progetto, già avviato in un periodo precedente al 2001, è previsto entro il 2007.

### **RADDOPPIO GENOVA - VENTIMIGLIA**

Il progetto si propone di completare il potenziamento della linea Genova - Ventimiglia, che si sviluppa per 144,2 km lungo la costa occidentale della Liguria, con un nuovo tracciato su doppio binario a monte, in sostituzione delle attuali tratte a singolo binario, nonché della tratta Loano - Albenga a doppio binario.

Si articola nelle seguenti tre opere funzionali:

- tratta Ospedaletti - San Lorenzo (km 23,9) - attivato il 27 settembre 2001
- tratta San Lorenzo - Andora (km 20,5)
- tratta Andora - Finale Ligure (km 31,4) (solo come progettazione)

Il progetto è classificato, nel Piano di Priorità degli Investimenti, tra gli obiettivi strategici di superamento dei colli di bottiglia sulle linee e nei nodi e si intendono raggiungere:

- l'aumento della capacità di traffico;
- la riduzione dei tempi di percorrenza conseguente all'aumento di velocità commerciale della linea;
- l'elevazione degli standard prestazionali (sagoma limite, peso ammissibile, potenziamento, ammodernamento ed omogeneizzazione tecnologica della linea);
- l'aumento della sicurezza (eliminazione dei passaggi a livello, eliminazione tratte esposte a erosione marina e a rischi idrogeologici, adeguamento standard idraulici delle opere d'arte, attrezzaggio di sicurezza delle gallerie);
- la riduzione dei costi di gestione, per recupero di personale connesso alla diminuzione del numero delle stazioni e al loro telecomando.

Il completamento del progetto, già avviato in un periodo precedente al 2001, è previsto entro il 2007.

## **PRG TUSCOLANA**

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo piano regolatore della stazione di Roma Tuscolana. si inserisce nell'ambito degli interventi finalizzati ad ottenere la specializzazione delle linee del nodo di Roma ed è strettamente collegato ed in sinergia all'intervento di piano regolatore della stazione di Casilina che consentirà di eliminare le interferenze oggi presenti nella stessa.

Per eliminare contenere le interferenze di circolazione conseguenti agli itinerari diramati e per consentire all'impianto la massima funzionalità ed elasticità di esercizio, il progetto prevede che si realizzi:

- una interconnessione fra la linea Pisa - Roma Termini e la linea "indipendente" Tiburtina-Casilina per il transito, senza interferenze, dei treni a lunga percorrenza e Merci Nord Sud;
- un collegamento a raso, a semplice binario, fra la linea "locale" per Tiburtina e la linea Pisa - Termini, per i treni "no stop" Fiumicino - Termini eccezionalmente istradati sulla linea "Locale" fra Ostiense e Tuscolana.

Il progetto è classificato tra gli obiettivi di "Superamento colli di bottiglia sulle linee e sui Nodi" nel Piano di priorità degli Investimenti, con l'intento di realizzare i seguenti risultati:

- eliminazione riduzione delle interferenze merci sugli impianti di Roma Tuscolana
- condizioni per la predisposizione del piano regolatore finale che permetterà il potenziamento dei servizi metropolitani, in particolare della linea FM3.

Lo sviluppo del progetto è previsto nell'arco temporale 2002 - 2008

## **QUADRUPLICAMENTO TORTONA - VOGHERA**

Il progetto di investimento attiene al quadruplicamento dei binari nella tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera, in vista di un potenziamento complessivo delle infrastrutture ferroviarie del Nord Ovest, reso necessario dall'attuale condizione di saturazione delle linee e dagli sviluppi di traffico attesi.

La realizzazione dell'intervento in esame renderà, altresì, necessari degli adeguamenti strutturali dei binari e dei sistemi collegati delle stazioni poste alle estremità del segmento, per le quali il nuovo Piano Regolatore prevede la sistemazione degli impianti in vista del possibile quadruplicamento.

Il segmento risulta comune a due linee nevralgiche la Alessandria - Piacenza e la Milano - Genova, per un totale di 17,8 km, e presenta un flusso di 220 treni/giorno, distribuiti pariteticamente sul traffico passeggeri e merci.

Con il quadruplicamento dei binari sarà garantita l'indipendenza dei flussi sulle due direttrici coincidenti (non consentita dall'attuale disposizione planimetrica delle linee), attraverso la realizzazione, in prossimità della località Ponte Curone, di un'opera che consente l'inversione in affiancamento delle due direttrici (AI - PC e MI - GE).

Lo sviluppo del progetto è previsto nell'arco temporale 2002 - 2010.

## **NUOVI CENTRI INTERMODALI DI ROMA E MILANO**

Nel corso dei prossimi anni, l'assetto dei nodi di Milano e Roma subirà una radicale modifica infrastrutturale, determinata dall'attivazione delle nuove linee AV/AC e dal potenziamento del trasporto regionale e metropolitano, attraverso il nuovo passante ferroviario di Milano.

Questi interventi infrastrutturali, congiuntamente agli interventi all'interno dei nodi stessi derivanti dalla realizzazione delle nuove linee, creano la possibilità di specializzare le linee anche all'interno del nodo per i diversi servizi viaggiatori, separando fisicamente, per quanto possibile, i differenti itinerari dei treni.

Per poter sviluppare completamente questa nuova logica di utilizzo delle linee all'interno dei nodi per il solo traffico passeggeri, è fondamentale poter escludere parzialmente o totalmente il traffico merci, il che si può ottenere attraverso la realizzazione di una serie di nuovi itinerari alternativi (cosiddette "gronde merci"), per le quali sono stati avviati, o sono in corso di avvio, studi di fattibilità, progettazioni o realizzazioni.

Tali itinerari permetteranno al traffico merci non interessato a servizi commerciali all'interno dei nodi, di oltrepassarli senza subire interferenze con il traffico regionale, metropolitano e passeggeri di lunga percorrenza.

La completa esclusione del traffico merci dall'ambito del nodo può essere tuttavia ottenuta solo attraverso il riposizionamento degli impianti merci adibiti al carico e scarico al di fuori del nodo stesso.

Tali strategie interesseranno prioritariamente i nodi di Milano e di Roma.

Per quanto riguarda il nodo di Milano, da una analisi dei traffici merci che attualmente insistono sul nodo, dai previsti sviluppi della domanda di trasporto merci e da una ricognizione sull'assetto delle infrastrutture ferroviarie e stradali dell'area, attuali e future, si ritiene che in via prioritaria vada studiata la possibilità/opportunità di posizionare un terminale merci lungo la "gronda" sud al fine di un efficace collegamento con l'autostrada AI Milano-Bologna.

Per quanto riguarda il nodo di Roma, gli studi effettuati suggeriscono di studiare prioritariamente la collocazione del nuovo terminale merci nell'area nodo, a ridosso della autostrada A1 o della bretella di penetrazione nord della stessa autostrada.

## **POTENZIAMENTO LINEA PONTREMOLESE: ULTERIORE FASE**

Il progetto d'investimento riguarda la possibilità di realizzare altre tratte della linea a doppio binario e dotarla di tecnologie tali da consentire di incrementare l'offerta di tracce.

Allo stato attuale sono in fase di studio le modalità di completamento del raddoppio e non è possibile quindi descrivere l'intera idea progettuale.

E' stata definita al momento soltanto una prima fase di interventi che prevede il potenziamento tecnologico della linea, sulla quale sono state elaborate le analisi di valutazione, in attesa di elaborare l'intera idea progettuale dell'investimento.

Questa prima fase di interventi non realizza di per se condizioni tali da aumentare l'offerta, la linea mantiene ancora delle tratte a singolo binario e, di conseguenza, non sono previsti maggiori introiti da pedaggio.

Il progetto è classificato, nel Piano di Priorità degli Investimenti, tra gli obiettivi strategici di sviluppo della rete merci, con l'intento di elevare gli standards di qualità e sicurezza della linea, consentendo, fra l'altro:

- la velocizzazione delle operazioni di incrocio
- la velocizzazione del transito sugli scambi a 60 km/h
- indipendenze di itinerario
- l'eliminazione di punti singolari di riduzione di velocità
- l'aumento della regolarità del servizio
- riduzione dei costi di gestione della circolazione

## **RADDOPPIO RC - MELITO**

Il progetto di investimento prevede il raddoppio, l'adeguamento e l'attrezzaggio della tratta Reggio Calabria - Melito.

La tratta, che si sviluppa per circa 30 km e che rientra nell'ambito della linea jonica Metaponto - Reggio C., è attualmente a semplice binario, a trazione diesel e attrezzata con Blocco Elettrico Manuale, ad eccezione della tratta Reggio C. C.le - Reggio Pellarò di 8 km che è stata recentemente raddoppiata ed attrezzata con Blocco Automatico Banalizzato a correnti fisse.

Il progetto prevede i seguenti interventi:

- il raddoppio del binario, prevalentemente in affiancamento a quello attuale, tra le stazioni di Reggio C. C.le e Melito.

- L'elettificazione dell'intera tratta con costruzione di una sotto-stazione elettrica a Salme Joniche.
- l'adeguamento degli impianti agli attuali standard tecnologici e di sicurezza del traffico e la soppressione di passaggi a livello con costruzione di cavalcavia e sottovia.

Il progetto in esame è classificato tra gli obiettivi di "Riequilibrio e sviluppo socio - territoriale" nel Piano di Priorità degli Investimenti e si intendono raggiungere risultati finalizzati all'aumento della capacità di traffico, efficienza della gestione e l'istituzione di un servizio di tipo metropolitano.

#### **QUADRUPPLICAMENTO SALERNO - BATTIPAGLIA (FASE)**

Il progetto di investimento concerne la creazione di una ulteriore linea a doppio binario nel tratto individuato tra Bivio Salerno e Pontecagnano, per un'estensione di 30 km.

L'intervento si pone come fase intermedia del progetto inerente al Raddoppio della Salerno - Battipaglia che prevede la realizzazione della nuova linea a doppio binario partendo dal Bivio per Salerno (della nuova linea a Monte del Vesuvio) per innestarsi nella stazione di Pontecagnano (sulla linea Salerno - Battipaglia) e proseguire in affiancamento fino alla stazione di Battipaglia, per un totale di 40 km.

Con l'investimento si prevede di specializzare l'intera "Linea Costiera" Napoli - Battipaglia al traffico regionale, attraverso l'eliminazione del traffico merci e di parte del traffico a lunga percorrenza.

Il quadruplicamento della Salerno - Battipaglia è inserito nel PGT ed è, pertanto, considerato come essenziale ai fini del potenziamento del sistema ferroviario nazionale e, in particolare, delle regioni meridionali.

Il progetto in esame è classificato tra gli obiettivi di "Riequilibrio e sviluppo socio - territoriale" nel Piano di Priorità degli Investimenti.

#### **ITINERARIO MESSINA - CATANIA: COMPLETAMENTO RADDOPPIO**

Il progetto di investimento prevede l'ultimazione del raddoppio della linea nel segmento compreso fra Giampileri e Fiumefreddo di 41 Km, attualmente ancora a binario semplice.



Sotto il profilo tecnico-funzionale, l'intera opera si articola in tre fasi funzionali, di cui la seconda e la terza sono comprese nel progetto in esame:

- Fase Funzionale 1. Realizzazione del raddoppio Letojanni - Catania (circa 14 km). La realizzazione di questa Fase Funzionale permetterà di servire meglio i comuni della costa, valorizzando, nel contempo, le peculiarità paesaggistiche del territorio, nonché il comune di Fontanarossa, che dispone di un aeroporto con un traffico passeggeri di 4 mln/anno e un significativo trend di crescita.
- Fase Funzionale 2. Realizzazione del raddoppio Giampileri - Ali Terme (circa 8 km) che permetterebbe di gestire con maggiore elasticità "colli di bottiglia" nella circolazione ferroviaria, indotti soprattutto dai treni a L.P. che attraversano lo Stretto.
- Fase Funzionale 3. Realizzazione del raddoppio Ali Terme - Letojanni (circa 19 km) che offrirà un adeguamento strutturale capace di gestire il previsto aumento di traffico a L.P.

Il progetto in esame è classificato fra gli obiettivi di "Riequilibrio e sviluppo socio-economico" nel Piano di Priorità degli Investimenti e, unitamente alla sistemazione e al potenziamento del nodo catanese e al raddoppio del tracciato di 3 km Catania Ognina - Catania C.le, renderà l'utilizzo della linea adeguato agli sviluppi del traffico ferroviario attesi per i prossimi anni.

## **IL PIANO STRAORDINARIO DI REVISIONE DELLA RETE**

Per far fronte al ritardo strutturale degli interventi di mantenimento in efficienza e di messa in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie accumulatosi nel tempo, nel 1999 fu elaborato il "Programma Straordinario di Revisione della Rete (PSRR)" sulla base di un'analisi delle criticità esistenti o potenziali sulla rete ferroviaria. Furono individuati così puntualmente gli interventi necessari per rimuovere tali criticità, riconducibili alle principali componenti dell'infrastruttura stessa:

- Armamento
- Corpo stradale
- Ponti
- Gallerie
- Impianti di trazione elettrica
- Impianti di sicurezza

Gli interventi miravano specificatamente a risolvere le principali situazioni di irregolarità, a rinnovare impianti o apparecchiature usurati o al limite della loro durata di validità funzionale, per migliorare l'affidabilità e la sicurezza degli impianti.

Con le risorse rese disponibili al 2001 è stato possibile avviare la realizzazione degli interventi più urgenti ed indifferibili sulle principali direttrici, con specifica priorità per gli interventi di manutenzione straordinaria all'armamento ed agli impianti di trazione elettrica, nonché ad interventi mirati sulla "Rete Complementare", privilegiando, anche in questo caso, l'armamento e gli impianti di trazione elettrica.

Il finanziamento di 631 milioni di Euro previsto nella legge finanziaria 2002, in linea con quanto specificato nella Tabella 4 del Contratto di Programma 2001 - 2005, assicura il completamento degli interventi previsti nel PSRR. In particolare, tale finanziamento consentirà di ultimare gli interventi residui interessanti l'armamento sulla "Rete Complementare" e tutti gli altri investimenti, sia sulla Rete Commerciale che su quella Complementare, interessanti i rimanenti settori infrastrutturali:

- Corpo stradale, Ponti, Gallerie
- Trazione elettrica
- Impianti di sicurezza e altri impianti.

## **LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DI LINEE, STAZIONI ED IMPIANTI**

Il finanziamento per questa voce, che conferma la previsione della Tabella 4 del Contratto di Programma, rappresenta la quota annua per realizzare tutto ciò che è connesso:

- al necessario mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
- agli interventi effettuati direttamente mediante l'utilizzo del personale FS;
- agli interventi di manutenzione straordinaria che consentono di effettuare un adeguamento tecnologico strutturale degli impianti (ascrivibili, in percentuale decrescente ai seguenti settori infrastrutturali: sottostazioni TE, ponti, corpo stradale, impianti sicurezza, difesa della sede);
- agli acquisti di mezzi d'opera, per adeguamento alle normative Europee (CEN)
- agli interventi di manutenzione straordinaria da mettere in essere su fabbricati esistenti (stazioni, IDP, terminali merci, ecc..).

Va sottolineato che il finanziamento annuale per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura, essendo destinato alla realizzazione di tutti gli interventi che devono essere assicurati con continuità, sia ricorrendo al personale FS che a imprese terze, per consentire il mantenimento di adeguati livelli di affidabilità e di sicurezza alla rete ferroviaria, deve essere messo a disposizione di FS con certezza di tempi e entro il primo trimestre di ogni anno, allo scopo di poter ottimizzare tutto il processo di pianificazione ed acquisizione delle risorse per lo svolgimento di tali attività.

## **INVESTIMENTI PER LA RICERCA, LA SPERIMENTAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI**

Nella Tabella 5 del Contratto di Programma sono indicati gli investimenti previsti dal Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, i sistemi informativi gestionali ed, infine, l'adeguamento della rete nazionale alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario europeo sia alta velocità che convenzionale.

Il piano dei finanziamenti nel quinquennio assomma a 139 milioni di Euro ed è suddiviso in quattro tipologie di investimenti: sistemi informativi, impianti di studio e sviluppo di prototipi, strumenti di certificazione e diagnostica, studi e sperimentazioni.

La gran parte delle attività di Ricerca e Sviluppo sono svolte sotto il coordinamento ed il controllo dell'Istituto Sperimentale, così come previsto nell'articolo 2 comma 1 d) e Tabella A dell'Atto di Concessione di cui al DM 138T del 31/10/2000. La quota di finanziamenti per il 2002 assomma a 57 milioni di euro, ripartiti per 30 milioni ai sistemi informativi gestionali ed i rimanenti ai sistemi di diagnostica e controllo della circolazione che sono essenzialmente legati agli obiettivi di installazione del nuovo Sistema di Controllo della Circolazione (SCC).

Per quanto riguarda invece i sistemi informativi gestionali, dal lato della circolazione si implementeranno ulteriori procedure di rilevazione automatica ed analisi di regolarità del servizio, anche per l'effettuazione di traffici di merci pericolose e si concluderanno gli sviluppi relativi all'informatizzazione delle cosiddette "prescrizioni ai treni", ovvero gli elaborati di stampa prodotti in modo automatico, e consegnati ai treni, che riportano l'orario ed altre informazioni necessarie alla circolazione in sicurezza ad uso dei macchinisti.

Dal lato della gestione dell'infrastruttura, lo sviluppo più rilevante è quello relativo all'implementazione di nuove funzioni sulla piattaforma applicativa esistente per il reengineering del processo di gestione degli investimenti di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura, compresi quelli del sistema AV AC, anche attraverso l'informatizzazione dell'attività negoziale e degli acquisti con l'utilizzo della piattaforma Internet (c.d. e-procurement).

## **PROGETTO ALTA VELOCITA' / ALTA CAPACITA' ASSE TORINO-MILANO - NAPOLI**

Le caratteristiche principali di estensione del Progetto sono così riassumibili:

- 646 km. di nuove linee a doppio binario, 405 dei quali in rilevato trincea, 94 in galleria e 148 su viadotto;
- 264 km. di adeguamento della tratta Firenze Roma;
- 71 km. relativi a 24 interconnessioni con la rete esistente;
- 26 km. di varianti e spostamenti delle linee esistenti;
- n. 5 nuove stazioni ferroviarie o fermate AV;
- 780 km. di nuova viabilità e varianti viarie.

I dati citati sono riferiti alla sola dorsale principale dell'opera, che collegherà come detto Napoli - Milano - Torino, con l'obiettivo di creare nuova capacità ferroviaria sulle linee a maggiore congestione.

L'avanzamento dei lavori, al termine dell'esercizio 2001, era pari all'81% sulla Roma-Napoli, al 55% sulla Bologna - Firenze, al 12% sulla Milano-Bologna; si è anche recentemente chiuso il contratto per la realizzazione della sub-tratta Torino-Novara, con l'obiettivo di completare i lavori in tempo utile per le Olimpiadi invernali di Torino 2006.

Il costo complessivo di Progetto è stato recentemente ridefinito da R.F.I. in 28.792 milioni di Euro correnti, i tempi di entrata in esercizio indicano per l'anno 2008 la disponibilità dell'intera direttrice Torino-Milano-Napoli, rimanendo da completare alcune parti d'opera non impattanti sulla funzionalità delle linee: già nel 2005 sarà possibile utilizzare le nuove linee sulla tratta Roma-Napoli.

## Date di entrata in esercizio

Linee	Riprevisione 2002 (1)	Effetti DPR 327 / 2001
<b><u>Torino - Milano</u></b>		
Torino - Novara	febbraio 2006	(2)
Novara - Milano	aprile 2008	dicembre 2008
<b><u>Milano - Bologna</u></b>		
Milano - Bologna Stazione Centrale (tramite interconn in superficie - bivio S Viola)	agosto 2007	.
Milano - Bologna Stazione AV	dicembre 2007	.
<b><u>Bologna - Firenze</u></b>		
Bologna Stazione AV - Firenze Staz S M N (tramite interc in superficie)	dicembre 2007	.
Bologna Stazione AV - Firenze Stazione AV	febbraio 2010	.
<b><u>Roma - Napoli</u></b>		
Roma - Napoli (via Gricignano) con attivazione servizio su Rm Termini	ottobre 2004	.
attivazione Nord - Sud a Roma	dicembre 2005	.
Roma - Napoli (incluso collegamento Nord-Sud)	dicembre 2007	giugno 2008

(1) esclusi gli effetti del DPR 327 / 2001 che comportano un incremento dei tempi necessari per l'entrata in possesso del sedime

(2) a condizione che il Decreto di Pubblica Utilità intervenga entro gennaio 2002

## Evoluzione date di entrata in esercizio

Linee	Piano d'Impresa FS maggio 2000	Riprevisione 2002	Riprevisione 2002 Incluso DPR 327/01
Torino - Milano	2006		
Torino - Novara	-	febbraio 2006	febbraio 2006
Novara - Milano	-	aprile 2008	dicembre 2008
Milano - Bologna	-	-	-
Milano - Bologna Stazione Centrale	settembre 2008	agosto 2007	agosto 2007
Milano - Bologna Stazione AV	luglio 2007	dicembre 2007	dicembre 2007
Bologna - Firenze	-	-	-
Bologna Stazione AV - Firenze Staz S M N	giugno 2007	dicembre 2007	dicembre 2007
Bologna Stazione AV - Firenze Stazione AV	dicembre 2008	febbraio 2010	febbraio 2010
Roma - Napoli	-	-	-
Roma - Napoli (via Gricignano) con attivazione servizio su Rm Termini	dicembre 2003	ottobre 2004	ottobre 2004
Roma - Napoli (via Gricignano) con attivazione Nord - Sud a Roma Tiburtina	dicembre 2003	dicembre 2005	dicembre 2005
Roma - Napoli (incluso collegamento Nord-Sud)	dicembre 2004	dicembre 2007	giugno 2008

## Confronto CdP e Riprevisione 2002 incluso DPR 327/01 su date di entrata in esercizio

Tratta / Nodo	Della	Note
TO - MI	Torino - Novara 0 mesi Novara - Milano + 34 mesi di cui 8 mesi per DPR 327/01	Prevista chiusura CdS a feb 2000 ed immediato inizio delle attività propedeutiche. La CdS si è conclusa a lug 2000 con sostanziali varianti e necessità di completa ridefinizione del progetto esecutivo della Novara - Milano
MI - BO	+ 11 mesi	La stipula dell'A 1, prevista a maggio 2000, è slittata a ago 2000 per la risoluzione delle cause oslative. Inoltre, a fronte di uno scostamento maturato di 13,5 mesi relativi al ritardato accordo con Autostrade, si è ipotizzato di definire un accordo con il GC tale da consentire di limitare il ritardo a 8 mesi. Peraltro, è da evidenziare che qualunque programma di acceleramento risulta fortemente condizionato dalla risoluzione delle criticità in essere (vincolo su villa Dallari a Modena, approvaz. cantieri da parte Com Modena, approvaz. svincolo R E, approvaz. da parte di Autostrade del programma accelerato)
BO - FI	+ 6 mesi	Incremento durata prevista per problematiche idrogeologiche e di smaltimento materiali di scavo (blocco dei lavori in seguito ai provvedimenti emessi dal Tribunale di Firenze e prescrizioni emesse dalla Magistratura) e ritardo nella definizione dell'accordo per Caserma Donati. L'attuale programma esclude impatti maggiori di quelli stimati ad oggi per gall. Pianoro (difficoltà realizzative dei Cameroni dell'interconn.), gall. Vaglia (ripresa dei lavori attualmente prevista entro feb 2002 senza interventi di impermeabilizzazione al fronte scavo), gall. Raticosa, sicurezza in galleria (sono escluse significative modifiche al progetto per l'adeguamento alle linee guida sicurezza in galleria che comportino interventi su opere civili e/o nuovo iter permessuale)
RM - NA	tratto Roma - Km 198 + 10 mesi	La chiusura della CdS per il collegamento di Gricignano, prevista a giu 2000, è slittata a luglio 2001. Lo svincolo sulle aree di Corcolle era previsto a set 2000 ed è intervenuto ad agosto 2001. Nel Verbale di Accordo con il GC del 15/06/2001 è stata definita la nuova fine lavori tenendo conto del ritardato inizio delle opere civili nell'area di Corcolle e della rivisitazione del programma lavori per la tecnologia (dal momento che l'inizio lavori di Corcolle è slittato di 2,5 mesi rispetto alla data prevista nel Verbale di Accordo, sono in atto azioni per la conferma della data di ottobre 2004 per l'entrata in esercizio)
	tratto Km 198 - Napoli + 42 mesi di cui 6 mesi per DPR 327/01	Ritardo dovuto principalmente a slittamento nella conclusione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di Conferenza di Servizi del Min. Ambiente (verifica conclusa nel nov 2001), slittamento nella definizione della Convenzione con ARIN (stipulata nel gen 2001), ritardo / mancata definizione delle prescrizioni per le indagini archeologiche (le indagini archeologiche del tratto dal km 202 al km 209 sono iniziate a nov 2001, non sono state ancora emesse le prescrizioni per la parte restante fino al km 216), mancata risoluzione di problematiche espropriative quartiere S. Marco ad Afragola

### Confronto CdP e Riprevisione 2002 incluso DPR 327/01 su date di entrata in esercizio

Tratta / Nodo	Della	Note
Nodo BO	+ 6 mesi	Slittamento dovuto principalmente a mancata definizione delle discariche per il materiale di risulta, ritardo nell'approvazione dei cantieri da parte dello Sportello Unico, ritardata autorizzazione del Comune di Bologna alla movimentazione su gomma dei materiali
Nodo FI	+ 14 mesi	Slittamento dovuto principalmente a: rivisitazione progetto della Stazione AV con condivisione da parte del Comune di Firenze del nuovo lay-out, slittamento della data prevista di consegna delle aree della Centrale del Latte, ritardo nella costituzione dell'Osservatorio Ambientale (istituito nel dic 2001).
Nodo RM	+ 10 mesi	Slittamento dovuto principalmente a: completamento delle indagini archeologiche (completate nell'aprile 2001), opposizione dei frontisti (problematica risolta nel ott 2001), ritardo nell'emissione della delibera del Comune di Roma per la deroga al regolamento di igiene (emessa nel giu 2001) e necessità di ridefinizione dei siti di deposito delle terre (completata nel lug 2001).



## Date di entrata in esercizio

TORINO MILANO NAPOLI	Riprevisione 2002 incluso DPR 327/01	Qualifiche / principali criticità
<u>Ioring - Milano</u> Torino Novara	febbraio 2008	<p><b>Qualifiche</b></p> <p>Inizio lavori a gennaio 2002</p> <p>Risoluzione interferenze da parte di enti terzi nei tempi programmati</p> <p>Prisa di possesso aree prima dell'entrata in vigore del DPR 327/01</p> <p>Pre esercizio di 3 mesi</p> <p><b>Criticità</b></p> <p>Accordo TAV / GC su prezzo Clausole contrattuali e perigo al vincolo di appaltare a terzi il 40% delle opere entro gennaio 2002</p> <p>Conferma da parte del Governo di disponibilità risorse finanziarie ed emissione decreto di Pubblica Utilità da parte di RFI entro gennaio 2002</p> <p>Autorizzazione da parte di ASTM ed Enti Irpigi ad inizio lavori prima della stipula delle Convenzioni entro gennaio 2002</p> <p>Accordo RFI / TAV / FNM per interventi su Novara e disponibilità da parte di FNM delle risorse finanziarie entro maggio 2002</p>
Novara Milano	dicembre 2008	<p><b>Qualifiche</b></p> <p>Inizio lavori a gennaio 2003</p> <p>Effetti DPR 327/01 su attività espropriative pari a 8 mesi</p> <p>Pre esercizio di 3 mesi</p> <p><b>Criticità</b></p> <p>Conferma da parte di Reg. Piemonte Provincia e Comune di attuale soluzione per il nodo di Novara Est (la regione ha richiesto modifiche al nodo che potrebbero comportare la riapertura delle procedure approvative) entro aprile 2002</p> <p>Verifica degli standard da parte di RFI entro gennaio 2002 ed identificazione di eventuali modifiche che non comportino ritardi sul completamento da parte del GC del progetto esecutivo</p> <p>Completamento progetto esecutivo da parte del GC entro giugno 2002</p> <p>Valutazione ed approvazione progetto da parte di TAV / RFI entro dicembre 2002</p> <p>Accordo TAV / GC su prezzo e clausole contrattuali entro dicembre 2002</p> <p>Conferma da parte del Governo di disponibilità risorse finanziarie ed emissione decreto di Pubblica Utilità da parte di RFI entro dicembre 2002</p> <p>Attraversamento discariche (compresa Rho Pero) definizione da parte del GC del progetto di bonifica entro giugno 2002 ed approvazione da parte degli Enti Locali entro dicembre 2002</p> <p>Definizione Convenzione TAV / ASTM entro dicembre 2002</p>
<u>Milano - Bologna</u> Milano - Bologna Stazione Centrale	agosto 2007	<p><b>Qualifiche</b></p> <p>Tempi di realizzazione tratta e appalti della direttrice nord in superficie del nodo basati su programma accelerato</p> <p>Conferma Min. BAC delle autorizzazioni di CdS con superamento vincolo ai sensi del D lgs 480/98 della Soprintendenza BAC dell'Emilia Romagna su villa</p> <p>Dati e ripresa lavori attualmente sospesi sul tratto interessato</p> <p><b>Criticità</b></p> <p>Accordo con GC su programma accelerato ed oneri entro febbraio 2002</p> <p>Autorizzazione cantieri da parte del Comune di Modena entro gennaio 2002</p> <p>Chiusura Conferenza di Servizi - Svincolo di Reggio Emilia senza prescrizioni che impattino su programma lavori entro febbraio 2002</p> <p>Completamento da parte del Comune dei lavori di predisposizione del corridoio nella discarica di Modena e assenso del Ministero dell'Ambiente all'inizio dei lavori entro novembre 2003</p> <p>Definizione accordo tra TAV, Comune di Bologna e cavalieri per deposito materiali di scavo per gli appalti del nodo entro gennaio 2002</p> <p>Approvazione da parte Sportello Unico (BU) dei progetti dei cantieri per appalti del nodo entro maggio 2002</p> <p>Accordo con appaltatori del nodo su nuovo programma lavori entro luglio 2002</p> <p>Concessione di soggezioni all'esercizio programmate come concordato con RFI per i lavori del nodo in data 28.05.2000 e 20.12.2001</p>
Milano - Bologna Stazione AV	dicembre 2007	<p><b>Qualifiche</b></p> <p>Tempi di realizzazione appalto Neco basati su programma accelerato</p> <p>Inizio lavori Stazione AV a luglio 2002</p> <p>Contestuale attivazione tratta Bologna - Firenze</p> <p><b>Criticità</b></p> <p>Ottenimento Conformità Urbanistica per Stazione AV entro febbraio 2002</p> <p>Accordo con appaltatore Neco su nuovo programma lavori entro marzo 2002</p> <p>Autorizzazione del Comune di Bologna a lavori appalto Neco su 3 turni entro febbraio 2002</p> <p>Cambiamento destinazione d'uso area Corticella entro aprile 2002</p> <p>Consegna da parte di RFI delle aree per cantierizzazione Stazione AV entro giugno 2002</p> <p>Approvazione da parte Sportello Unico dei progetti dei cantieri coerentemente con programma lavori</p> <p>Approvazione da parte degli Enti Locali del piano del traffico aggiornato entro marzo 2002</p> <p>Completamento lavori CAVEI su bivio Crociani / Trebbio per novembre 2002 con conferma da parte di RFI delle soggezioni concordate</p>

**Date di entrata in esercizio**

Riprevisione 2002  
Incluso DPR 327/01

TORINO MILANO NAPOLI

Principali criticità / qualifiche

Regione / Azienda	Località	Descrizione	Qualifica	Data	Criticità	Descrizione
Bologna - Firenze	Bucogna Stazione AV - Firenze Staz S.M.A.	Tempi di realizzazione fretta basati su nuovo programma di recupero ritardi. Definizione progetto a fine sicurezza in galleria compatibile con attuale programma lavori. Chiamata con M.A. Ambiente s.r.l. modalità di iniezione l'opera di migrazione superficie per galleria Vaglia e tunnel di servizio (lavori fermi da 10/01 su Vaglia da Carone verso sud e s.c.h.a. fermo lavori su tunnel) entro febbraio 2002. Completamento da parte della Regione Toscana dei lavori per l'autorizzazione e ripresa lavori su finestra Ostello entro febbraio 2002. Significa Convenzione TAV / M.A. D'essa / M.A. Firenze per Caserma Duvet, entro marzo 2002. Consegna da parte di M.A. D'essa delle aree di cantiere per costruzione palazzina Caserma Bonali entro marzo 2002. Completamento dei permessi per variante in zona Monticchi e viadotto Sieve entro maggio 2002. Completamento dei permessi (prevista Conferenza di Servizi) per galleria Rakusa e Viadotto Diatema entro settembre 2002. Messa a disposizione delle aree di accesso alla Staz. Firenze Castello (comporta la preventiva esecuzione dello scartamento del fascio binari della Stazione Firenze Castello incluse nei lavori del Nodo di Firenze) entro aprile 2004.	Qualifica	febbraio 2010	Criticità	Tempi di lavoro appalti principali (opere civili dei passanti) a febbraio 2003. Inizio lavori Stazione AV a marzo 2004. Approvazione legge obblivo per appalto passante e per fer approvativo / appalto Stazione AV. Significa Accordo M.A. / TAV / Centrale del Latte con impegno del Comune a liberare l'area entro feb 2005 ed a consentire la Cantierizzazione antipala su altre aree entro febbraio 2002. Definizione RFI / TAV di soluzioni progettuali per Stazione AV ed in alcune bande di contorni di progettazione entro febbraio 2002. Individuazione da parte di Ent. Centrali / Comune / TAV dell'area per spostamento scuole Hoser e Rodan entro febbraio 2002. Disponibilità aree Barone (RFI) e Maceri (Comune) per cantierizzazione Staz. Ote AV entro giugno 2004. Decisione RFI / TAV su modalità realizzative passante entro febbraio 2002.
			Qualifica	ottobre 2004 dicembre 2005	Criticità	Mantenimento degli impegni contrattuali da parte dell'impresa Garbor dell'otto 1.000 CC del nodo. Assistenza ulteriori opposizioni dei frontisti ai lavori nel nodo. Temp. di realizzazione per aree Carcole e Giugliano basati su programma accelerato. Sviluppo / omologazione sistema di reassegnamento in accordo a programma lavori. Definizione TAV / RFI delle modalità di deposito e campionamento delle terre di scavo nel nodo ed approvazione RFI del progetto del cantiere nel area di Carronico entro febbraio 2002. Approvazione da parte del Comune delle varianti alle F.imalte FM2 (formale critiche Togliatti e Tor. Sapientza) entro febbraio 2002. Definizione RFI / TAV del piano delle soggezioni all'esercizio per lavoro nord - sud del nodo. Rischio archeologico su Collegamento di Giugliano: vincolo parziale da parte della SANC su opere critiche ed inizio opere civili entro febbraio 2002 e vincolo totale da parte della SANC entro luglio 2002. Completamento dei permessi (prevista Conferenza di Servizi) per aree di riabilitazione (fuori sede AV) entro dicembre 2002. Completamento dei permessi per sistema di reassegnamento entro dicembre 2002.
Roma - Napoli	Roma - Napoli (via Giugliano) con attivazione servizio su Rim Termini attivazione Nord - Sud a Roma	Aree disponibili e libere da vincoli per inizio opere civili per dicembre 2003. Effetti DPR 327/01 su attività espropriative parte di mesi. Pre esercizio di 3 mesi. Disponibilità risorse finanziarie di competenza RFI e Min. Infrastrutture per la Cancello - Napoli e la Circumvesuviana. Definizione da parte di SANC di prescrizioni per indagini archeologiche variante Lato Napoli (km 210 - 216) entro febbraio 2002 ed inizio attività entro giugno 2002. Revisione RFI / TAV del progetto Stazione Napoli Afragola ed approvazione da parte degli Enti locali entro maggio 2002. Messa a disposizione da parte del Comune delle aree del Rione San Marco di Afragola per demolizione (costruzione galleria officinale Santa Chiara) entro giugno 2003. Emissione da parte di RFI del decreto di Pubblica Utilità per lato Napoli da km 210 al km 216 entro febbraio 2004.	Qualifica	giugno 2008	Criticità	Aree disponibili e libere da vincoli per inizio opere civili per dicembre 2003. Effetti DPR 327/01 su attività espropriative parte di mesi. Disponibilità risorse finanziarie di competenza RFI e Min. Infrastrutture per la Cancello - Napoli e la Circumvesuviana. Definizione da parte di SANC di prescrizioni per indagini archeologiche variante Lato Napoli (km 210 - 216) entro febbraio 2002 ed inizio attività entro giugno 2002. Revisione RFI / TAV del progetto Stazione Napoli Afragola ed approvazione da parte degli Enti locali entro maggio 2002. Messa a disposizione da parte del Comune delle aree del Rione San Marco di Afragola per demolizione (costruzione galleria officinale Santa Chiara) entro giugno 2003. Emissione da parte di RFI del decreto di Pubblica Utilità per lato Napoli da km 210 al km 216 entro febbraio 2004.
			Qualifica			

# Torino-Milano-Napoli

(Valori in mld di lire correnti)

TORINO-MILANO	5 400 (a)	13 220 (b)	13 320 (b)
MILANO-BOLOGNA	11 000	11 925	11 925
BOLOGNA-FIRENZE	7 850	9 100	9 100
FIRENZE-ROMA	680	680 (c)	680 (c)
ROMA-NAPOLI	9 450	9 930	9 980
Nodo di TORINO	250	250	250
Nodo di MILANO	140	140	140
Nodo di BOLOGNA	2 000	2 140	2 140
Nodo di FIRENZE	2 200	2 345	2 345
Nodo di ROMA	1 000	1 100	1 100
Nodo di NAPOLI	630	723	723
Costi di struttura capitalizzati	500	500	500
<b>Subtotali</b>	<b>61 000</b>	<b>62 052</b>	<b>62 270</b>
Contingencies - Range	1 300 - 2 600 (d)	1 800 - 4 060	1 800 - 4 060
Contingencies - Valore assunto	1 900 (e)	3 547	3 547
<b>TORINO-MILANO-NAPOLI</b>	<b>62 900</b>	<b>65 599</b>	<b>65 817</b>

(a) previsioni preliminari del 1998 non aggiornate in attesa di definizione dell'impatto sul progetto della Cds

(b) di cui 3 000 mld per interventi di riqualificazione del corridoio su Torino - Novara

(c) importo di massima poiché il progetto degli interventi è ancora in fase di definizione

(d) incluso Sistema Gestionale relativo alla Torino - Milano - Napoli

(e) contingencies relative alla sola Milano - Napoli

## Torino-Milano-Napoli

(Valori in milioni di euro correnti)

Opera	Piano d'impresa FS maggio 2000	Riprevisione 2002	Riprevisione 2002 Incluso DPR 327/01
TORINO-MILANO	2 789 (a)	6 827 (b)	6 878 (b)
MILANO-BOLOGNA	5 681	6 159	6 158
BOLOGNA-FIRENZE	4 054	4 700	4 700
FIRENZE-ROMA	351	351 (c)	351 (c)
ROMA-NAPOLI	4 881	5 129	5 153
Nodo di TORINO	129	129	129
Nodo di MILANO	72	73	73
Nodo di BOLOGNA	1 033	1 105	1 105
Nodo di FIRENZE	1 136	1 211	1 211
Nodo di ROMA	518	508	508
Nodo di NAPOLI	325	374	374
Costi di struttura capitalizzati	258	258	258
<b>Subtotale</b>	<b>21.226</b>	<b>28.883</b>	<b>28.958</b>
Contingencies - Range	671 - 1.343 (d)	930 - 2097	930 - 2097
Contingencies - Valore assunto	981 (e)	1 832	1.832
<b>TORINO-MILANO-NAPOLI</b>	<b>22.208</b>	<b>28.716</b>	<b>28.780</b>

(a) previsioni preliminari del 1998 non aggiornate in attesa di definire l'impulso sul progetto a seguito degli esiti e delle prescrizioni della Cds

(b) di cui 1.549 milioni di euro per interventi di riqualificazione del corridoio su Torino - Novara

(c) importo di massima poiché il progetto degli interventi è ancora in fase di definizione

(d) incluso Sistema Gestivo, che relativo alle Torino - Milano - Napoli

(e) contingencies relative alla sola Milano - Napoli

Confronto Piano d'Impresa vs. Riprevisione 2002 incluso DPR 327/01

Tratta / Nodo	Della	Note
TO - MI	+ 7.920 Mld	Oneri conseguenti a riqualificazione corridoio plurimodale, maggiori costi opere ferroviarie derivanti da antropizzazione del territorio, incremento costi unitari e oneri di accelerazione per Torino - Novara, nonché oneri per slittamento tempi No - MI per DPR 327/01.
MI - BO	+ 920 Mld	Oneri per stipula Accordo con GC per chiusura contenzioso e recupero parziale dei ritardi maturati (+300mld), oneri per modalità esecutive delle opere interferenti con Autostrade (+60mld), varianti (+410mld): Sistema di controllo/comando (SCC), Interconnessione di Parma, predisposizione 3° bin. LL a Modena, varianti autostradali), incremento per adeguamento monetario (+150mld).
BO - FI	+ 1.250 Mld	Varianti (905 mld di cui: sicurezza in gall. +400mld, mitigazione impatto idrogeologico e materiale scavo +130mld, mitigazioni socio-ambientali +150mld, viabilità/cava S.Lazzaro +65mld, modifica impianti FS per trasporto materiali scavo su ferro +40mld, variazione di tipologia opera ferroviaria e altro +120mld), contenzioso (+80mld), modifica Accordi con Enti interferenti, (+35mld. interferenze ENEL+Caserma Donati+VV.FF. ed altro), incremento per adeguamento monetario (+230mld).
RM - NA	+ 530 Mld	Contenzioso (+110mld), adeguamento monetario (+110mld), varianti (+260mld) SCC, barriera antirumore, completamento Interconnessioni, variante Ialo Napoli), nonché oneri per slittamento tempi sulla Glicignano Napoli per DPR 327/01 (+50mld) (*)

(\*) Incluso solo OOCC in stretto affiancamento a linea AV di Cancelli - Napoli e Circumvesuviana

**Confronto Piano d'Impresa vs. Riprevisione 2002 incluso DPR 327/01**

Tratta / Nodo	Delta	Note
Nodo BO	+ 140 Mid	Oneri previsti per chiusura contenzioso con appaltatori e modifiche al programma lavori (+100mld), revisione progetto Stazione AV (+20mld), maggiori oneri monitoraggio ambientale (+20mld)
Nodo FI	+ 150 Mid	Complessiva revisione del budget in funzione dell'avanzamento del progetto dopo la Conferenza di Servizi.
Nodo RM	+ 100 Mid	Maggiori oneri per: indagini / scavi archeologici (+20mld), contenzioso e revisione programma con appaltatori (+50mld), varianti (+30mld)
Nodo NA	+ 90 Mid	Variante per utilizzo sedime Circumvesuviana (+20mld), contenzioso con appaltatori (+10mld), revisione / aggiornamento valorizzazione collegamento nord - sud (+50mld), espropri (+10mld). (*)

## **Il PPI e gli investimenti nel Mezzogiorno**

**- Documento di sintesi -**

## Guida alla lettura delle tabelle

Il presente report, riferito agli investimenti nel Mezzogiorno del CdP 2001-2005 (con esclusione degli interventi di manutenzione straordinaria, di cui alla tabella 4 del CdP, e degli interventi diffusi), è organizzato per sezioni, una per ciascun Obiettivo del PPI. All'interno di ciascuna sezione gli investimenti sono classificati secondo un ordine decrescente di priorità per progetto.

Ogni progetto d'investimento rappresenta un record del report. Per ciascuno di essi vengono riportati i seguenti dati:

Campo	Descrizione contenuto
"CVI"	Costo a vita intera (al netto del congelato) come da Contratto di programma
"Assegnazioni"	Stima degli impegni da assumere al fine di realizzare l'investimento. Per l'anno 2001 le assegnazioni si intendono al netto di quanto già attribuito nell'anno stesso.
"Fabbisogni"	Indica l'ammontare di risorse da reperire, in termini di competenza, a fronte delle "Assegnazioni" previste.

È specificata inoltre la tabella del CdP 2001-2005 cui appartiene e l'indice di priorità riportato nel PPI.

Il report riporta, inoltre, un riepilogo generale dei valori per obiettivo.

Summa del costo complessivo del progetto.

Importo delle spese consumate sul progetto anteriormente alla data di "congelamento", data in cui si è proceduto alla riconduzione delle commesse d'investimento a progetti unitari (1996-1998).



PIANO DI PRIORITA' DEGLI INVESTIMENTI - INTERVENTI NEL MEZZOGIORNO DI CUI AL CDP 2001-2005 (escluso "diffusi")

Assegnazioni

Obiettivo PPI RFI	Priorità	Tabella CdP	PROGETTO	CVI	Assegnazioni					Totale
					2001	2002	2003	2004	2005	
Superamento costi di battiglia sulle linee a reti Nodi					1.811,7	107,4	419,0	292,0	477,0	4.206,4
2			Raddoppio della Pescara-Bari	107,4	371,0	0,0	16,0	0,0	0,0	444,4
2			Nodo di Palermo (completamento raddoppio)	700,7	96,0	202,0	461,0	0,0	0,0	760,0
Incremento qualità dell'offerta					2.000,0	82,0		893,0	959,0	2.000,0
3			Itinerario Napoli - Bari (Fase)	2000,0	52,0	0,0	893,0	955,0	2000,0	
Riequilibrio e sviluppo socio-territoriale					4.971,4	289,0	897,8	389,3	1.983,3	4.030,3
2			Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	311,9	0,7	0,0	51,3	0,0	333,9	
2			Raddoppio Palermo-Messina	282,0	68,0	85,8	0,0	0,0	1227,8	
2			Raddoppio Reggio C. - Medio	0,0	142,0	0,0	0,0	0,0	142,0	
2			Rivisitazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0	
2			Raddoppio Oricola-Mottola - S. Gavino	0,0	0,0	0,0	338,0	0,0	338,0	
3			Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	0,0	31,4	22,4	0,0	848,0	1001,8	
3			Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	0,0	27,0	5,9	0,0	667,1	700,0	
3			Reti sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	0,0	0,0	11,8	0,0	218,7	250,0	
Totale					6.663,1	706,3	760,0	1.098,8	1.959,3	2.608,3

Importi in Mil di lire

PIANO DI PRIORITA' DEGLI INVESTIMENTI - INTERVENTI NEL MEZZOGIORNO DI CUI AL CDP 2001-2005 (escluso "diffusi")

Fabbisogni

Obiettivo PPI-REI	Priorità	Tabella Cap	PROGETTO	CVI	Fabbisogni					Totale		
					2001	2002	2003	2004	2005			
Superamento costi di gestione sulle linee e sui Nodi												
			Sub totale	1.811,7		55,2		402,6				457,8
	2		Raddoppio della Pescara-Bari	851,0								
	2		Nodo di Palermo (completamento raddoppio)	700,7								
			Sub totale	2.000,0				850,0		850,0		1.600,0
Incremento qualità dell'offerta												
			Sub totale	2000,0								
Riqualifica e sviluppo socio-territoriale												
			Sub totale	4.971,4		67,8	63,2	94,1	1.863,3			2.088,8
	2		Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	422,0								
	2		Raddoppio Palermo-Messina	1000,0								
	2		Raddoppio Reggio C. - Melito	248,1								
	2		Risanutrizione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	6,0								
	2		Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	650,0								
	3		Cristoforo Colombo Salerno - Battipaglia (Fase)	1000,0								
	3		Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	700,0								
	3		Rete serale: Lavori tipo di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	6-4.200,0								
Totale					6.663,1		123,0	63,2	1.149,8	2.668,3		4.131,3

Importi in Mld di lire

**Tabella 1**

Contributi pubblici in conto esercizio al Gestore dell'Infrastruttura, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola, la Sicilia e la Sardegna, per gli anni 2001-2005 (articolo 7).

Descrizione Interventi	Importi in miliardi di lire				
	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria	1.921	2.103	2.151	2.130	2.135
- di cui oneri per beni demaniali	0	150	150	200	200
K1	391	335	228	0	0
K2	456	438	153	0	0
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	10	15	20	25
Navigazione	93	93	93	93	93
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>2.861</b>	<b>2.979</b>	<b>2.640</b>	<b>2.243</b>	<b>2.253</b>




Tabella 2

Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. (articolo 8).

PROGRAMMI	Importi in miliardi di lire		
	Stima CVI	Finanziamenti disponibili	Enti Terzi
INVESTIMENTI DIFFUSI	2 470	674	0
INVESTIMENTI SUI NODI	2 561	592	0
INVESTIMENTI SULLA RETE COMPLEMENTARE	5 107	4 381	0
INVESTIMENTI SULLA RETE FONDAMENTALE	10 658	7 427	0
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>20.794</b>	<b>13.074</b>	<b>0</b>

Legenda:

CVI = Costo a vita intera del programma d'investimento

Finanziamenti disponibili = Fondi già assegnati o da assegnare a cura di FS S.p.A. secondo le relative procedure aziendali

Enti Terzi = Fondi messi a disposizione di FS S.p.A. da soggetti terzi sulla base degli appositi accordi

**Tabella 2**  
**Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. (articolo 8).**

PROGRAMMA	<i>Importi in miliardi di lire</i>		
	Stima CVI	Finanziamenti disponibili di cui: Enti Terzi	Enti Pubblici
<b>INVESTIMENTI DIFFUSI</b>	2 470	674	1 798
<b>Studi di fattibilità progetti infrastrutturali</b>	50	0	0
<b>Tecnologie innovative</b>	2 420	624	1 798

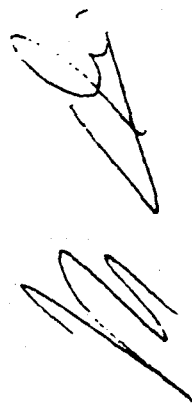


Tabella 2

Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A (articolo 8).

PROGRAMMA	Importi in miliardi di lire				
	Bilimo CVI	Finanziamenti disponibili	di cui: Enti Terzi	Superiori	Abbedati
<b>INVESTIMENTI SUI NODI</b>	2 581	592	0		1 988
Nodi: Officine Manutenzione Corrente e Grandi Riparazioni	405	190	0		214
Nodo di Bologna	564	253	0		311
Nodo di Milano	422	118	0		308
Nodo di Roma	315	19	0		298
Nodo di Torino	675	14	0		661
Nodo di Venezia	180	0	0		180



Tabella 2

Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A. (articolo 8)

PROGRAMMA	Stime CVI	Importi in miliardi di lire		
		Finanziamenti disponibili	di cui: Stato	Interpretazioni Fabbisogni
<b>INVESTIMENTI SULLA RETE COMPLEMENTARE</b>	5 107	4 381	0	727
<b>Ammodernamento infrastrutturale</b>	60	25	0	35
Rete Calabro	586	506	0	80
Rete Sarde	300	191	0	109
Rete Siciliane	4 176	3 654	0	523
Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	3	3	0	0

*Handwritten signatures and initials.*

Tabella 2

Investimenti già previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A (articolo 8).

PROGRAMMA	Importi in miliardi di lire			
	Stime CVI	Finanziamenti disponibili	End Term	Ulteriori Fabbisogni
<b>INVESTIMENTI SULLA RETE FONDAMENTALE</b>	10 656	7 427	0	3 229
Direttrice Adriatica	2 551	2 434	0	118
Direttrice Brennero	1 856	1 586	0	270
Direttrice Milano Venezia	650	327	0	523
Direttrice Milano-Ventimiglia	1 385	1 293	0	92
Direttrice Tirrenica Nord	1 688	1 419	0	269
Immobilitazioni immateriali	354	145	0	209
Investimenti AV su linee FS	1 650	0	0	1 650
Itinerari internazionali	218	218	0	0
Riqualificazione stazioni	5	5	0	0
Tecnologie innovative	100	0	0	100



### Tabella 3

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

Descrizione	Importi in miliardi di lire
<b>INVESTIMENTI SULLA RETE FONDAMENTALE</b>	
Valichi	500
Itinerari Venezia/Villa Opicina potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	120
Direttrice Genova-Ventimiglia, completamento raddoppio	1.200
Potenziamento linea Pontremolese, ulteriore fase	400
Quadruplicamento Tortona - Voghera	300
Potenziamento Pisa - Livorno	150
Orte-Falconara raddoppio Spoleto - Terni e nodo di Falconara	870
Itinerario Napoli - Bari (Fase)	2.000
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	1.000
<b>Totale Investimenti</b>	<b>6.540</b>
<b>INVESTIMENTI SULLA RETE COMPLEMENTARE</b>	
Itinerario Pescara-Roma, ulteriore fase di potenziamento	100
Itinerario Messina - Catania, completamento raddoppio	700
Rete sarda, ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	250
<b>Totale Investimenti</b>	<b>1.050</b>
<b>INVESTIMENTI SUI NODI</b>	
Nodo urbano di Tonno, potenziamento Bussoleo - Tonno e cintura merci (Fase)	1.000
Nodo di Milano, 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	300
Nodo urbano di Genova (Fase)	700
ACS di Firenze SMN	150
Nodo urbano di Roma (compresa Cintura Nord e Sud)	800
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	200
<b>Totale Investimenti</b>	<b>3.150</b>




**Descrizione****Importi in miliardi di lire****INVESTIMENTI DIFFUSI**

Itinerari merci	350
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	400
Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	200
Impianti Riscaldamento Termico Bocchine	70
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	2.000
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase)	1.000
Tecnologie di comunicazione	405
<hr/>	
<b>Totale Investimenti</b>	<b>4.425</b>

**TOTALE GENERALE****15.165**

**Tabella 4**

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

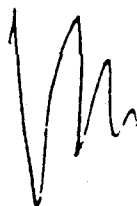
Descrizione Interventi	Importi in miliardi di lire					
	2001	2002	2003	2004	2005	Totale
Piano Straordinario di Revisione della Rete	0	1.221	0	0	0	1.221
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	550	729	1.050	1.050	1.050	4.429
<b>TOTALE</b>	<b>550</b>	<b>1.960</b>	<b>1.050</b>	<b>1.050</b>	<b>1.050</b>	<b>6.650</b>



**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).

<b>Descrizione Progetto</b>	<b>Importi in miliardi di lire</b>
Processi, sistemi informativi ed omologazione	109.6
Prototipi - Dimostratori - impianti sperimentali	55.2
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	57.7
Studi e sperimentazioni	47.5
<b>TOTALE</b>	<b>270.0</b>



### Tabella 6

Progetti di risanamenti acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno (articolo 11).

Descrizione Progetto	Importi in miliardi di lire
Programma di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie	350
Programma di risanamento acustico e ambientale	2.350
<b>TOTALE</b>	<b>2.700</b>

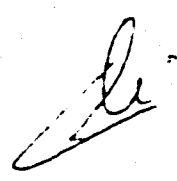
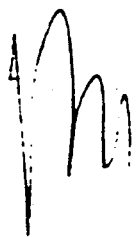
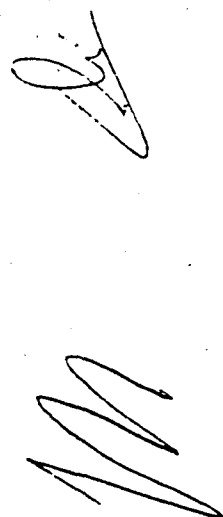


Tabella 7

Piano degli investimenti A/V/A/C già approvati (articolo 14)

Importi in miliardi di lire

Descrizione Interventi	Stima Costo Vita Intera	Ante CDP	Finanziamenti			Ulteriori fabbisogni
			A carico dello Stato - CDP	Capitali di prestito		
TO-MI-NA	43 000	952	14 506	21 300	6 242	
Interessi Intercolari	4 600	0	450	0	4 150	
Progettazione resto del sistema	1 009	464	470	0	75	
Ulteriore Fondo rischi ed imprevisti	532	0	0	0	532	
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>49.141</b>	<b>1.416</b>	<b>15.426</b>	<b>21.300</b>	<b>11.000</b>	



## Tabella 8

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001 (articolo 16)

Descrizione Intervento	<i>Importi in miliardi di lire</i>
AV / AC Tonno - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	2.500
Nodo di Tonno - ulteriore fase potenziamento nodo e linee afferenti (Chivasso-Aosta e Fossano-Cuneo) compresa progettazione definitiva cintura merci	495
Nodo di Bologna: ulteriori fasi di potenziamento nodo	105
Nodo di Milano: progettazione preliminare assetto rete e impianti merci	20
Linea Genova - Ventimiglia: completamento tratta Andora-S.Lorenzo e ulteriore fase sistemazione nodo di Genova, compresa la progettazione esecutiva della tratta GE Brignole-Nervi	200
Quadruplicamento Padova - Mestre e connesse sistemazioni del Nodo di Venezia (ulteriore fase funzionale)	650
Nodo di Firenze: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	95
Impianto Dinamica Sperimentale di Firenze Osmannoro	120
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Pontremolese: ulteriore fase	135
Nodo di Roma: ulteriore fase infrastrutturazione Tiburtina, completamento cintura nord e progettazione preliminare cintura sud	120
Linea Roma - Ancona: ulteriori fasi progettuali e realizzative di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, compreso nodo di Falconara e adeguamento a sagoma tratti direttive Adriatica	135
Interventi di velocizzazione e potenziamento della linea Foligno - Terontola: ulteriore fase	35
Direttive Palermo - Messina - Catania e relativi nodi: quota rifinanziamento interventi in corso	283
Interventi di ammodernamento e potenziamento rete calabrese	50
Rete sarda: interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	110
Direttive Napoli - Bari: rifinanziamento interventi in corso, ulteriori fasi di potenziamento e progettazione definitiva del potenziamento dell'intera direttiva	395
Tecnologie innovative di sicurezza per SCMT e GSMR, nonché attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti: intera rete	500
Ulteriori fasi progettuali di potenziamento linea Torino - Lione	62
Riqualificazione Medie Stazioni - fase	50
Interventi di adeguamento a nuovi standard di sicurezza delle gallerie di lunghezza maggiore di 5000 metri: fase	90
Interventi di protezione da inquinamento acustico	200
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	550
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>7.000</b>