

Direttrici / Linee	Interventi soppressivi in corso	Ulteriori interventi soppressivi	Progetti di soppressione già coperti da finanziamenti
Direttrici nazionali e nodi	116	91	54
Direttrici internazionali	82	80	1
Linee trasversali	50	50	5
Altre linee	140	57	35
TOTALI PARZIALI	388	278	95
TOTALE	761		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 759 P.L. sono stati così definiti:

- 115 P.L. entro il 2003;
- 128 P.L. entro il 2004;
- 136 P.L. entro il 2005;
- 181 P.L. entro il 2006;
- 201 P.L. entro il 2007;

Rispetto alla relazione di monitoraggio al 31/12/2001 si registra un aumento di ulteriori 115 interventi soppressivi, una riprogrammazione degli interventi, con riduzione del numero di interventi sulle previsioni per il periodo 2003-2005 ed un allungamento al 2007 per l'ultimazione.

Con l'ultimazione prevista degli interventi di soppressione dei passaggi a livello di cui si è detto, la consistenza dei P.L. sulla rete ferroviaria sarà di 6.654 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	205	33
Direttrici internazionali	75	34
Linee trasversali	217	36
Altre linee	4.521	1.533
TOTALE PARZIALE	5.018	1.636
TOTALE	6.654	

6.8 – Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno

Com'è noto, i risultati relativi ad uno specifico monitoraggio relativo agli Investimenti nel Mezzogiorno al 31/12/2002, sono già stati illustrati in sede CIPE, in ottemperanza alla Delibera n. 85/2002 dello stesso Comitato.

Il disegno di sviluppo della ferrovia nelle regioni del Sud d'Italia prevede un piano di interventi in grado di mostrare i primi effetti nel breve-medio periodo, e di costruire, parallelamente, le condizioni per un generale rilancio della dotazione infrastrutturale ferroviaria di tali regioni, con collegamenti efficienti anche lungo le direttrici trasversali.

Inoltre, le anticipazioni di alcune attivazioni, previste dal programma di accelerazione di alcuni progetti già in fase di attuazione, proposto dal Ministero ed approvato dal CIPE, permetteranno di anticipare i benefici attesi e di incrementare, in tempi più contenuti, la qualità del servizio offerto.

In base ai dati di pre-consuntivo forniti da R.F.I., nel corso del 2002 per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 600 milioni di euro, pari al 30% del totale nazionale.

I programmi per i quali le contabilizzazioni del 2002 risultano più consistenti, riguardano le direttrici (243 milioni di euro) ed, almeno in percentuale sul totale Italia, la soppressione dei Passaggi a Livello (10 milioni di euro). Inoltre, le contabilizzazioni per interventi sui nodi ferroviari sono pari a 92 milioni di euro. Per le opere di manutenzione straordinaria sono stati spesi - sempre nell'anno 2002- oltre 100 milioni di euro ed, infine, 12 milioni di euro sono stati impiegati per il programma di riqualificazione delle stazioni.

Dal 2000, l'incremento medio annuo delle contabilizzazioni nel Mezzogiorno supera il 23%.

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (*tra parentesi il contabilizzato 2002*):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 72 M€);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 38 M€);
- il potenziamento tecnologico della Bologna-Bari (circa 34 M€);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 21 M€);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 13 M€);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 27 M€);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 20 M€);
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 25 M€).

Di contro, alcuni progetti registrano ritardi notevoli. Tra questi, il Potenziamento della Caserta-Foggia e la costruzione della linea Ferrandina-Matera-Venuscio (tra i principali motivi di ritardo citati da RFI, quelli afferenti ai rapporti con gli Enti Pubblici).

Con la citata Delibera n. 85/2002, il CIPE ha inoltre disposto l'avvio di 7 nuovi interventi nel Mezzogiorno, individuati dal Ministero e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafro-Teroli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;
- Siracusa-Ragusa-Gela;
- S.Gavino-Sassari-Olbia.

Su input del Ministero, gli studi di fattibilità in oggetto sono stati provvisoriamente finanziati a valere su risorse nella disponibilità della Società, ancorché non espressamente ad essi dedicate.

Tutti gli interventi traggono fondamento dalla verifica delle caratteristiche plano-altimetriche delle linee e dalla necessità di intervenire con varianti di tracciato, rettifica delle curve, riduzione delle pendenze, interventi nelle gallerie, opere di consolidamento bonifica e salvaguardia dell'infrastruttura.

Ulteriori interventi previsti sono quelli di automazione/soppressione di alcuni P.L. ubicati lungo le tratte in questione e di adeguamento tecnologico delle linee e degli impianti.

In relazione allo stato delle progettazioni, inoltre, il monitoraggio specificamente attuato ha evidenziato che al Sud del Paese la percentuale degli interventi in fase di Progettazione Definitiva è notevolmente maggiore del corrispondente dato relativo agli interventi ubicati nel Centro-Nord. Lo stato avanzato delle progettazioni lascia presupporre una rapida cantierizzazione di queste opere.

Si riportano, schematicamente, le principali attivazioni segnalate da R.F.I., nel 2002:

➤ Raddoppio delle tratte:

- Messina-Villafranca (km 18)
- Barcellona (ME) -Novara (ME) – bivio T. Vigliatore-Novara (2,3 km)
- Attivazione in variante Porto di Vasto-Vasto S.Salvo e Lesina-Apricena (31 km).

➤ Attivazione Blocco Automatico banalizzato a correnti codificate:

- tratto di linea Villa Literno- Pozzuoli.

➤ Banalizzazione del blocco:

- Caserta-Bivio Maddaloni e Cannello-Nola (13 km).

➤ Attivazione del blocco conta-assi:

- tratta in variante Porto di Vasto-Vasto S.Salvo, Lesina-Apricena;
- raddoppio Messina-Villafranca (18 km);
- collegamento CIS-Nola (1,6 km); Nocera Inf.-Salerno (17 km);
- nuova linea di Interconnessione di Novara (2,3 km).

➤ Elettrificazioni sui raddoppi e varianti:

- Messina-Villafranca;
- Porto di Vasto- Vasto S.Salvo;
- Lesina-Apricena;
- collegamento CIS-Nola;
- Interconnessione di Novara –bivio T. Vigliatore-Novara (2,3 km).

Ed inoltre:

- Realizzazione nuovo impianto Polifunzionale (I.D.P.) di Napoli Smistamento; Nola-Interporto e Bivio-Nola.
- Realizzazione di 6 nuovi apparati statici (A.C.S.) di Napoli Smistamento IDP, Aversa, Lesina, Giugliano, Pozzuoli e S.Vito dei Normanni Realizzazione di 5 nuovi apparati centrali elettrici ad itinerari (A.C.E.I.) di Cava dei Tirreni, Nocera Sup., Teano, Bivio CIS-Nola, Saline.
- Attivazione del telecomando punto-punto delle tratte Bivio CIS Nola - Canello, Vairano-Capriati e Vairano-Venafro.

6.9 – Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive

➤ *Gruppo FS:*

Come si è detto, il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2002 dal Gruppo F.S., considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a circa 5.600 milioni di euro, con un incremento del 18% rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2001.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato, l'anno 2002 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo, contabilizzazioni pari a circa 3.700 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 27% sui progetti.

Le contabilizzazioni relative al 2002 sono comunque di molto superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2001.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2002 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – pari a circa 26.800 milioni di euro, rappresenta circa il 54% dei corrispondenti finanziamenti (50.041 milioni di euro) e l'84% delle somme effettivamente erogate a favore di F.S. (32.013 milioni di euro).

Anche la Relazione dello scorso anno aveva evidenziato una notevole differenza tra il totale delle erogazioni "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Detta differenza risulta, al 31/12/2002, pari a circa 5.200 milioni di euro: in relazione alla rilevanza di tali somme, questo Ministero ha inoltrato, ad F.S., una specifica richiesta di informazioni.

➤ *FS S.p.A.:*

Gli investimenti che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di holding (F.S. S.p.A.) ammontano a circa 50 milioni di euro e possono ritenersi conclusi.

➤ *Trenitalia S.p.A.:*

Gli investimenti che ricadono su asset di Trenitalia S.p.A. presentano, per la parte relativa ai finanziamenti recati dallo Stato (6.427 milioni di euro), una percentuale di realizzazione complessiva dell'87% circa.

La quota più consistente è certamente quella relativa all'acquisto ed alla ristrutturazione del materiale rotabile, che presenta percentuali di realizzazione pari a circa il 90%.

L'importo contabilizzato nel 2002 (1.058 milioni di euro, dei quali 385 fonte Stato) è in linea con quello fatto registrare negli anni 2000 e 2001 e rispetta le previsioni di contabilizzazione fornite nella rilevazione dello scorso anno.

Trenitalia S.p.A. prevede di completare nel 2006 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato - contrattualizzati, da ultimo, con il II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000 - con previsioni annuali di

spesa simili a quelle relative al 2002; si registra, inoltre, uno slittamento in avanti, di un anno, sulle previsioni fornite nella precedente relazione annuale.

La spesa complessiva di Trenitalia, considerando tutte le fonti di finanziamento, continua a presentare incrementi del 17% circa.

➤ *R.F.I. S.p.A.:*

Più articolato è, ovviamente, il quadro degli investimenti la cui esecuzione è affidata ad R.F.I. S.p.A. : considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2002 una somma pari a 4.529 milioni di euro (+ 19% rispetto al 2001), di cui circa 2.500 relativi al sistema AV/AC.

Tale cifra (4.529 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2002 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti (4.542 milioni di euro). Lo stesso Piano prevede, per il 2003, un grosso incremento delle contabilizzazioni che dovrebbero attestarsi intorno ai 6.400 milioni di euro.

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI ha effettuato nell'anno 2002 contabilizzazioni per 3.324 milioni di euro, di cui 2.005 sulla rete tradizionale (+ 15% rispetto al 2001) e 1.319 per il sistema AV/AC (+ 75% rispetto al 2001).

Sempre relativamente ai finanziamenti recati dallo Stato, il 2002 fa registrare, quindi, incrementi superiori al 30% rispetto all'anno 2001 e dell'80% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Considerando la rete tradizionale, inoltre, il 2002 evidenzia un aumento delle contabilizzazioni del 40% rispetto alla media degli anni 1993-2001.

Nonostante questi ulteriori incrementi della capacità di spesa, lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) non confluiti nel nuovo Contratto di Programma 2001-2005 si aggira intorno all'80%. Sull'incremento di tale percentuale rispetto a quella rilevata lo scorso anno (60%), pesa, ovviamente, il più volte citato passaggio, dal vecchio al nuovo Contratto di Programma, di sette progetti che riportavano basse percentuali di realizzazione ed hanno evidenziato aumenti di costo.

Inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di esecuzione dei lavori e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio. Come si è già riferito, il completamento di tutti gli interventi relativi a tale Contratto è previsto per il 2010, con un ulteriore ritardo di due anni sulle previsioni di ultimazione del rilevamento dello scorso anno. Sull'elevata probabilità di dover registrare, per il 2002, ulteriori slittamenti rispetto a quelli rilevati al 31/12/2001 si era già detto nella precedente Relazione, sulla base del confronto tra le contabilizzazioni annuali medie necessarie al rispetto dei tempi programmati e le contabilizzazioni previste.

I seguenti progetti presentavano ritardi consistenti già lo scorso anno e registrano ulteriori slittamenti:

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona (21 mesi lo scorso anno, 12 nel 2002 - SAL/ CVI 38%);

- Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova (12 mesi nel 2001, ulteriori 12 quest'anno - SAL/CVI 86%);
- Raddoppio Milano-Mortara (12 mesi nel 2001, 30 mesi nel 2002 - SAL/CVI 2%).

Le cause degli slittamenti ulteriori sono prevalentemente le medesime evidenziate già lo scorso anno (allungamento attività di gara, rapporti con gli Enti Locali, etc.).

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano ritardi consistenti sono (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Quadruplicamento della tratta Torino P.Susa-Torino Stura (tratta P.Susa-Dora) (51 mesi - CVI 265,98 M€ - SAL/CVI 14%);
- Sistema Comando e Controllo Genova-Roma e Pontremolese (24 mesi - CVI 353,67 M€ - SAL/CVI 83%);
- Potenziamento tecnologico Bologna-Bari (24 mesi - CVI 248,34 M€ - SAL/CVI 70%);
- Potenziamento Sistema Comando e Controllo nodo di Genova (21 mesi - CVI 128,71 M€ - SAL/CVI 60%);
- Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano (18 mesi - CVI 334,27 M€ - SAL/CVI 97%).

Continuano a mostrare, infine, contabilizzazioni estremamente ridotte (spesso nulle) i progetti di investimento di tipo 1 e 2 relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Infatti, tra i progetti rientranti in tale gruppo (10 in totale), ben cinque non registrano contabilizzazioni (tra questi i progetti inerenti gli impianti di Milano, Novara e Taranto) e per alcuni di essi R.F.I. non ha potuto fornire una ragionevole data di ultimazione. I cinque progetti in corso di avanzamento registrano complessivamente poco più di 6 milioni di euro di spesa (di cui 4,6 milioni per il terminale di Pomezia), pari a circa il 7% dei relativi finanziamenti. I 6 progetti per i quali la data di ultimazione viene fornita, dovrebbero essere consegnati entro il 2006, ma perché ciò possa avvenire dovrebbero aumentare considerevolmente le medie annuali di spesa.

Contabilizzazioni estremamente ridotte ed anche nulle si registrano inoltre sui progetti di investimento relativi alla realizzazione degli scali merci.

Sempre con riferimento agli interventi non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005, invece, notevole sviluppo hanno mostrato i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi (Firenze, Roma e Napoli in particolare) e sulle Diretrici (Adriatica, Tirrenica e Brennero). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 60% del costo preventivato. Per le Diretrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 70%.

Se l'andamento della spesa prevista nel Piano di Priorità degli Investimenti dovesse essere confermato, il termine indicato dal Gestore per il completamento degli interventi relativi al Contratto di Programma 1994-2000 (anno 2010) dovrebbe poter consentire la loro effettiva conclusione; tale termine, però, non tiene conto che per alcuni progetti è in corso una riprogrammazione delle attività.

Inoltre, le notizie fornite dal Gestore sulle cause che hanno generato gli slittamenti temporali di alcuni progetti, e fra queste soprattutto:

- complessità relative all'approvazione dei progetti da parte degli Enti Locali, che costringono a variazioni degli input progettuali;
- difficoltà nella realizzazione di apparati tecnologici, connesse sia alla limitata disponibilità del mercato della produzione, sia alle sopravvenienti innovazioni dei relativi settori;
- problematiche inerenti le procedure espropriative,

fanno prevedere possibili ulteriori slittamenti dei tempi di ultimazione e, probabilmente, anche aumenti dei costi.

Lo stato di attuazione degli investimenti previsti sulla rete convenzionale dal Contratto di Programma 2001-2005 risulta in progresso rispetto allo scorso anno: nel corso del 2002 sono stati contabilizzati 694 milioni di euro contro i 294 del 2001 (trattasi di un Contratto stipulato a maggio 2001). Di tale somma il 47% è relativo ai progetti di Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma) ed il 38% ad interventi di manutenzione straordinaria (Tabella 4). Della rimanente quota una parte (65 milioni di euro) è relativa agli ulteriori progetti transitati dal vecchio Contratto di Programma 1994-2000. Si registrano inoltre le prime contabilizzazioni (29 milioni di euro) per i progetti di Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo della rete infrastrutturale).

In sintesi, gli investimenti previsti sulla rete convenzionale, evidenziano al 31/12/2002 l'evoluzione descritta nella seguente tabella (nella prima colonna è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto al costo globale stimato, nella seconda è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto ai relativi finanziamenti) :

	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	30,48%	40,96%
Tabella 2bis (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	41,24%	49,56%
Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo)	0,33%	3,71%
Tabella 4 (manutenzione straordinaria)	9,12%	20,61%
Tabella 5 (ricerca)	6,83%	20,49%
Tabella 6 (risanamento acustico e gallerie)	0,38%	2,86%

Sempre con riferimento agli investimenti sulla rete convenzionale previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, il totale contabilizzato al 31/12/2002, pari a 4.928 milioni di euro, corrisponde al 18% dei costi preventivati.

Un notevole incremento sia rispetto al 2001 che alla media degli anni 1993-2001 si è avuto per i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici per i quali il contabilizzato 2002 è pari a 294 milioni di euro, con un aumento percentuale del 30% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- o Raddoppio Palermo-Messina (72 M€);
- o Potenziamento Pontremolese (51 M€);
- o Raddoppio Bologna-Verona (32 M€);

I programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi presentano risultati in linea con il 2001 (circa 50 milioni di euro), ma comunque in aumento rispetto alla media 1993-2001. . Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i nodi di Napoli e Milano.

Per quel che riguarda le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC, nel 2002 esse sono state pari a 2.483 milioni di euro, di cui 1.319 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, con aumenti percentuali, rispetto al 2001, pari rispettivamente al 23 ed al 75%.

Il sistema presenta, comunque, uno stato complessivo di attuazione superiore al 50 % solo per le tratte Bologna-Firenze (52%) e Roma-Napoli (72%). Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2002, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano: ciò ha permesso una notevole crescita dei relativi stati di avanzamento (in percentuale, rispettivamente, pari al 21 ed al 13%).

Per quanto concerne, infine, i tempi di ultimazione dei progetti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni. Si riportano di seguito i progetti di investimento per i quali si registrano slittamenti consistenti:

- Roma Smistamento-Ampliamento rimessa Ale e realizzazione Polo (60 mesi - CVI 64,25 M€ - SAL/CVI 36%);
- Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo (24mesi - CVI 291,27 M€ - SAL/CVI 2%);
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo) (12 mesi - CVI 746,73 M€ - SAL/CVI 42%);
- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio (18 mesi - CVI 334,55 M€ - SAL/CVI 63%);
- Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre (12 mesi - CVI 96,58 M€ - SAL/CVI 3%).

I dati forniti lasciano presumere, per l'anno 2003, la possibilità di ulteriore slittamento dei tempi e dei costi relativi ai progetti del Contratto di Programma 2001-2005.

6.9.1 - Conclusioni

Gli incrementi delle contabilizzazioni registrati nel corso del 2002, in linea con le previsioni riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, confermano il giudizio positivo già espresso, in merito, lo scorso anno.

Particolarmente significative, a tale proposito, le contabilizzazioni registrate per gli interventi nei Nodi la cui rapida attuazione, particolarmente importante ai fini della eliminazione dei principali colli di bottiglia, aveva incontrato, negli anni addietro, notevoli difficoltà.

Tuttavia, come si è avuto modo di evidenziare nel corso della presente relazione, si sono evidenziate, in particolare, tre specifiche problematiche, sulle quali sono necessarie alcune considerazioni:

- slittamento dei tempi di ultimazione previsti;

- aumento dei costi degli interventi;
- ulteriori esigenze di finanziamento su progetti del Contratto di Programma 1994-2000 e conseguente inserimento degli stessi progetti nel Contratto di Programma vigente.

Ovviamente i tre fenomeni sono collegati fra loro, in quanto il prolungarsi dei tempi di realizzazione costituisce una delle cause dell'aumento dei costi. Per tale motivo, progetti decisi e finanziati già da diversi anni evidenziano la necessità di essere inseriti nel programma di investimenti relativo al quinquennio 2001-2005 e rifinanziati, a valere su risorse che avrebbero invece dovuto essere destinate ai nuovi programmi. Tale argomento sarà approfondito in sede di approvazione del prossimo Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che sarà trasmesso alle Commissioni Parlamentari.

In particolare, l'inserimento, di anno in anno, di vecchi progetti nel nuovo Contratto, non consente un adeguato monitoraggio ed un efficace confronto delle effettive attività (avanzamento, contabilizzazioni) concernenti i singoli strumenti contrattuali. Inoltre, complica la corretta pianificazione degli investimenti effettuata con il Piano di Priorità che, aggiornato annualmente, non contempla nel dettaglio, i progetti rimasti a carico del "vecchio Contratto" che, secondo la logica adottata, dovrebbero solamente giungere a completamento.

Sin dal prossimo anno, quindi, saranno espunti dalle previsioni contrattuali tutti gli interventi completati, non più da monitorare, ed inseriti invece tutti i progetti ancora in corso di realizzazione, che vanno comunque monitorati indipendentemente dallo strumento contrattuale che li ha previsti e dalla necessità o meno di ulteriori finanziamenti. Si tratta, in definitiva, di completare il percorso di attuazione del sistema di monitoraggio "per singoli progetti" già avviato nel 2001, previsto nel 1° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ed attualmente in fase di implementazione.

Quanto sopra sarà accompagnato da nuovi strumenti di controllo, connessi anche al Piano di Priorità degli Investimenti, con l'esplicitazione univoca delle previsioni di costo anche in funzione dei diversi gradi di studio o di progettazione, con chiara individuazione dei possibili scostamenti, positivi o negativi, delle stime effettuate.

Anche se la maggiore responsabilizzazione delle Società del Gruppo ed in particolare di RFI (richiesta esplicitamente nel 1° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005) al rispetto dei tempi programmati (e quindi all'adozione delle opportune iniziative organizzative e procedurali) sembra, per il 2002, aver avuto effetti positivi, alcuni dati riportati nella presente relazione lasciano presupporre ulteriori slittamenti, rispetto a quelli sin qui rilevati, nell'attuazione dei programmi di investimento.

In questo contesto, considerando tutte le attività relative all'attuazione di un progetto di investimento (progettazione, approvazione, appalto, realizzazione), appare opportuna, nell'ambito delle società del Gruppo, una più chiara determinazione delle attribuzioni di funzioni e specifiche competenze; in sintesi, occorrerebbe una maggiore focalizzazione dei compiti di ciascuna società che si basi sulle risorse disponibili e sugli obiettivi, consentendo l'attribuzione di responsabilità chiare e certe ai management aziendali e la conseguente, oggettiva, valutazione dei risultati da parte dall'azionista.

Appendice A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.4.1997) per un Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno e per il raddoppio e la velocizzazione di alcune linee; l'importo assegnato è pari a circa 165 milioni di euro (*318,9 miliardi di lire*);
- Legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996) per l'elettrificazione Taranto – Brindisi e la velocizzazione della linea Lamezia Terme – Catanzaro; l'importo assegnato è pari a circa 36 milioni di euro (*70 miliardi di lire*);
- Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.8.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato alle regioni meridionali, e per il collegamento e la progettazione di alcune linee; l'importo assegnato ammonta complessivamente a 250 milioni di euro (*485 miliardi di lire*);

La tabella seguente mostra la ripartizione di tali finanziamenti:

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO CONCESSO (milioni di euro)
Programma. miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno	47,2
Nuova linea Ferrandina-Matera	36,2
Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito	42,6
Velocizzazione linea Sibari-Cosenza	25,8
Velocizzazione linea Foligno-Terentola	12,9
TOTALE LEGGE 341/95	164,7
Elettrificazione linea Taranto Brindisi	15,5
Linea Lamezia-Catanzaro	20,7
TOTALE LEGGE 641/96	36,2
Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano	3,6
Miglioramento tecnologie	89,3
Materiale rotabile	154,9
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6
TOTALE LEGGE 135/97	250,5
TOTALE	451,3

Altre leggi di finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.3.1996 e Delibera CIPE 4.4.2001) per la seconda fase del raddoppio della linea ferroviaria Palermo – Punta Raisi (*realizzazione opere*

costituenti la tratta funzionale tra la fermata di Orleans e quella del Palazzo di Giustizia); l'importo assegnato ammonta a circa 41 milioni di euro (80 miliardi di lire);

- Legge 208/98 (Delibera CIPE 6.8.1999) per la realizzazione della variante del raddoppio della linea ferroviaria Bari – Taranto nel comune di Palagianello; l'importo assegnato ammonta a circa 16 milioni di euro (30 miliardi di lire).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

Legge 341/95, 641/95, 135/97 (situazione al 31.12.2002)

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	239,58
Progetti da attivare	72,31
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	167,32
Lavori da avviare	72,27
Perizia di spesa	167,32

Le contabilizzazioni effettuate in merito da R.F.I. S.p.A. sono evidenziate nella successiva Tabella.

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento al netto della quota defanziata	Quota Definanziamento	Finanziamento al lordo della quota defanziata	Deliberato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	47,2	17,5
Diretrici	1	Rete Calabria	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	15,2	7,1
		Diretrice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (più progettazione Matera - Altamura FAL)	36,2	-	36,2	36,2	1,5
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	16,0	-
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,9	10,8
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	127,5	37,0
Sistema controllo marcia treni	3	PROGRAMMA SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	5,4	-	5,4	5,4	0,9
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	1,2	1,4	2,6	-	-
Diretrici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	29,7	-	29,7	29,7	6,7
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	37,2	-	37,2	37,2	4,3
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	-	-
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	-	3,6	3,6	1,9
Totale Legge 135/97				94,2	1,4	95,5	75,9	13,8
Diretrici	1	Diretrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	4,2
		Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	3,2
Totale Legge 641/96				36,2	-	36,2	36,2	7,4
Diretrici	1	Diretrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	-	-
Totale Legge 208/98				15,5	-	15,5	-	-
Totale Aree depresse				310,5	1,4	311,9	239,6	58,2

Appendice B - Finanziamenti straordinari definiti con apposite Leggi**B.1 - Premessa**

I finanziamenti indicati dalle disposizioni originarie di legge sotto riportati non sono indicati nei provvedimenti di legge come aumenti di capitale.

La legge 23/12/2000 n. 388 (Finanziaria 2001) ha stabilito che le risorse finanziarie conferite alla F.S. S.p.A. come contributi alla realizzazione di opere specifiche di cui:

- all'art. 10 comma 1 della Legge 27 febbraio 1998 n. 30;
- all'art. 3 comma 2 della Legge 18 giugno 1998 n. 194;
- all'art. 4 comma 1 della Legge 8 ottobre 1998 n. 354;
- all'art. 3 commi 5 e 7 e all'art. 6 comma 1 della legge 7 dicembre 1999 n. 472;

sono attribuite alla F.S. S.p.A. quali aumenti di capitale sociale per le finalità previste dalle medesime leggi.

B.2 - Legge n. 30 del 27/2/98

La legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere alla F.S. S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro (lire 470 miliardi) per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto ferroviario Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova – Ventimiglia.

La stessa legge autorizzava il contributo di circa 8 milioni di euro (lire 15 miliardi) per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro (lire 485 miliardi).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	210,60
Progetti da attivare	39,88
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	210,60
Lavori da avviare	0,00
Perizia di spesa	210,60

RFI S.p.A riferisce sullo stato di attuazione secondo i dati riportati nella successiva tabella:

Gruppo Programmi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento al netto della quota defanziata	Quota Definanziamento	Finanziamento al lordo della quota defanziata	Deliberato al 31.12.2002	Contabilizzato al 31.12.2002
Direttrici	1	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andorra-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	202,6	40,1	242,7	202,9	0,0
Nodi	1	Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,6
Totale legge 30/98				210,4	40,1	250,5	210,6	7,6

B.3 - Legge n.194 del 18/7/1998

La legge prevedeva, all'articolo 3, interventi nel settore del trasporto rapido di massa e ferroviario.

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di circa 13 milioni di euro (lire 25 miliardi).

Nel corso dell'anno 2002 sono state effettuate le prime contabilizzazioni, che assommano complessivamente a circa 3 milioni di euro.

B.4 - Legge n.472 del 7/12/99

La legge 472 del 7/12/99, "interventi nel settore dei trasporti", prevedeva alcune iniziative per i collegamenti internazionali intermodali e altre a favore di FS.

- L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti in favore di F.S. S.p.A..

In particolare, al comma 5, per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n.5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno, sono state autorizzate spese per circa 83 milioni di euro (160 miliardi di lire).

Al comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro (3 miliardi di lire) per la urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como.

- L'articolo 6, "ristrutturazione e ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia", riguardava interventi specifici per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia per un ammontare di circa 2,5 milioni di euro (5 miliardi lire).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	19,03
Progetti da attivare	67,70
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	5,70
Lavori da avviare	13,33
Perizia di spesa	5,70

Circa lo stato delle contabilizzazioni dei citati finanziamenti, RFI riferisce con i dati riportati nella successiva tabella.

I progetti di investimento riportati nelle prime tre righe ed evidenziati con un asterisco (*), fanno capo ai nuovi interventi definiti dalla Legge Obiettivo e per i quali il gestore dell'Infrastruttura ha avviato le attività preliminari di progettazione. Per tali progetti, il Gestore ha deliberato delle anticipazioni su risorse già disponibili.