

4.3 - Il programma degli investimenti per il Sistema AV/AC

Nato nel 1990 come sistema a sé stante, il progetto ha registrato modifiche molto profonde: progettato per l'esercizio dei traffici specializzati ad alta velocità, il sistema ha mutato l'intima ratio e vuole ora privilegiare non tanto la maggiore efficienza di una sezione del traffico, quanto piuttosto il suo sviluppo in termini di maggiore capacità complessiva, al fine di rilanciare tutto il settore del trasporto su ferro.

Attualmente le direttrici dell'intervento sono due:

1. La dorsale che, attraversando tutta la Penisola da nord a sud, si snoda da Torino a Napoli, passando per Milano, Bologna, Firenze e Roma.
2. Il collegamento da Torino a Venezia (di cui fa parte la tratta Torino-Milano, già inclusa nella dorsale di cui sopra), chiamato a svolgere un doppio rilevantisimo ruolo:
 - costituisce un elemento portante della rete ferroviaria italiana - corridoio plurimodale padano - per mantenere ed incrementare la domanda di mobilità merci e passeggeri sulla principale trasversale della Penisola;
 - a livello di UE è inserito nei documenti di pianificazione come elemento fondamentale dell'asse est-ovest della rete meridionale AV europea.

Tali progetti sono nati con l'ipotesi di ottenere finanziamenti sia dallo Stato che da capitali di prestito. Fino al 31/12/2002, per quanto riguarda la parte del Sistema già iniziata, la ripartizione dei finanziamenti è stata la seguente:

- il costo delle direttrici, in *project financing*: lo Stato si è fatto carico del 40% della spesa degli investimenti, mentre la restante quota è stata coperta da privati con il ricorso all'indebitamento;
- il costo dei nodi e degli interessi intercalari, a totale carico dello Stato.

Il Piano d'Impresa di FS S.p.A. 1999-2003 (approvato il 21.7.2000), stimava in circa 25.300 milioni di euro il costo della Torino-Milano-Napoli e la progettazione del resto del sistema, ed in circa 5.700 milioni di euro l'ulteriore fabbisogno finanziario necessario al progetto (parzialmente coperti a carico dei fondi recati dalle Leggi Finanziarie 2001 e 2002).

I successivi aggiornamenti del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002 e ottobre 2003) approvati dal CIPE hanno rivisto in aumento il costo complessivo del progetto per 48.182 Meuro, di cui 5.251 per la copertura degli interessi intercalari riferiti al solo Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Con l'emanazione della Legge Finanziaria 2003 sono state sostanzialmente superate le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato. L'art. 75 della citata Legge dispone una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema AV/AC: secondo la nuova impostazione della Legge, Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema.

A tale scopo RFI, su richiesta del Ministero, ha elaborato un dossier di valutazione dell'investimento di cui trattasi, ottenuto aggiornando il precedente dossier ed estendendo il periodo di sfruttamento economico al 2060, coincidente con l'anno di scadenza della Concessione ad R.F.I. S.p.A.

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

Infrastrutture S.p.A. finanzierà gli interventi AV/AC, a partire dal 2003, per la totalità degli investimenti previsti (e si farà carico anche della quota di indebitamento già contratto da TAV pari a circa 5 miliardi di euro).

Lo Stato, quindi, cessa, a partire dal 2003, il finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendo, nel periodo di costruzione, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari.

Nel periodo di esercizio, dal 2009 al 2043, lo Stato si farà carico, attraverso il Contratto di Programma con R.F.I., della quota di debito non remunerabile attraverso i ricavi di esercizio generati dal progetto. (L'importo totale di tale integrazione del servizio del debito di RFI verso ISPA, con quote decrescenti negli anni, ammonta a circa 30,7 miliardi di euro. Il valore di tale quota attualizzato al 1.1.1999 – anno di inizio delle erogazioni sugli investimenti AV/AC – è pari a circa 8,3 miliardi di euro).

In merito allo stato dell'arte del modello di finanziamento del Sistema AV/AC tracciato dall'art.75 della Finanziaria 2003, si rappresenta che:

- in data 9 dicembre 2003 è stata sottoscritta una nuova convenzione tra RFI e TAV, con la quale viene rivista la disciplina dei rapporti tra le due società e vengono unificate in un unico atto le disposizioni contenute nella convenzione originaria (1991) e nei successivi atti modificativi ed integrativi.;
- in data 23 dicembre 2003 è stato sottoscritto da parte di RFI, TAV e ISPA il contratto (Credit Facility Agreement) per un programma complessivo di finanziamento, relativo alla direttrice Torino-Milano-Napoli, pari a 25 miliardi euro (importo elevabile previa specifica delibera del CIPE);
- in data 23 dicembre 2003 è stato emanato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Decreto che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione all'attuale fase di costruzione del progetto.

La tabella che segue (che aggiorna con i dati del PPI - versione ottobre 2003 - la tabella n.7 così come allegata al Contratto di Programma 2001-2005) riporta un prospetto riepilogativo di quanto previsto in merito al piano degli investimenti sul sistema AV/AC.

Si segnala che è in corso di valutazione l'aggiornamento (versione 2004) del Piano di Priorità degli Investimenti presentato da RFI, in ossequio alle disposizioni del CIPE, alla fine dello scorso mese di aprile: in tale contesto è presente anche un aggiornamento relativo alla valutazione dell'intero Sistema AV/AC.

Asse TO-MI-NA*Importi in milioni di euro*

Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera
Torino - Milano	7.029
Milano - Bologna	6.435
Bologna - Firenzè	5.205
Firenze - Roma	442
Roma - Napoli	5.207
Nodo di Torino	129
Nodo di Milano	73
Nodo di Bologna	1.200
Nodo di Firenze	1.490
Nodo di Roma	700
Nodo di Napoli	390
Contingencies	1.002
Costi di struttura capitalizzati	258
Totale To-Mi-Na	29.560
Interessi intercalari To-Mi-Na	5.251

Resto del Sistema*Importi in milioni di euro*

Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera
3° Valico dei Giovi	4.719
Milano - Verona	4.720
Verona - Padova	2.630
Nodo di Verona	420
Nodo di Milano	41
Contingencies	841
Totale	13.371

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

Le risorse finanziarie recate dalla Legge 23/12/2000 n. 388, (Finanziaria 2001), e dalla Legge 28/12/2001 n. 488 (Finanziaria 2002), in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., sono state allocate a parziale copertura degli investimenti riportati nelle Tabelle 2, 3, 4, 5, 6 e 7 a corredo del Contratto di Programma 2001-2005 secondo la ripartizione che tiene conto della indifferibilità e della priorità degli interventi, nonché della loro localizzazione geografica. Le risorse recate dalla Legge 27/12/2002 n. 289 (Finanziaria 2003) saranno allocate con la sottoscrizione del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, una volta che il CIPE avrà deliberato in maniera definitiva su tale documento.

Le tabelle che seguono (analoghe alla Tabella 8 allegata al Contratto di Programma 2001-2005) riportano un prospetto riepilogativo dei finanziamenti previsti dalla Leggi in parola e della loro ripartizione per programmi di investimento.

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2001

(Importi in migliaia di euro)

DESCRIZIONE INTERVENTO	Import	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e interessi intercalari	1.343						1.343
Nodo di Torino - ulteriore fase potenziamento nodo e linee afferenti (Chivasso-Aosta e Fossano-Cuneo), compresa progettazione definitiva cintura merci	256	256					
Nodo di Bologna: ulteriori fasi di potenziamento nodo	54	54					
Nodo di Milano: progettazione preliminare assetto rete e impianti merci	10		10				
Linea Genova - Ventimiglia: completamento tratta Andora-S.Lorenzo e ulteriore fase sistemazione nodo di Genova, compresa la progettazione esecutiva della tratta GE Brignole-Nervi	103	48	56				
Quadruplicamento Padova - Mestre (ulteriore fase funzionale)	336	336					
Nodo di Firenze: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	49		49				
Costr. Centro dinamico Osmanoro	62	62					
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Pontremolese: ulteriore fase	70	70					
Nodo di Roma: ulteriore fase infrastrutturazione Tiburtina, completamento cintura nord e progettazione preliminare cintura sud	62	52	10				
Linea Roma - Ancona: ulteriori fasi progettuali e realizzative di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, compreso nodo di Falconara e adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica	70		70				
Interventi di velocizzazione e potenziamento della linea Foligno - Terontola: ulteriore fase	18	18					
Direttrice Palermo - Messina - Catania e relativi nodi: quota rifinanziamento interventi in corso	146	146					
Interventi di ammodernamento e potenziamento rete calabra	26	26					
Rete sarda: interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	57	57					
Direttrice Napoli - Bari: rifinanziamento interventi in corso, ulteriori fasi di potenziamento e progettazione definitiva del potenziamento dell'intera direttrice	204		204				
Tecnologie innovative di sicurezza per SCMT e GSMR, nonché attrezzaggi tecnologici linee ed impianti intera rete	258	155	103				
Ulteriori fasi progettuali di potenziamento linea Torino-Lione	32	32					
Riqualificazione Medie Stazioni - fase	26		26				
Interventi di adeguamento a nuovi standard di sicurezza delle gallerie di lunghezza maggiore di 5000 metri: fase	46					46	
Interventi di protezione da inquinamento acustico	103					103	
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	284			284			
TOTALE GENERALE	3.615	1.310	528	284		150	1.343

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002 (Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005)
(Importi in migliaia di euro)

DESCRIZIONE INTERVENTO	Importo	Tab.2	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7
AV / AC Torino - Milano - Napoli: ulteriori fasi realizzative, rifinanziamenti e 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	16				16		
Tecnologie di comunicazione	92		92				
Sistemi informativi manutenzione	16				16		
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	36	36					
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete	64	64					
Omologazione ACS ed altri	1				1		
Protipi/Dimostratori/Diagnostica	24				24		
Raddoppio della Pescara-Bari	28	28					
Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	31	31					
P.G.R. Tuscolana	2	2					
Quadruplicamento Tortona-Voghera	4		4				
Nodo urbano di Genova (Fase)	11		11				
Nuovi centri intermodali di Roma e Milano	1		1				
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci (Fase)	15		15				
Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	52		52				
Itinerario Napoli-Bari (fase)	15		15				
Raddoppio Reggio C. - Melito	5	5					
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia (Fase)	16		16				
Itinerario Messina-Catania: completamento raddoppio	28		28				
Programma di miglioramento della sicurezza delle lunghe gallerie	34					34	
Piano Straordinario di revisione della rete	631			631			
Manutenzione straordinaria linee, stazioni ed impianti esistenti	376			376			
TOTALE GENERALE	4.607	564	250	1.007	57	34	2.695

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (in conformità con lo schema di Secondo Addendum al CdP 2001-2005)

Descrizione Intervento	Importo	importi in Meuro							
		Tab.2	Tab.2bis	Tab.3	Tab.4	Tab.5	Tab.6	Tab.7	
Raddoppio della Pescara-Bari	27	27							
Raddoppio Bologna-Verona	139	139							
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	90		90						
Raddoppio Treviglio-Bergamo	10		10						
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	150	150							
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	76	76							
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	150	150							
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	15	15							
Raddoppio Bari-Taranto	153		153						
Raddoppio Reggio C. - Melito	24	24							
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	48		48						
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	60	60							
Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	235	235							
Raddoppio Palermo-Messina	67	67							
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	35		35						
Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	31	31							
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	32	32							
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	90		90						
Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	150	150							
Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	13		13						
Costruzione capannone Venezia Mestre	1	1							
Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	232	232							
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	150	150							
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	4	4							
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	564			564					
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	26			26					
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52			52					
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	9			9					
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	60			60					
Tecnologie di comunicazione	44			44					
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	26			26					
Rilevamento termico Boccole (2a fase)	21			21					
Itinerari merci	60			60					
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	42			42					
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542				542				
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33					33			
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	4					4			
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	13					13			
Studi e sperimentazioni	5					5			
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	36						36		
Programma di risanamento acustico e ambientale	207						207		
Interessi intercalari	216								216
TOTALE GENERALE	3.942	1.542	440	904	542	55	243	216	

4.5 Riepilogo dei valori delle tabelle allegate al C.d.P. 2001-2005

Quanto descritto nei paragrafi precedenti è riassunto nelle tabelle seguenti:

RETE CONVENZIONALE (Valori in milioni di euro)

Tabella del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2003 (incluso congelato)	Coperture finanziarie al 31-12-2002	Finanziaria 2003	Finanziato al 31/12/2003	Ulteriori fabbisogni
Tabella 2	16.526	9.147	1.542	10.689	5.836
Tabella 2 bis	5.818	4.679	440	5.119	699
Tabella 3	25.139	1.185	904	2.089	23.051
Tabella 4	5.018	1.291	542	1.833	3.185
Tabella 5	207	57	55	112	96
Tabella 6	1.394	183	243	426	968
Totale Rete Convenzionale	54.102	16.543	3.726	20.268	33.834

SISTEMA AV/AC (Valori in milioni di euro)

Tabella 7 del CdP 2001-2005	CVI al 31.12.2003	Coperture finanziarie da Stato (*) al 31-12-2002	Finanziaria 2003	Finanziato da Stato al 31/12/2003
Asse TO-MI-NA	29.560	5.128	-	5.128
Interessi intercalari TO-MI-NA	5.251	559	355 (*)	914
Resto del Sistema	13.371	482	-	482
Totale AV/AC	48.182	6.169	355 (*)	6.524

(*) Le risorse recate dalla Finanziaria 2003 assommano complessivamente a 216 Meuro. La differenza, pari a 139 Meuro è coperta con le risorse resesi nuovamente disponibili a seguito del finanziamento dell'asse AV/AC TO-MI-NA da parte di Infrastrutture SpA (cfr. par. 4.1.4).

(*) Come noto, dal 1/1/2003 il finanziamento dell'asse AV/AC TO-MI-NA avviene tramite Infrastrutture SpA. A seguito delle recenti deliberazioni del CIPE anche gli assi MI-GE e MI-VR-PD, appartenenti al c.d. "Resto del Sistema" verranno finanziati dalla stessa ISPA.

Come già ricordato, gli investimenti di cui alle Tabelle 2, 2 bis e 7 erano già oggetto del Contratto di Programma 1994-2000.

In virtù delle modifiche introdotte dal Piano di Priorità degli Investimenti, già più volte citato, e dei finanziamenti recati dalle ultime Leggi Finanziarie, assommano a 33.834 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti sulla Rete Convenzionale dal Contratto di cui trattasi, senza considerare le ulteriori risorse finanziarie rese disponibili con la Legge Finanziaria 2004, la cui allocazione è disposta con lo schema di Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in corso di approvazione.

Per quanto riguarda il Sistema AV/AC, come è stato già detto, a partire dal 1 gennaio 2003, il finanziamento degli investimenti per l'asse TO-MI-NA e per una prima parte del cosiddetto

“Resto del Sistema” avviene per il tramite di Infrastrutture S.p.A. Lo Stato provvede alla copertura della quota relativa agli interessi intercalari e della parte di capitale destinato alla copertura del debito non remunerabile attraverso i flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento dell’opera.

Capitolo 5 – Gli stanziamenti autorizzati per Legge e le erogazioni effettuate

5.1 - Gli stanziamenti autorizzati per Legge

Complessivamente, per la realizzazione del programma di investimenti del Gruppo F.S. sin qui descritto, sono intervenuti, dal 1° gennaio 1993, vari provvedimenti legislativi che hanno autorizzato stanziamenti per 53.920 milioni di euro, dettagliati nella tabella seguente:

(importi in milioni di euro)

CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000 E RELATIVI ADDENDA N° 1, N° 2 CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001 – 2005 E RELATIVO ADDENDUM N° 1	Stanziamenti totali	
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911	
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accesi al 27.12.97 (finanziaria 1998)	4.671	
Ulteriori risorse CEE	1.188	
Finanziaria 1993 L. 23.12.1992 N° 500	4.261	
Finanziaria 1994 L. 24.12.1993 N° 538	4.157	
Finanziaria 1995 L. 24.12.1994 N° 725	4.287	
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (trasf. in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982	
Sommano CDP 1994 – 2000	28.457	
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	3.763	
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	6.094	
Finanziaria 2000 L. 23.12.1999 N° 488 - tabella D (aumento di capitale)	26	
SOMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994 – 2000	38.340	
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388	^(*) 3.615	
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448	^(*) 4.607	
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289	^(*) 3.942	
SOMMA LEGGI FINANZIARIE	50.504	
ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI	Importo originario	Importo ridotto
Legge 189/83 - Soppressione dei P.L.	875	875
Legge 08.08.1995 N° 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	166	165
Legge 20.12.1996 N° 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36	36
Legge 23/05/1997 N° 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248
Legge 30/06/1998 N° 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250	210
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del	13	10
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87	87
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	133	133
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 N° 354 - (art. 1 e 3) Addendum N° 3 al C.d.P. 1994 – 2000	1.541	1.523
Legge 08.10.1998 N° 354 - art.4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	67	67
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388	5	5
TOTALE	3.479	3.416
TOTALE FONTI PER INVESTIMENTI DAL 1.1.93	53.983	53.920

^(*) A valere sul Contratto di Programma 2001 – 2005.

Si segnala che tra il totale degli stanziamenti previsti dalle varie Leggi Finanziarie pari a 50.504 milioni (tabella D), e il totale degli stanziamenti per cassa (tabella F) pari a 50.514 milioni, risulta una differenza di 10 milioni, evidenziata dalla tabella seguente:

	2002	2003	2004	2005	2006 e oltre	Totale
Legge Finanziaria 2002 (Tabella F)	4.359	5.087	5.077	4.892		15.056
Legge Finanziaria 2003 (Tabella D)		500	1.000	2.442		3.942
Totale						18.998
Legge Finanziaria 2003 (Tabella F)		3.804	3.751	4.082	7.371	19.008
					Differenza	10

La suddivisione per anno dei 50.514 milioni di euro (somma di Leggi Finanziarie) è riportata di seguito:

		Aumenti di capitale												
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	oltre
STANZIAMENTI AUTORIZZATI DALLE LEGGI FINANZIARIE AGGIORNATE AL 2003	7.770(*)	852	767	1.515	1.394	4.132	3.822	3.176	3.718	4.359	3.804	3.751	4.082	7.371
TOTALE		50.514												
PARZIALE AL 2003												35.310		

(*) L'importo si riferisce ad altre fonti: in particolare mutui ed ulteriori risorse CEE

5.2 - Erogazioni relative alle fonti originarie del CdP 1994-2000 ed alle successive Leggi Finanziarie

Secondo i dati forniti da F.S., al 31 dicembre 2003 sono stati erogati per cassa, in aumento di capitale ad F.S., 26.936 milioni di euro, di cui 3.804 erogati nel 2003, relativi per 603 milioni di euro a residui esercizio 2002 e 3.201 relativi all'esercizio 2003.

Per quanto riguarda i finanziamenti della U.E., sono stati erogati 1.008 milioni di euro. Sono attualmente in corso, da parte della Commissione Europea (D.G. Regio) le attività finalizzate all'erogazione del saldo finale relativo al programma 1994-1999.

A carico dei complessivi 1.188 milioni il Contratto di Programma 1994 - 2000 recepisce impieghi per circa 801 prevedendo un fondo pari alla differenza di 387 da utilizzare o per nuovi investimenti al sud o per ridurre la quota di stanziamenti da reperire a carico dello Stato per il completo finanziamento del Contratto di Programma stesso.

Pertanto dall' 1.1.1993 sono stati erogati ad F.S. per investimenti i seguenti importi:

	<i>(in milioni di euro)</i>
MUTUI E CASSA	6.582
AUMENTI DI CAPITALE	26.936
CONTRIBUTI U.E.	<u>1.008</u>
TOTALE	34.526

Il valore complessivo dei relativi finanziamenti è pari a 50.504 milioni di euro.

5.3 - Erogazioni da altri provvedimenti legislativi

Al 31 dicembre 2002 sono stati erogati ad F.S. circa 1.321 milioni di euro come riportato in dettaglio nella tabella seguente:

	<i>(in milioni di euro)</i>
LEGGE 189/83 SOPPRESSIONE P.L.	849
LEGGI 651/96 E 270/97 GIUBILEO	121
LEGGI 341/95, 641/96, 64/96, 135/97 E 208/98 AREE DEPRESSE	2
LEGGI 30/98, 194/98, 354/98 E 472/99	349
TOTALE	1.321

Occorre evidenziare che l'art 57 della Legge 28 dicembre 2001 N° 448 (Finanziaria 2002) dispone il trasferimento degli stanziamenti previsti dagli artt. 1 e 3 della Legge 354/98 e dall'art. 145 comma 78 della legge 388/00, dallo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze; ciò al fine di consentire l'attribuzione alla società Ferrovie dello Stato S.p.A. in conto "aumento di capitale", delle corrispondenti risorse finanziarie.

Nelle disposizioni dell'art. 145 comma 78 sopra citato rientrano gli stanziamenti previsti dalla legge 30/98, dalla legge 194/98, dalla legge 472/99 e dall'art 4 della legge 354/98.

Il valore complessivo dei finanziamenti di cui trattasi è pari a 3.416 milioni di euro.

5.4 - Erogazioni complessive

In definitiva dall'1/1/1993 al 31/12/2003 sono stati erogati complessivamente ad F.S. 35.847 milioni di euro. Il valore complessivo dei finanziamenti è pari a 53.920 milioni di euro.

Capitolo 6 - Stato di attuazione degli investimenti al 31/12/2003

6.1 - Premesse

Come si è già avuto modo di riferire, l'attuale assetto societario prevede una struttura di holding, F.S. S.p.A., che controlla due distinte società: l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. per i servizi di trasporto, e RFI S.p.A. Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'atto di concessione D.M. n°138T del 31/10/2000.

Pertanto il completamento degli investimenti per il materiale rotabile e per gli asset (attrezzature ed impianti) previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e non più nel Contratto di Programma 2001-2005, relativi alle attività di trasporto vengono realizzati nella piena responsabilità di Trenitalia, mentre quelli relativi all'area infrastrutturale sono realizzati da RFI.

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

➤ **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti delle Ferrovie dello Stato al 31.12. 2003,**

trasmessa da F.S. S.p.A. in qualità di capogruppo del Gruppo FS (controllante le due società Trenitalia S.p.A. – per i servizi di trasporto – e R.F.I. S.p.A. – gestore della rete);

➤ **Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di RFI al 31.12.2003 – Contratto di Programma 1994-2000 e Contratto di Programma 2001-2005,**

trasmessa da R.F.I. S.p.A., inerente gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria .

Da tali relazioni, oltre che da alcuni elaborati integrativi appositamente richiesti e da altri documenti agli atti, sono desunti i dati riportati nei paragrafi successivi.

Stante l'articolazione societaria, l'ultrattività del Contratto di Programma 1994–2000, la sottoscrizione del Contratto di Programma 2001–2005 che prevede sia investimenti nuovi sia investimenti derivanti dal contratto precedente, nonché alla sottoscrizione dell'Addendum N° 1, l'importo di 53.920 milioni viene, di seguito, ripartito in relazione alla realizzazione degli interventi sugli asset di proprietà.

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

TABELLA 6.1 (milioni di euro)

INVESTIMENTI TECNICI		
➤	R.F.I. S.P.A.	46.256
➤	TRENITALIA S.P.A.	5.808
➤	F.S. S.P.A.	48
RISTRUTT. INDUSTRIALE		1.808
TOTALE		53.920

6.2 - Le principali opere realizzate sulla rete tradizionale

Si riporta di seguito l'elenco delle opere realizzate e delle attivazioni avvenute nel corso del 2003, così come comunicato da RFI:

- **3 Km di nuove linee** nella linea di cintura di Bologna;
- **24 Km di varianti di linea** di cui: **km 2** tra Calalzo e Perarolo (in galleria), **km 2** tra Barcellona e Terme V., **km 2** tra Pace del Mela e S. Filippo, **km 3** nella tratta Cozze – Polignano, **km 14** nella tratta Lesina – S. Severo e **km 1** nella tratta Eccellente – Francavilla;
- **il blocco automatico banalizzato su 59 Km** di cui: **km 3** nel Nodo di Torino, **km 19** nella tratta Rosignano – Bolgheri, **km 6** nella tratta Bologna - S. Ruffillo, **km 12** nella tratta S. Margherita – Barletta, **km 3** nella tratta Mergozzo – Verbania, **km 2** nella tratta Pozzuoli - Napoli C.F., **km 10** nella tratta Settebagni-D.B. Nomentano e **km 4** nel nodo di Torino;
- **54 Km di blocco conta-assi** di cui: **km 13** nella tratta S. Felice – Crevalcore, **km 5** nella tratta S. Agata - S. Fratello, **km 7** nella tratta Mezzocorona – Lavis., **km 20** tra Terni e Nera M. e **km 9** tra Caronia e S. Stefano;
- **25 Km di elettrificazioni** sulla tratta Giulianova a Teramo;
- **229 Km di SCC (Sistema di Comando e Controllo)** di cui **km 57** nella tratta Riccione – Senigallia, **km 63** nella tratta Cerignola – Barletta, **km 20** nella tratta Viareggio - Pisa S. Rossore e **km 89** nella tratta Pisa C.le – Campiglia;
- sono stati **soppressi** complessivamente **183** passaggi a livello (dato che include anche gli interventi attuati sui PL manovrati dai privati);
- sono stati **automatizzati 24** passaggi a livello;

Nel dettaglio, con riferimento agli anni compresi tra il 1993 ed il 2003 sono state consegnate all'esercizio ferroviario le opere evidenziate nella seguenti tabelle (dati al 31/12 per ogni annualità e cumulativi).

Si segnala che rispetto alla relazione dell'anno precedente è stata eliminata la riga corrispondente alla realizzazione dell'attrezzaggio delle linee con il Sistema ATC (Automatic Train Control), in quanto superato e sostituito dal cosiddetto SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno). Dall'anno 2001, infatti, non si registrano ulteriori attivazioni del sistema ATC che, di difficile integrazione nel sistema ferroviario italiano e poco compatibile con le nuove regole europee sui sistemi di segnalamento, è stato sostituito dal sistema SCMT.

Di seguito si riporta in apposita tabella la ripartizione tra sistema di Blocco automatico e Sistema di Blocco conta assi, e per annualità, delle realizzazioni di cui alla riga contrassegnata con la lettera (D) nelle successive Tabelle 6.2 e 6.3.

(valori espressi in Km)

	Blocco automatico (Ba)	Blocco conta assi (Bca)	Totale
nel corso del 2003:	59	54	113
nel corso del 2002:	124	104	228
nel corso del 2001:	86	112	198
nel corso del 2000:	129	225	354
nel corso del 1999:	142	475	617
nel corso del 1998:	148	391	539
nel corso del 1997:	214	252	466
nel corso del 1996:	114	570	684
nel corso del 1995:	203	897	1100
nel corso del 1994:	158	921	1079
nel corso del 1993:	151	637	788

TABELLA 6.2 - Opere rilasciate all'esercizio ferroviario dal 1993 al 2003 (dati cumulati al 31/12 di ciascun anno)

		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
(A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato	Km.	100	153	206	250	321	363	485	522	698	781	808
(B) Elettificazioni	Km.	89	185	294	426	444	571	744	797	949	1.020	1.045
(C) Realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico	Km.	431	1.000	2.269	2.807	3.049	3.284	3.618	3.777	3.920	4.227	4.456
(D) Attrezzaggio di tratti di linea con blocco automatico	Km.	788	1.867	2.967	3.651	4.117	4.656	5.273	5.627	5.825	6.053	6.166
(E) Realizzazione di apparati ACEI	n.	59	153	261	328	357	406	447	482	522	545	554
(F) Soppressione e automazione di passaggi a livello (*) di cui:	n.	531	898	1.354	1.587	1.750	1.903	2.110	2.267	2.444	2.599	2.695
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>soppressi</i>	n.	176	275	526	618	749	839	992	1.118	1.280	1.415
<i>automatizzati</i>	n.	355	623	828	969	1.001	1.064	1.118	1.149	1.164	1.184	1.208
(G) Linee attrezzate con SCMT	Km.											960

(*) in attuazione del piano decennale relativo alla L.189/83