

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 6.21 - R.F.I. S.p.A. INVESTIMENTI FINANZIATI DALLO STATO

(importi in milioni di euro)

Gruppo di Programmi		Contabilizzato al 31-12-1992	Contabilizzato anni 1993-2002	Contabilizzato anno 2002	Contabilizzato al 31.12.2002	Contabilizzato anno 2003	Contabilizzato al 31.12.2003
BA	Bacini	-	22	12	22	6	28
DI	Direttrici	3.391	4.291	510	7.683	571	8.253
GS	Grandi Stazioni	-	2	1	72	1	72
ND	Nodi	400	2.643	380	3.043	360	3.402
PL	Piano Soppressione P.L.	13	233	31	246	33	279
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	6	1	6	2	8
RC	Programma ricerca	-	21	2	21	2	23
VC	RETE AV / AC (Venezia-Trieste)	-	2	2	2	3	5
LA	Sistema Linee di Accesso al Gottardo	-	-	-	-	4	4
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	5	3	5	2	7
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	-	1	1	1	1	2
TM	Traffico Merci	1	136	10	137	9	146
NG	Acquisto Navi Traghetto	-	29	7	29	0	29
PI	Processi industriali	-	12	5	12	1	13
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	10	10	10	13	23
TOTALE TIPO 1 E 2		3.805	7.483	977	11.288	1.007	12.294
AR	Acquisti e Rimpiazzi	25	254	62	279	46	326
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	1.689	1.652	238	3.342	243	3.585
SM	GSM-R	-	34	34	34	42	76
II	Immobilizzazioni Immateriali	-	64	7	64	17	81
IC	Interventi a completamento	1.833	1.285	35	3.118	27	3.145
ME	Mantenimento in Efficienza	61	76	9	137	5	142
SO	Manut. Straord. ed Obblighi di legge	158	1.886	468	2.044	453	2.497
CL	Manutenzione incrementativa	-	2	2	2	0	2
PL	Piano Soppressione P.L.	-	20	20	20	19	39
PR	Potenz. impianti manut. rotabili	2	48	8	50	8	58
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	19	10	19	28	47
PI	Processi industriali	-	18	3	18	2	21
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	-	-	-	2	2
RS	Ricerca e Sviluppo	97	198	41	295	51	347
SS	Riqualificazioni Stazioni	2	220	45	221	60	281
AA	Risanamento Acustico Ambientale	-	-	-	-	1	1
MT	Sistema controllo marcia treni	-	31	31	31	118	150
SC	Sviluppo a Completamento	486	213	22	699	39	738
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	-	18	3	18	2	20
ALTRI PROGETTI		9.419	1.363	-	10.783	-	10.783
TOTALE TIPO 3		13.773	7.402	1.040	21.175	1.164	22.339
TOTALE GENERALE		17.578	14.885	2.017	32.463	2.171	34.633
Rete AV/AC		732	5.190	1.319	5.922	463	6.385
TOTALE		18.310	20.075	3.336	38.385	2.634	41.018

Nel 2003 il totale delle contabilizzazioni a valere su finanziamenti statali risulta pari a circa 2.634 Meuro, con una diminuzione in percentuale del 21% circa rispetto al 2002 (3.336 Meuro). Come è possibile dedurre dalla lettura dei dati riportati nella successiva tabella, la flessione del dato si registra sul sistema AV/AC. Tale risultato è fisiologico alla luce del nuovo schema di finanziamento previsto dalla Finanziaria 2003 che, come ricordato in precedenza, ha previsto che a partire dal 2003, fatta eccezione per gli interessi intercalari, le opere del sistema AV/AC dell'asse Torino-Milano-Napoli siano finanziate con fonti private mediante il ricorso ad ISPA.

Sulla rete tradizionale, invece, il 2003 mostra un aumento delle contabilizzazioni del 8% rispetto al 2002 e del 46% rispetto alla media relativa agli anni 1993-2002 che risulta pari a 1.487 Meuro.

6.5 - Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale.

6.5.1 - Contratto di Programma 1994-2000 e Primo Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

R.F.I. S.p.A. non ha fornito uno "spaccato" dei due diversi strumenti contrattuali. In ogni caso, nelle tabelle inerenti le contabilizzazioni, le fonti finanziarie riferite al Contratto di Programma 1994-2000 ed al suo Primo Addendum sono riportate relativamente a ciascun gruppo di programmi, compresi quelli costituiti da progetti transitati nel Contratto di Programma 2001-2005. Ciò permette, sia pure in forma aggregata, di stabilire un monitoraggio ed un confronto diretto tra i finanziamenti e le spese effettuate.

6.5.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

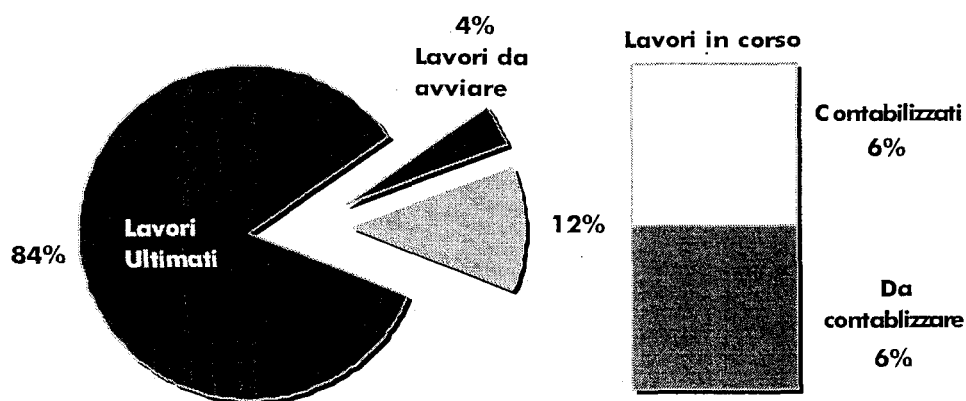
Relativamente all'Accordo Preliminare all'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000 (relativo a risorse apportate dalla legge 450/97), data la particolare importanza che esso riveste, in quanto le risorse sono state finalizzate al finanziamento di programmi volti a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario, è stata prescritta una modalità di rendicontazione che consente la visione semestrale dello stato di avanzamento dei lavori.

Come illustrato nel paragrafo 3.3.2, i finanziamenti previsti nell'atto preliminare, sottoscritto in data 18 febbraio 1999, sono ripartiti per programmi d'intervento, come mostrato nella successiva tabella:

PROGRAMMA	Progetto	Finanziamento
MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	441
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	274
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	385
	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	155
AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	284
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	52
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	51
	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO	70
	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE	56
	RISERVA TECNICA	91
	TOTALE	1.859

A valere sulla quota di competenza di RFI, pari a 1.789 Meuro, al 31/12/2003, sono già state attivate risorse pari a 1784,5 Meuro. Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, come mostrato nella successiva figura, si rileva che:

- l'84% del totale (1.501,1 Meuro) risulta già ultimato;
- il 12% (214,6 Meuro) si trova in fase di realizzazione, con una percentuale di avanzamento economico pari alla metà del valore;
- il 4% (68,8 Meuro) risulta da avviare.
-



6.5.3 - Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Il secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 permette l'allocazione della restante parte dei 6.094 milioni di euro (11.800 miliardi di lire) recati dalla Legge 450/97 (non contrattualizzati nell'accordo preliminare), pari a 4.235 milioni (8200 miliardi di lire).

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

1. QUADRUPPLICAMENTO AC/AV	M€	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	M€	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	M€	563
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI, IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	M€	88

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di R.F.I. si riportano, nella seguente tabella, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia - 4 e parte del punto 2).

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

	Finanziamento	Assegnato +Quota Riserva	Contabilizzato
Situazione al 31.12.2003			
1 QUADRUPPLICAMENTO AD ALTA CAPACITA'			
QUADRUPPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI	2.065,83	1.475,52	105,63
INTERESSI INTERCALARI	154,94	154,93	154,93
TOTALE	2.220,76	1.630,45	260,56
2 INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTRA ESISTENTE			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA LINEE ED IMPIANTI	413,17	476,24	393,63
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	40,28	8,78	0,26
RIFINANZIAMENTO PROGETTO IN CORSO E/O NUOVE FASI DI PROGETTI AVVIATI	180,76	162,02	88,01
INTERVENTI ALLE LINEE ED AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI PREVISTI DALLA CONFERENZA DI SERVIZI RELATIVI ALLA TO-MI-NA	180,76	157,71	18,96
NUOVI PROGETTI			
INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI	61,97	35,64	16,34
COMPLETAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DEL NODO DI GENOVA E FASE DI RAZIONALIZZAZIONE IMPIANTI E FERMATE	51,65	51,65	8,81
GRANDI STAZIONI	196,25	196,25	6,76
IMPIANTI TERMINALI MERCI	103,29	16,13	11,30
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogenizzazione compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41,32	0,00	0,00
TOTALE INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	1.269,45	1.104,41	544,07
TOTALE ANTE RISERVE	3.490,21	2.734,86	804,63

6.5.4 - Terzo addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

Come si è già riferito, la Legge 354/98 ha previsto aumenti di capitale ad F.S., all'art. 1 per un piano triennale di interventi per la soppressione dei passaggi a livello ed all'art. 3 per interventi sugli itinerari internazionali e sui principali corridoi ferroviari della penisola.

L'art.4 della stessa Legge, prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A. .

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

<i>Situazione legge 354/98 al 31.12.2003</i>	<i>(valori in milioni di euro)</i>
Progetti attivati	627,7
Progetti da attivare	962,4
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	403,0
Lavori da avviare	221,0
Perizia di spesa	403,0

Si segnala che l'importo della Legge 354/98 è rappresentato considerando la riduzione di 18,1 Meuro prodotta dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998. La decurtazione dei finanziamenti non è stata operata invece relativamente all'art. 4 del medesimo provvedimento, considerando che gli stanziamenti ivi previsti sono in comune con altri soggetti, ed essendo ancora da definire la quote di relativa pertinenza. Si torna a rammentare che a tal proposito, saranno inviate specifiche richieste di informazioni alle strutture competenti per conoscere, su tale quota, l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

Nelle successive tabelle viene esposto in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO			
Piano triennale 1998-2000	487,54	273,72	38,99
TOTALE	487,54	273,72	38,99

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
ITINERARIO TORINO-MODANE			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale direttrice Torino-Modane	77,47	72,82	13,49
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	38,73	36,95	36,95
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASO			
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: variante di Gozzano	15,49	1,29	0,16
<u>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa</u>			
Variante di Novara e sistemazione del nodo	49,06	2,17	0,54
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	2,02
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	25,82	0,00	0,00
Potenziamento Milano-Chiasso e prima fase gronda nord -est di Milano	61,97	19,92	6,03
Raddoppio Bergamo-Treviglio	61,97	61,97	19,06
ITINERARIO BRENNERO E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e Trancispadano: fasi funzionali	134,28	5,89	0,00
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13,43	4,39	1,73
ITINERARIO TARVISIO . VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Veneto-Friulana	46,48	37,02	8,01
ITINERARIO PESCARA ROMA			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	3,57	0,00

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	10,33	0,01
REGIONE SICILIA			
<u>Itinerario Messina-Catania:</u>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	19,44	4,37
<u>Nodo di Palermo:</u>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	0,00	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,24	15,33
<u>Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti</u>	43,38	31,78	16,25
TOTALE	1.035,49	333,36	123,95
ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	46,48	0,00	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	0,32
TOTALE	67,14	20,66	0,32
TOTALE GENERALE	1.590,17	627,74	163,26

(valori in milioni di euro)

6.5.5 - Contratto di programma 2001-2005

Delle contabilizzazioni relative alla rete tradizionale si è già riferito nel paragrafo 6.4.6.2 .

Maggiori notizie vengono di seguito fornite in merito allo stato di attuazione del progetto AV/AC.

6.5.5.1 - Progetto della linea Alta Velocità/Alta Capacità, Torino-Milano-Napoli

Il progetto del Sistema Alta Velocità dell'asse Torino-Milano-Napoli è stato formalizzato dalla Convenzione FS/TAV del 29/09/1991. Nel corso del 1997, l'impostazione originaria delle modalità di finanziamento del progetto sono state modificate (con il Terzo Atto modificativo della Convenzione) per dare risposte concrete agli indirizzi comunitari e governativi in materia di trasporto ferroviario: separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio del trasporto, salvaguardia dell'unicità nella gestione della rete sia per motivi riconducibili alla sicurezza della circolazione sia per la realizzazione di opportune economie di scala, avvio dei processi di privatizzazione dei business commerciali di FS.

Il modello allora delineato prevedeva che la realizzazione dell'infrastruttura AV/AC fosse affidata a TAV SpA. Una volta completata, l'infrastruttura sarebbe stata messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'infrastruttura cui era attribuito il compito di "vestire" la "nuda" infrastruttura messa a disposizione da TAV, aggiungendo tutti i servizi necessari alla sua effettiva fruizione (manutenzione, circolazione ecc.) da parte delle imprese di trasporto. Queste ultime avrebbero acquistato le tracce orarie dietro pagamento di un pedaggio commisurato non solo al valore dei suddetti servizi, ma anche alle esigenze di ripianare i debiti contratti da TAV per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI, doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere AV/AC (40% dell'investimento e interessi intercalari), mentre per la rimanente parte il finanziamento delle opere continuava a essere assicurato per il 60% da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI pagherà a TAV per l'utilizzo delle opere.

Il modello precedentemente richiamato è stato modificato nell'aprile 2000, tenuto conto dei risultati delle analisi economico/finanziarie effettuate dagli Advisor di FS. Principale elemento di novità è stato quello di enucleare le opere relative alle penetrazioni delle nuove linee nei principali capoluoghi di provincia (c.d. "nodi") dal "perimetro" da finanziare secondo lo schema 40/60 per essere ricondotte nell'alveo degli altri investimenti infrastrutturali "tradizionali", interamente finanziati da fonte pubblica.

Il 10 gennaio 2002 è stato presentato al Ministro dell'Economia e delle Finanze ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma di revisione dei costi e dei tempi di realizzazione dell'intero progetto "AV/AC Torino-Milano-Napoli", che tiene conto degli incrementi dei preventivi ai quali faceva riferimento il Contratto di Programma 2001-2005, intervenuti principalmente a seguito della definizione dei progetti delle singole tratte e nodi conseguenti a specifiche prescrizioni delle competenti Autorità Locali e Territoriali.

A seguito di tale revisione, il costo complessivo del progetto è stato rideterminato in circa 28.790 milioni di Euro, con un incremento di circa 6.585 milioni di Euro rispetto alle previsioni originarie. Conseguentemente il periodo di attivazione delle singole tratte e nodi

dell'intero Progetto, precedentemente previsto tra dicembre 2003 e dicembre 2008, è stato rideterminato tra l'ottobre 2004 (prima attivazione: tratta Roma-Napoli) e il febbraio 2010 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze).

Questa nuova riprevisione è anche alla base di un primo Dossier di valutazione sul progetto AV/AC TO-MI-NA che RFI ha presentato a Febbraio 2002 a supporto delle decisioni relative ai meccanismi di finanziamento del progetto stesso.

Il Dossier è stato elaborato in conformità a quanto previsto dall'art.14.2 del Contratto di programma 2001-2005. L'adempimento descritto era in linea con l'esigenza di verificare la sostenibilità del progetto, anche in considerazione dell'evoluzione delle fasi di realizzazione del progetto.

Il Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, approvato con la Delibera CIPE n° 85 del 29 settembre 2002, ha recepito tali variazioni di costo ed anche quelle relative alla riprogrammazione dell'entrata in esercizio delle singole tratte.

In tale occasione si è avuto modo di constatare anche la difficile sostenibilità economico finanziaria del progetto AV/AC secondo lo schema di finanziamento sino ad allora adottato (40% a carico dello Stato, 60% con capitali privati a prestito) e si erano decisi approfondimenti circa la possibilità di invertire tale schema di finanziamento, ponendo a carico dello Stato il 60% dei costi del progetto stesso. In tale ultimo caso le necessità finanziarie di competenza per l'anno 2003 sarebbero ammontate a circa 8.000 milioni di €.

La Legge Finanziaria 2003 (art. 75) ha sostanzialmente superato le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato, disponendo una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema AV/AC secondo la quale Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema.

A tale scopo RFI, 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 valutazione al 2060, coincidente con l'anno di scadenza della Concessione ad R.F.I. S.p.A.

Nel corso del 2003, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione ottobre 2003) il costo complessivo delle opere dell'asse verticale Torino-Milano-Napoli, è stato rideterminato in misura pari a 29.560 Meuro, registrando un incremento di circa 3 punti percentuali.

Con riferimento agli incrementi di costo, nella tabella che segue sono riportati in dettaglio, per tratta e per nodo le variazioni nei confronti delle previsioni riportate nella precedente Relazione di monitoraggio e le principali motivazioni di tali riprevisions, così come riportate nel PPI - versione ottobre 2003.

TABELLA 6.22

(valori in milioni di euro)

Tratta / Nodo	Costo PPI ott 2003	Costo Dox gen 2003	Variazione	Principali motivazioni delle variazioni
TO – MI	7.029	6.878	+ 151	Tratta Torino-Novara: incremento a seguito di una serie di varianti determinatesi in fase di progettazione di dettaglio
MI – BO	6.435	6.335	+ 100	L'importo complessivo dei lavori è stato adeguato per tener conto delle maggiori risorse necessarie per varianti nel territorio di Modena e per altre varianti connesse principalmente alla definizione di Accordi con gli Enti Locali competenti e con la Società Autostrade
BO – FI	5.205	4.855	+ 350	Variazione in conseguenza dell'adozione nei tratti in galleria di tecnologie finalizzate a conseguire più elevati livelli di sicurezza, nonché a seguito di una riconfigurazione della interconnessione di Pianoro
FI – RM	442	442	0	
RM – NA	5.207	5.207	0	
Nodo di TO	129	129	0	
Nodo di MI	73	73	0	
Nodo di BO	1.200	1.200	0	
Nodo di FI	1.490	1.240	+ 250	Oneri per finanziare la maggiore incidenza di opere di mitigazione ambientale conseguenti alle prescrizioni della Conferenza di Servizi, nonché per adeguare il piano di committenza prevedendo l'esecuzione a cura di un Contraente Generale delle principali nuove infrastrutture AV/AC (nuova stazione, linea passante in galleria e innesti indipendenti alla stazione di Castello);
Nodo di RM	700	644	+ 56	Incremento del costo per far fronte ai maggiori oneri conseguenti a varianti progettuali e a diverse modalità esecutive necessarie a seguito del rinvenimento di preesistenze archeologiche di notevole entità
Nodo di NA	390	374	+ 16	Incremento del costo per far fronte ai maggiori oneri conseguenti al reperimento imprevisto di notevoli estese di siti fortemente inquinati, nonché per realizzare opere viarie, che all'atto della redazione del progetto esecutivo, sono risultate più onerose di quanto precedentemente previsto;
Costi di struttura	258	258	0	
Contingencies	1.002	1.155	- 153	E' stato ridotto il valore delle contingencies, poiché, tenuto conto dell'adeguamento dei valori di nodi e tratte, con il progredire dell'esecuzione del progetto diminuisce in modo corrispondente l'entità delle riserve necessarie per far fronte a imprevisti realizzativi
TOTALE	29.560	28.790	+ 770	

Inoltre, in data 9/12/2003 RFI ha stipulato con TAV una nuova Convenzione con l'intento di rivedere la disciplina dei rapporti tra le due società ed unificare in un unico atto le disposizioni contenute nella Convenzione Originaria e nei successivi atti modificativi.

Il nuovo accordo introduce sostanziali novità all'impianto precedentemente delineato, aspetti che qui brevemente si richiamano:

- la proprietà delle opere eseguite da TAV, una volta ultimate, fermo restando il recupero da parte di TAV di tutti i costi sostenuti e capitalizzati (inclusi spese generali e oneri finanziari) sarà trasferita in capo ad RFI, cui sarà affidato il relativo sfruttamento economico e che diverrà l'unico obbligato nei confronti di ISPA;
- per quanto riguarda l'oggetto, si modificano le precedenti previsioni attribuendo l'esecuzione di alcuni interventi direttamente in capo ad RFI (Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e Tratta Firenze- Roma) e lasciando la committenza a TAV della progettazione esecutiva e della costruzione delle restanti opere dell'asse Torino-Milano-Napoli (tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli nonché gli interventi di adeguamento dei Nodi di Bologna, di Roma e di Napoli) e del progetto definitivo e della costruzione delle tratte del Resto del Sistema (Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova);
- in relazione alla durata del rapporto, l'atto dispone che: "cessi di avere validità ed efficacia alla data dell'ultima delle relazioni conclusive favorevoli di collaudo tecnico amministrativo della specifica Tratta o Nodo di competenza di TAV"; nella convenzione originaria la durata era stata fissata in 50 anni, in ragione dell'attribuzione dello sfruttamento economico a TAV.

Si ricorda, inoltre che in data 23 dicembre 2003 è stato sottoscritto da parte di RFI, TAV e ISPA il contratto di finanziamento (Credit Facility Agreement), ed è stato emanato il Decreto che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione all'attuale fase di costruzione del progetto.

Per completezza di informazione, in merito agli interventi afferenti il cosiddetto "Resto del Sistema AV/AC", la nuova situazione di stima di costo e l'analisi degli scostamenti rispetto alla precedente quantificazione è rappresentata nella successiva tabella:

(Valori in milioni di euro)

Investimento	Stima aggiornata	Stima precedente	Variazione	Cause degli scostamenti
Milano - Genova (3° Valico dei Giovi)	4.719	4.339	+ 380	Esiti seduta CIPE del 29/09/2003 con approvazione Progetto Preliminare e Studio Impatto Ambientale
Milano - Verona	4.720	7.652	+ 159	Lo scostamento è da attribuire all'inserimento di una quota di rischi ed imprevisti quantificata a valle delle progettazioni preliminari
Verona - Padova	2.630			
Nodo di Verona	420			
Nodo di Milano	41			
Contingencies	841	n.d.	+ 841	
TOTALE	13.371	11.991	+ 1.380	

6.6 - Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale

Nel presente paragrafo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2003 relativi ai progetti d'investimenti di Tipo 1 e 2 già avviati alla data 31.12.2003.

In sintesi, R.F.I. riporta una casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti. Il dettaglio degli scostamenti rispetto ai tempi di ultimazione precedentemente previsti è riportato in allegato 7 alla presente relazione.

Gli scostamenti più significativi registrati nel corso del 2003 sono da attribuire a:

Ampliamenti funzionali di progetti già in corso:

- nel progetto "Potenziamento dell'asse Livorno-Pisa", i 18 trimestri di ritardo derivano da un'estensione radicale del progetto, che dal 2003 include la realizzazione di una seconda fase di Piano Regolatore oltre che dall'ampliamento delle funzioni dell'Apparato di Sicurezza di Pisa Centrale, il quale sarà deputato anche alla gestione di gran parte degli impianti di Pisa S. Rossore;
- i 10 trimestri di ritardo rilevati nel progetto "Blocco Automatico Banalizzato Roma-Napoli Via Formia" derivano da una data di attivazione riferita all'estensione del Blocco Automatico Banalizzato da Campoleone a Cisterna di Latina, precedentemente non previsto nel Progetto: il Blocco Automatico Banalizzato tra Casilina e Campoleone, compresi gli Apparat di Sicurezza, verrà attivato nel 2° trimestre 2005, con solo due trimestri di ritardo rispetto al monitoraggio 2002.

Rapporti con le imprese appaltatrici:

- nel "Potenziamento del tratto urbano linea Roma-Viterbo", gli 8 trimestri di ritardo sono una conseguenza indiretta delle scadenti caratteristiche geomeccaniche del terreno in corrispondenza della fermata urbana Quattroventi, che hanno reso necessaria una modifica del progetto originario dando luogo ad un contenzioso con l'appaltatore ed alla sospensione delle attività realizzative, fino all'intervento del Comune di Roma, che ha deciso di realizzare comunque l'intervento, risolvendo il contenzioso con l'appaltatore;
- i progetti "Adeguamento a norma Ponte sul fiume Po" e "Ravenna: prima fase del nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolungamento dorsale FS" hanno registrato 7 trimestri di ritardo, causa difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice, con conseguente rescissione del contratto, necessità di riappaltare i lavori.

Rapporti con gli enti pubblici:

- nel "Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara" si è avuto uno scostamento di 7 trimestri in seguito alla necessità di includere nel bando di gara, le modifiche progettuali derivanti dalla ripianificazione delle attività e dalle prescrizioni dettate in ambito di Valutazione di Impatto Ambientale e di Conferenza di Servizi.

La tabella successiva riporta per singolo intervento gli slittamenti temporali più significativi rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2002, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere.

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Potenziamento asse Livorno-Pisa	18	Il Progetto nel 2003 è stato ampliato in modo radicale includendo nello stesso la realizzazione di una seconda fase di Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Pisa Centrale, la cui pianificazione è stata definita tenendo conto dell'inserimento nell'Apparato stesso anche della gestione di gran parte degli impianti di Pisa S. Rossore.
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	10	La data di attivazione è riferita all'estensione del Blocco Automatico Banalizzato da Campoleone a Cisterna di Latina, precedentemente non previsto nel Progetto. Il Blocco Automatico Banalizzato tra Casilina (e) e Campoleone, compresi gli Apparati di Sicurezza, verrà attivato nel 2° trimestre 2005.
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	8	Le scadenze caratteristiche geomeccaniche del terreno in corrispondenza della fermata Quattroventi, da realizzare nell'ambito del quarto binario Trastevere - S. Pietro, hanno reso necessario introdurre una variante al progetto originario. Ciò ha portato ad un contenzioso con l'appaltatore con sospensione delle attività realizzative ed alla proposta di soprassedere temporaneamente alla realizzazione della suddetta fermata. La decisione del Comune di Roma di realizzare comunque la fermata ha determinato la risoluzione del contenzioso con l'appaltatore, ma lo slittamento della data di attivazione.
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (CIR) dei lavori relativi al corpo stradale e sede delle rampe d'accesso al ponte esistente rialzato, che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella pubblicazione del bando di gara del raddoppio Fabriano - PM 228, a causa delle modifiche da apportare agli elaborati progettuali a seguito delle rilevanti prescrizioni emerse in ambito VIA e CdS, nonché alla ripianificazione delle attività del raddoppio stesso effettuata sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto.
Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolung dorsale FS	7	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà economico/finanziarie ed organizzative dell'impresa appaltatrice dei lavori relativi alle opere civili (COOP Costruttori), con la quale è stato rescisso il contratto, con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie di una società dell'ATI (CIR), affidataria dei lavori relativi al corpo stradale e viadotto Arno della variante Signa - Montelupo, con la quale è stato recentemente rescisso il contratto.
Raddoppio Milano-Mortara	6	Lo slittamento della data di attivazione delle tratte Porta Romana - Gaggiano e Parona - Mortara è dovuto ai maggiori tempi resisi necessari per l'adeguamento della progettazione agli esiti della CdS, con conseguente rivisitazione dei tempi di realizzazione delle opere. Lo slittamento della tratta Cascina Bruciata - Parona è dovuto alla ridefinizione delle fasi realizzative a seguito della progettazione preliminare sviluppata e trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 6 giugno 2003 ai sensi del D.Lgs 190/2002, nonché ai ritardi già maturati nell'approvazione della progettazione preliminare stessa da parte del CIPE.
Raddoppio Bologna-Verona	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'impresa appaltatrice (COOP Costruttori) dei lavori inerenti le fondazioni del nuovo ponte sul Po (tratta Poggio Rusco - Nogarà), che hanno comportato la rescissione contrattuale con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Raddoppio Messina-Siracusa	6	Lo slittamento della data di attivazione è causato dalla ripianificazione per fasi funzionali delle attività realizzative del raddoppio della tratta Catania Ognina - Catania C.le, effettuata a valle della conclusione della progettazione definitiva, allo scopo di ridurre in maniera significativa l'impatto sulla circolazione ferroviaria, rispetto a quanto previsto nell'ambito della progettazione originaria, nonché al recepimento delle modifiche progettuali richieste dal Comune di Catania. La ripianificazione, consiste nella realizzazione in prima fase dei soli lavori relativi al binario di raddoppio, con attivazione dello stesso nel primo trimestre 2008; successivamente i lavori di adeguamento dell'esistente binario e la realizzazione delle fermate verranno effettuati in regime di interruzione della circolazione, con riattivazione dell'esistente binario adeguato nel secondo trimestre 2009.
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	6	A seguito della mancata definizione del protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Puglia e Regione Basilicata, è intervenuta l'interruzione delle attività negoziali relative alla galleria Venusio ed alle opere allo scoperto della tratta Matera La Martella - Venusio, con conseguente sospensione della pianificazione del sottoprogetto. La data indicata si riferisce alla sola tratta Ferrandina - Matera La Martella, il cui slittamento è causato dalle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (ATI CIR) delle prestazioni integrate, con il quale è stato rescisso in danno il relativo contratto con conseguente necessità di riappaltare i lavori.
Raddoppio Palermo-Messina	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al protrarsi dei tempi per la chiusura della CdS relativa al raddoppio Fiumetorto - Castelbuono, nonché alla necessità di realizzare ulteriori opere a seguito delle prescrizioni emerse nel corso della stessa, da eseguirsi in presenza di esercizio ferroviario.
Sistemazione Nodo di Bari	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alle difficoltà organizzative ed economico/finanziarie dell'appaltatore (CIR) dei lavori relativi alla linea di raccordo Bari S.A. - Bari P.N., nell'ambito del sottoprogetto "Variante dell'ingresso della linea Bari - Taranto nel nodo e Cantiere Formazione Treni", con il quale è stato rescisso il contratto in danno con conseguente necessità di riappaltare i lavori.

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Napoli smist. costruz. IDP	6	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto al ritardo nella disponibilità di alcune aree, interessate anche dai lavori del 2° lotto della penetrazione urbana della linea AV RM-NA, che procedono in ritardo a causa del ritrovamento di siti inquinati, nonché alle problematiche economiche dell'impresa Pontello capogruppo mandataria dell'ATI realizzatrice dell'intervento.
Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di Interscambio	6	Scostamento da attribuire all'allungamento dei tempi di approvazione da parte degli Enti Locali
Ricerca ERTMS	6	Ritardo del fornitore Alstom riguardo allo sviluppo del sistema ERTMS e conseguente ritardo nella messa a punto dei test definitivi di sistema e loro effettuazione
Ripetizione discontinua Nodo di Roma	6	Problematiche connesse complessità dei Nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 85% dei km di linea previsti.
Ripetizione discontinua Nodo di Napoli	6	Problematiche connesse alla complessità dei nodi. Al 31/12/2003 sono stati attivati all'esercizio il 70% dei km di linea previsti.
Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	5	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai ritardi maturati nella consegna dei lavori relativi alle opere civili, armamento e TE, tratta Salone - Lunghezza, per mancanza dei requisiti dell'impresa migliore offerente in sede di gara, con conseguente necessità di espletare le attività amministrative per selezionare il subentrante. Inoltre, prima di procedere all'affidamento, si è dovuto attendere l'esito, favorevole per RFI, del ricorso al TAR di uno dei partecipanti alla gara.
Collegamento Aeroporto Malpensa	5	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto alla necessità di procedere al riappalto delle opere civili, dell'armamento e TE, con conseguente riprogrammazione dell'attività realizzativa, a seguito delle difficoltà economico/finanziarie e organizzative della ditta (COOP Costruttori) miglior offerente in sede di gara e dell'impossibilità di aggiudicare all'impresa seconda classificata, che non ha confermato la validità della propria offerta.
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	5	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito delle pesanti prescrizioni emerse in sede di CdS.
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	5	Ritardo nell'approvvigionamento dei materiali necessari. Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento 31/03/2004 saranno in esercizio l'80% dei km di linea previsti.
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	5	Ridotta disponibilità per effettuazione Commissioni Visita Tecniche per consegna all'esercizio. Alla data di riferimento del 31/03/2005 saranno in esercizio il 50% dei km di linea previsti.
Passante P.ta Susa-Lingotto e collegamento P.ta Susa bivio P.ta Nuova	4	Lo slittamento della data di attivazione dell'Apparato di Sicurezza di Torino Lingotto è dovuto a gravi ritardi nell'esecuzione delle prestazioni da parte della ditta appaltatrice.
Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna	4	A causa dell'interferenza della realizzazione delle fermate di Prati di Caprara, Aeroporto, S. Vitale con i lavori AV interessanti il Nodo di Bologna, considerati prioritari, nonché del ritardo nella conclusione dell'iter approvativo da parte del Comune di Bologna di alcune opere di soppressione PL, propedeutiche ai lavori relativi alla fermata Zanardi, le citate fermate sono state stralciate dall'appalto relativo alla seconda fase del Progetto, con conseguente ripianificazione delle attività. Nel 2003 sono state attivate le fermate di Ozzano, Fungo, Pianoro e Rastignano.
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'approvazione della variante progettuale, definita con gli Enti Locali, per il sottoattraversamento del fiume Dora, che rende impossibile la realizzazione per fasi funzionali del quadruplicamento tra Dora e Stura, per cui si è reso necessario unificare i due Progetti di quadruplicamento delle tratte P.ta Susa - Dora e Dora - Stura in un solo Progetto, includendo nello stesso anche la realizzazione del fabbricato viaggiatori di Torino P. Susa, con conseguente ridefinizione dei tempi di ultimazione.
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto sia al protrarsi della CdS relativa alla tratta Solignano - Osteriazza, a seguito della decisione di alcuni Enti Locali di esprimere il proprio parere solo a valle della chiusura della procedura VIA, sia all'allungamento dei tempi progettuali per recepire le prescrizioni formulate in sede di CdS, sia alla riprogrammazione delle attività realizzative effettuata a valle della progettazione definitiva arricchita ai fini dell'Appalto Integrato.
Raddoppio Bari-Taranto	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente all'allungamento dei tempi di approvazione del progetto preliminare del raddoppio della tratta Bari S. Andrea - Bitetto, trasmesso il 7 marzo 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi del D.Lgs. 190/2002, per consentire la formulazione della successiva proposta al CIPE per la pronuncia della compatibilità ambientale e localizzazione delle opere. La data indicata si riferisce al completamento del raddoppio della linea. Sono comunque previste le seguenti fasi funzionali di raddoppio: - tratta Acquaviva - Gioia del Colle; - tratta Massafra - Taranto; - tratta Palagianello - Massafra; - tratta Castellaneta - Palagianello.
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	4	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente ai maggiori tempi richiesti per l'arricchimento della progettazione definitiva a seguito delle prescrizioni della CdS. I programmi per la realizzazione sono stati modulati in modo da conseguire nel 1° trimestre 2007 l'attivazione del raddoppio con esclusione del PRG di Serramanna, Villasor e Samassi e del BAB.