

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (trimestri)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Linea BERGAMO - TREVIGLIO: raddoppio	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento delle attività di progettazione del Piano Regolatore e dell'Apparato di Sicurezza di Bergamo a seguito dei maggiori tempi necessari per la definizione delle specifiche funzionali, che hanno dovuto recepire alcune richieste del Comune di Bergamo sull'utilizzazione delle aree oggetto di PRG. La data indicata si riferisce all'Apparato di Sicurezza di Bergamo, il raddoppio si attiva nel 2° trimestre 2005.
COSTRUZ. CAPANNONE PER MAT. ORDINARIO ED AV	4	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto a ritardi nel rilascio delle autorizzazioni per la bonifica da ordigni bellici, nonché all'allungamento dei tempi necessari per la consegna lavori a seguito della indisponibilità di alcune aree.
Rilevamento termico Boccole	4	Interferenza con realizzazione altri appalti - Indisponibilità alimentazioni elettriche
Copertura radio in galleria	4	Riclassificazione impianti Tirrenica - Nodo Genova

Il processo di valutazione delle cause dei ritardi è ovviamente connesso a quello di analisi dell'aumento dei costi, per i quali il Ministero ha avviato un'indagine specifica.

La maggior parte delle cause che incidono sull'incremento delle previsioni di spesa, infatti, determina anche slittamenti sui tempi di esecuzione. Per tale motivo, è in fase di elaborazione un sistema specifico di monitoraggio che individui un'opportuna classificazione nelle macrocause che determinano le principali variazioni di tempi e costi dell'opera, rispetto alle previsioni iniziali e che, a seguito dell'analisi e dell'elaborazione dei dati raccolti, possa consentire di individuare le azioni correttive ai fini della eliminazione/mitigazione di detti eventi.

6.7 - Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2003 sono stati soppressi complessivamente 2.924 passaggi a livello, dei quali 1.306 sulla rete fondamentale e 1.618 su quella complementare.

Si registra, al 31/12/2003, l'esistenza di 7.233 passaggi a livello (P.L.): la loro distribuzione è sintetizzata nella tabella che segue.

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	813	122
Rete Complementare	4.777	1.521
Sub-totale	5.590	1.643
TOTALE	7.233	

Nell'ultimo quadriennio sono stati soppressi un totale di 606 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella tabella successiva:

Anno	P.L. soppressi
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
TOTALE	606

contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, 117 per l'anno 2002 e 115 per l'anno 2003.

Sulla base delle risorse stanziata alla data del 31/12/2003 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 544 P.L. a valere sui fondi delle leggi 189/83, 354/98 e nell'ambito di altri interventi di potenziamento.

La soppressione di ulteriori 281 P.L. è prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria (quadruplicamenti, raddoppi, varianti).

Inoltre, sono in corso le progettazioni esecutive di opere, già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria, per la soppressione di ulteriori 60 P.L. .

In sintesi, come mostrato nella tabella seguente, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 885 P.L.

Rete ferroviaria	Interventi soppressivi in corso	Ulteriori interventi soppressivi	Interventi di soppressione con progettazione in corso
Rete Fondamentale	304	187	50
Rete Complementare	240	94	10
Sub-totale	544	281	60
TOTALE	885		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 885 P.L. sono stati così definiti:

- 128 P.L. entro il 2004;
- 136 P.L. entro il 2005;
- 181 P.L. entro il 2006;
- 220 P.L. entro il 2007;
- 220 P.L. entro il 2008.

Rispetto alla relazione di monitoraggio al 31/12/2002 si registra un aumento di ulteriori 124 interventi soppressivi, una riprogrammazione degli interventi, con conferma del numero di interventi sulle previsioni per il periodo 2004-2006, una riduzione sul numero previsto per il 2007 ed un allungamento al 2008 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 6.348 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	340	52
Rete Complementare	4.493	1.463
Sub-totale	4.833	1.515
TOTALE	6.348	

6.8 – Monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno

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.

6.8.1 – Le contabilizzazioni

In base ai dati forniti da R.F.I., nel corso del 2003 per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 688 milioni di euro, pari al 31% del totale nazionale, con un incremento di un punto percentuale rispetto al corrispondente valore del 2002.

(valori in milioni di euro)

Gruppo di Programmi		Contabilizzato Mezzogiorno anno 2002	Contabilizzato Mezzogiorno anno 2003
DI	Direttrici	234	272
ND	Nodi	92	77
PL	Piano Soppressione P.L.	10	18
PM	Potenziamento impianti intermodali	0	0
TD	Tecnologie Innovative Diffuse	0	0
NG	Acquisto Navi Traghetto	7	-0
II	Immobilizzazioni Immateriali	10	13
TOTALE TIPO 1 E 2		353	379
AR	Acquisti e Rimpiazzi	12	15
AI	Ammodernamento Infrastrutturale	59	56
SM	GSM-R	11	17
II	Immobilizzazioni Immateriali	0	1
IC	Interventi a completamento	24	23
ME	Mantenimento in Efficienza	2	2
SO	Manut. straordinaria ed Obblighi di legge	117	131
PL	Piano Soppressione P.L.	-	8
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	0
CF	Rete cavo a fibra ottica	-	1
RS	Ricerca e Sviluppo	-	7
SS	Rigualificazioni Stazioni	12	20
MT	Sistema controllo marcia treni	6	12
SC	Sviluppo a Completamento	10	15
TT	Sviluppo Traffico Tradizionale	0	1
TOTALE TIPO 3		254	309
TOTALE INVESTIMENTI RETE CONVENZIONALE		608	688
TOTALE ITALIA RETE CONVENZIONALE		2.058	2.223
PERCENTUALE SUD		30%	31%

Confrontato con quello dell'anno precedente, il dato del 2003 rappresenta un incremento del 13%, confermando i significativi risultati conseguiti nell'ultimo periodo in termini di crescita dei volumi di spesa destinata alle regioni del Mezzogiorno. Nel triennio 2001-2003, infatti, si è registrato un volume medio annuo di contabilizzazioni superiore del 46% rispetto alla media annua riferita al periodo 1993-2000.

	1993-2000	2001	2002	2003
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete convenzionale)	3.323	529	608	688
valore medio	415	608		

A livello complessivo, i gruppi di programmi sulla Rete convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2003 risultano più consistenti riguardano le direttrici (272 Meuro, il 40% della spesa totale al Sud ed il 47% di quanto speso per lo stesso programma sull'intero territorio), la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (131 Meuro) ed i nodi (77 Meuro).

Il 47% della spesa è stato sostenuto per interventi diffusi e tra questi il 70% del totale è relativo alla manutenzione straordinaria.

Il restante 53% della spesa totale è stata sostenuta per opere di potenziamento e sviluppo della rete: le voci di spesa più rilevanti sono relative alla Rete Siciliana (14%), Direttrice Adriatica (13%) e nodo di Napoli (6%).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2003):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 82 M€);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 38M€);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 34 M€);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 26 M€);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 23 M€);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 23 M€);
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 22 M€).
- il potenziamento tecnologico della Bologna-Bari (circa 22 M€);
- il raddoppio Bari-Taranto (circa 12 M€);

Nel corso del 2003 sono state avviate gare d'appalto per un valore complessivo di circa 1.051 milioni di €.

Inoltre, sono stati stipulati contratti con i soggetti aggiudicatari per l'esecuzione dei lavori per circa 122 milioni di €.

6.8.2 – Le attivazioni

Nel corso del 2003, nelle regioni del Mezzogiorno sono state concluse ed attivate opere di velocizzazione e di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale. In dettaglio sono state attivate le seguenti opere:

- **4 Km di varianti di linea** in **Sicilia** di cui: **km 2** tra Barcellona e Terme V. e **km 2** tra Pace del Mela e S. Filippo;
- **17 Km di varianti di linea** in **Puglia** di cui: **km 3** nella tratta Cozze – Polignano, **km 14** nella tratta Lesina – S. Severo;
- **1 Km di varianti di linea** in **Calabria** nella tratta Eccellente – Francavilla;
- **12 Km di blocco automatico banalizzato** in **Puglia** nella tratta S. Margherita – Barletta;
- **Km 2 di blocco automatico banalizzato** in **Campania** nella tratta Pozzuoli - Napoli C.F.;
- **14 Km di blocco conta-assi** in **Sicilia** di cui: **km 5** nella tratta S. Agata - S. Fratello e **km 9** tra Caronia e S. Stefano;
- **25 Km di elettrificazioni** in **Abruzzo** sulla tratta Giulianova a Teramo;
- **63 Km di SCC (Sistema di Comando e Controllo)** in **Puglia** nella tratta Cerignola – Barletta.

Il quadro degli interventi sulla rete del Sud include, inoltre, specifici interventi mirati all'incremento della sicurezza, come quelli relativi alla soppressione dei Passaggi a Livello (PL).

Nel corso del 2003 sono stati soppressi nel Mezzogiorno un totale di 32 PL a fronte delle complessive 633 soppressioni avvenute nel periodo 1991-2002. Nella successiva tabella viene illustrato il dettaglio.

Regione	PL soppressi (1991-2002)	PL soppressi (2003)
Abruzzo	55	6
Basilicata	19	-
Calabria	30	1
Campania	109	6
Molise	8	-
Puglia	178	10
Sicilia	189	9
Sardegna	45	-
Totale Sud	633	32

6.8.3 – I ritardi

Nonostante il progressivo trend di crescita della capacità di spesa manifestato negli ultimi anni al Mezzogiorno, alcuni progetti registrano ritardi rispetto alle stime sui tempi di ultimazione precedentemente determinate.

Tra questi, si evidenziano:

- Raddoppio Messina-Siracusa (18 mesi);
- Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (18 mesi);
- Raddoppio Palermo-Messina (18 mesi);
- Sistemazione Nodo di Bari (18 mesi);
- Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (15 mesi).

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI, emergono principalmente nelle fasi approvative con gli Enti territoriali e per difficoltà degli appaltatori che portano alla rescissione dei contratti ed alla conseguente necessità di riappaltare i lavori.

6.8.4 – Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), approvato dal CIPE il 29 settembre 2002 prevedeva, a fronte di ulteriori risorse complessive pari a 200 milioni di euro, l'accelerazione, nella fase di realizzazione, di 7 progetti già riportati nel Contratto di Programma e ubicati nel Mezzogiorno.

Con l'aggiornamento del PPI (versione ottobre 2003), approvato dal CIPE il 13 novembre 2003, il Gestore ha confermato, nella maggior parte dei casi, le possibilità di accelerazione della fase di esecuzione, manifestando, tuttavia, su tutti i sette progetti, rispetto alla data precedentemente stimata in virtù dell'accelerazione, uno slittamento dei tempi necessari all'attivazione delle opere. Uno dei progetti, inoltre, ha riportato un aumento del valore dei costi legati all'accelerazione della fase esecutiva. Con la Delibera di approvazione è stato richiesto al gestore un ulteriore miglioramento del programma predetto attraverso una serie di azioni da mettere in atto.

Con l'aggiornamento del citato PPI presentato da ultimo da RFI (maggio 2004), che verrà sottoposto prossimamente all'esame del CIPE, il Gestore comunica di avere predisposto, all'uopo, una serie di clausole da inserire nei contratti d'appalto che, da un lato, dettano prescrizioni al fine di operare in tempi più contenuti, dall'altro, sono in grado di remunerare il maggior costo dei cantieri e determinano i presupposti perché l'appaltatore raggiunga l'obiettivo di una più celere attivazione degli impianti.

Le logiche che hanno ispirato tali clausole introdotte nei contratti d'appalto sono essenzialmente di tre diversi tipi:

- la prima modalità consiste nella ricerca di tecniche di costruzione e articolazione di fasi realizzative e dei cantieri, non più tarata sul tradizionale principio di ricercare l'ottimizzazione di tempi e costi, ma su quello contingente di ricercare una ragionevole riduzione dei tempi di costruzione anche a fronte di un relativo maggiore costo delle opere stesse;

- la seconda modalità consiste nel prevedere che l'appaltatore organizzi simultaneamente tutti i cantieri con maestranze ed attrezzature adeguate alla completa utilizzazione delle possibilità consentite dalla natura dei luoghi;
- la terza modalità consiste nel coinvolgere l'appaltatore negli obiettivi della committenza attraverso il conferimento di premi a fronte del raggiungimento effettivo di obiettivi rilevanti.

L'entità degli oneri previsti nel PPI del 2003 per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

Per quanto riguarda il programma delle accelerazioni, alcuni dei progetti, pur conservando sostanzialmente la previsione di accelerazione della fase realizzativa, registrano uno slittamento in avanti delle date di attivazione rispetto alle stime del PPI precedente. Si riporta di seguito una tabella con indicazione degli scostamenti e delle relative cause così come riportate da RFI.

Progetto-tratta	Scostamento	Cause
Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti	10 mesi	Protrarsi dell'iter per la valutazione dell'impatto ambientale, tuttora in corso.
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto	5 mesi	Adeguamento del progetto a seguito richieste avanzate nel corso dell'istruttoria di approvazione del Progetto Preliminare.
Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	3 mesi	Formalizzazione chiusura Conferenza di Servizi per attesa parere favorevole Ministero dell'ambiente.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	7 mesi	Protrarsi Conferenza di Servizi. Revisione programma a seguito osservazioni EE.LL.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Ogliastrillo-Castelbuono	18 mesi	Passaggio ad attività negoziale tipo "General contractor"; necessità di ulteriori coperture finanziarie.

6.8.5 – Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE 85/2002

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

- Roma-Pescara;
- Venafro-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;
- Siracusa-Ragusa-Gela;

- S.Gavino-Sassari-Olbia.

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.

Per i citati studi lo schema di 3° Addendum al CdP 2001-2005, già esaminato con esito favorevole nella seduta del Pre-CIPE del 1° Aprile scorso ed in attesa del definitivo esame da parte del CIPE, dispone il finanziamento degli studi stessi e dell'avvio della prima fase di progettazione.

Il Gestore dell'infrastruttura ha trasmesso negli scorsi mesi la documentazione relativa agli studi stessi. Per ciascuna delle relazioni, gli studi prodotti propongono delle soluzioni alternative, a seconda che la linea stessa permetta al trasporto su rotaia di competere con il servizio pubblico su gomma o con quello privato.

Per la valutazione di tali proposte, al fine di indicare ad RFI la soluzione progettuale da adottare, è stato costituito un tavolo tecnico cui partecipano le strutture preposte del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Un primo esame istruttorio ha evidenziato la necessità che il Gestore fornisca ulteriori elementi ritenuti necessari per la decisione, e, tra questi, una analisi benefici-costi che permetta la valutazione dell'investimento anche dal punto di vista sociale, oltre a quello strettamente "aziendale".

RFI ha recentemente trasmesso la documentazione richiesta. Una volta terminato l'esame delle integrazioni, il tavolo tecnico potrà comunicare al CIPE l'esito della definitiva attività istruttorio, presumibilmente contestualmente all'istruttorio già avviata per l'esame dell'aggiornamento 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti.

6.8.6 – Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale

Come è noto, la delibera CIPE n. 2/2003 - nel ribadire quanto già previsto dalla precedente Delibera 85/2002 - prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettui un'attività di reporting sullo stato di avanzamento delle progettazioni per verificare se il gap di capacità progettuale, in particolare per il Mezzogiorno, vada progressivamente riducendosi nel tempo.

Il monitoraggio specificamente attuato, ha evidenziato, nella precedente rilevazione, che, specie al Sud del Paese la percentuale sul numero delle opere ultimate risultava assai ridotta, ma che, comunque, la percentuale degli interventi in fase di Progettazione Definitiva nel Mezzogiorno era notevolmente maggiore di quella relativa agli interventi ubicati nel Centro-Nord. Lo stato avanzato delle progettazioni lasciava presupporre una rapida cantierizzazione di queste opere.

Con la proposta di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) presentata dal Gestore dell'infrastruttura nel mese di maggio 2004, viene fornito un focus (dati ad aprile 2004) sullo stato di avanzamento del parco di progetti considerato. Questa analisi tiene conto

dell'aggiornamento delle stime dei costi susseguente al PPI (versione ottobre 2003) già approvato, e della attuale proposta di aggiornamento che comporta un'ulteriore revisione delle stime dei costi e l'ampliamento del numero degli investimenti considerati.

Il valore dei progetti sottoposti ad analisi, tenendo conto degli aggiornamenti, ammonta complessivamente a circa 41,2 miliardi di euro. Trattasi degli interventi previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 esclusi Diffusi ed AV/AC.

Il confronto tra i valori attuali e quelli rilevati nel 2003 è avvenuto tenendo conto della possibilità di distorsioni, vista la modifica del valore complessivo del parco progettuale. Tale incremento, che si attesta in totale nell'ordine del 7%, una volta distribuito sull'intero "contenitore", non influenza significativamente la lettura dei risultati.

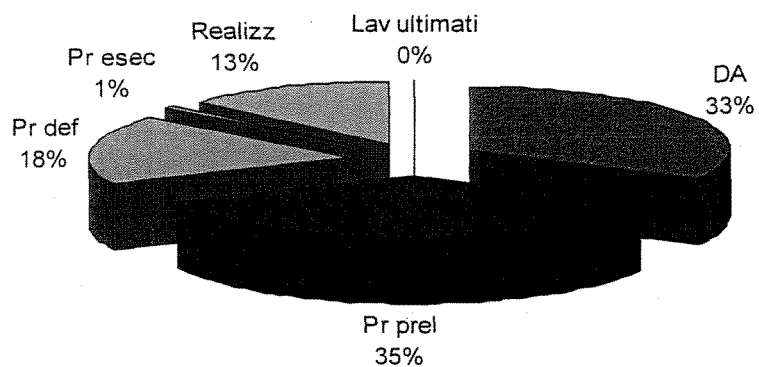
L'analisi è stata condotta, come nella precedente rilevazione, considerando come unità elementare di indagine i singoli sottoprogetti relativi agli interventi ricompresi nel gruppo esaminato. Per ciascuno di essi è stata identificata la fase del ciclo progettuale/realizzativo in base alle seguente classificazione:

- Da Avviare (DA)
- Progettazione preliminare (Pr prel.)
- Progettazione definitiva (Pr def.)
- Progettazione esecutiva (Pr esec.)
- In fase di realizzazione (Realizz.)
- Lavori Ultimati (Lav. ultimati)

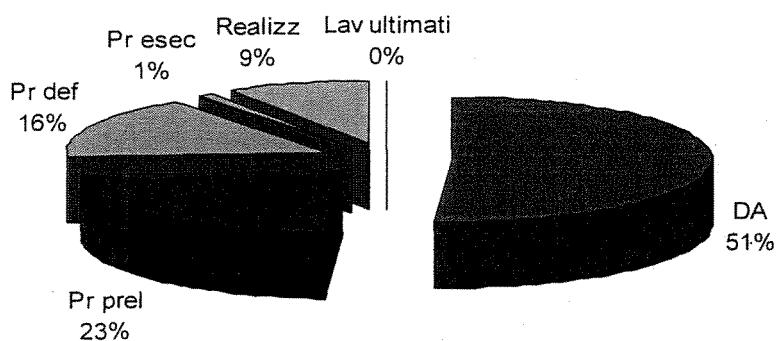
Il dimensionamento del campione è avvenuto associando ad ogni singola fase progettuale/realizzativa il valore del relativo sottoprogetto. Come è ovvio, successivamente i dati sono stati aggregati per stato di avanzamento e per localizzazione geografica.

Gli esiti dell'analisi sono rappresentati per mezzo dei seguenti diagrammi a torta, che raffrontano la situazione aggiornata con quella presentata nella scorsa rilevazione (PPI 2003).

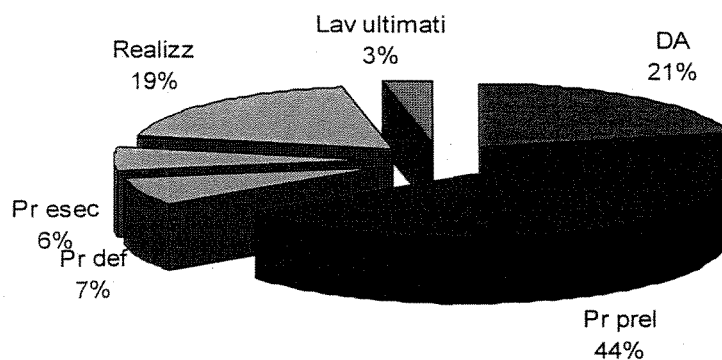
SUD 2004



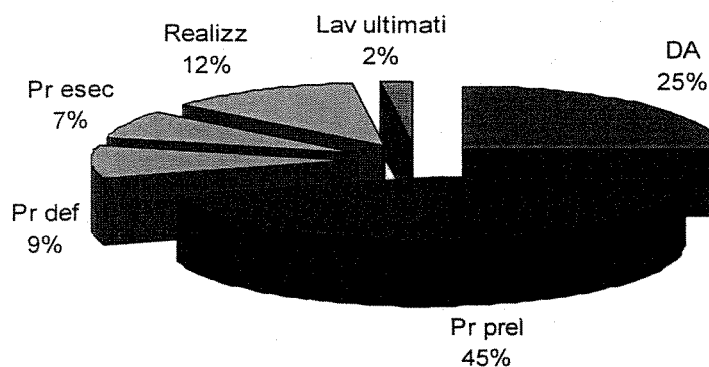
SUD 2003



CENTRO-NORD 2004



CENTRO-NORD 2003



Le successive tabelle riportano analiticamente i dati suesposti. Come si vede, le due fasi progettuali più avanzate (Definitiva ed Esecutiva) sono state ulteriormente aggregate con i lavori in corso di realizzazione e con quelli ultimati (fase pre-realizzativa), per permettere una serie di considerazioni supplementari.

SUD		PPI 2003		PPI 2004			delta %	
				19,2 miliardi €				
DA	param	51%	51%	6,3	33%	33%	-18%	-18%
PP	prelim	23%	23%	6,7	35%	35%	12%	12%
PD	def/real	16%	26%	3,4	18%	32%	2%	6%
PE		1%		0,2	1%		0%	
REALIZZ.		9%		2,5	13%		4%	
LAV.U.		0%		0,0	0%		0%	
TOT		100%	100%	19,2	100%	100%		

CENTRO-NORD		PPI 2003		PPI 2004			delta %	
				22,1 miliardi €				
DA	param	25%	25%	4,6	21%	21%	-4%	-4%
PP	prelim	45%	45%	9,7	44%	44%	-1%	-1%
PD	def/real	9%	30%	1,5	7%	35%	-2%	5%
PE		7%		1,3	6%		-1%	
REALIZZ.		12%		4,2	19%		7%	
LAV.U.		2%		0,7	3%		1%	
TOT		100%	100%	22,1	100%	100%		

Dall'esame dei risultati delle elaborazioni, si osserva come nel Mezzogiorno il valore degli interventi "Da Avviare" si riduca di 18 punti, dal 51% al 33%, con un conseguente aumento nella fase di "Progettazione preliminare", che registra una crescita di 12 punti percentuali, dal 23% al 35%. Nelle fasi successive si evince un incremento della "Progettazione definitiva" (+2%) e della "Realizzazione" (+4%), mentre per le rimanenti classi si confermano i precedenti valori già rilevati lo scorso anno.

Le fasi prossime alla soglia di realizzazione (Progettazione definitiva ed esecutiva) sono più consistenti nel Sud (19%) rispetto al dato del Centro-Nord (13%), anche se quest'ultimo presenta un valore più alto collocato nella fase di progettazione esecutiva (6% contro 1% del Sud).

Il gap tra il Sud ed il Centro-Nord sui progetti "Da Avviare" si riduce da 26 a 12 punti di differenza, mentre nella fase di "Progettazione preliminare" tale delta si riduce da 22 a 9 punti percentuali. Negli stadi successivi, si evidenzia una situazione relativa sostanzialmente invariata per le fasi di "Progettazione esecutiva" e di "Lavori ultimati", mentre si amplifica la forbice tra le due aree nelle fasi di "Progettazione definitiva" (dal 7% all'11% a favore del Sud) e di "realizzazione" (dal 3% al 6% in favore del Centro-Nord).

In definitiva, rispetto allo scorso anno nel Mezzogiorno si riscontra una consistente riduzione del valore degli interventi ancora in fase "Da avviare" a beneficio degli altri stadi del ciclo progettuale/realizzativo con una distribuzione più equilibrata tra le varie fasi, mentre al Centro-Nord si registra un travaso più regolare dalle fasi progettuali a quelle realizzative rispetto al Sud.

Certamente si inizia a vedere una certa riduzione del gap tra le due aree del Paese, soprattutto nelle fasi progettuali iniziali, come era lecito attendersi. Il processo di omogenizzazione è comunque non breve, e nelle fasi intermedie non può prescindere dalle difficoltà spesso rinvenienti nel corso dell'attività progettuale ed approvativa. Certamente i risultati attesi non potranno che evidenziarsi nel medio-lungo periodo.

In ogni caso occorre evidenziare che la lettura dei risultati deve tenere in conto gli interventi recentemente introdotti con il PPI 2003. Al Sud si registra infatti una significativa presenza di “nuovi” investimenti ancora in fase di avvio (quali i sette progetti individuati dalla delibera CIPE 85/02) il cui peso è quantificabile intorno al 30% contro un dato corrispondente, relativo all'insieme del Centro-Nord, di poco superiore al 10%.

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 2003 dal Gruppo F.S., considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a circa 7.000 milioni di euro, con un incremento del 28% rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2002.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2003 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo, contabilizzazioni pari a circa 2.500 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 5% sui progetti.

Le contabilizzazioni relative al 2003 sono comunque superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2002.

Per quanto riguarda il Sistema AV/AC, le contabilizzazioni del 2003 relative alla fonte Stato diminuiscono, come è ovvio attendersi, in quanto, il finanziamento dell'asse Torino-Milano-Napoli avviene attraverso Infrastrutture SpA, venendo assicurata dallo Stato, per il momento, la sola quota relativa agli interessi intercalari.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2003 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 29.800 milioni di euro, rappresenta circa il 55% dei corrispondenti finanziamenti (53.920 milioni di euro) e l'83% delle somme effettivamente erogate a favore di F.S. (35.847 milioni di euro).

Anche le Relazioni degli ultimi anni avevano evidenziato una notevole differenza tra il totale delle erogazioni "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Le percentuali confermano la tendenza rilevata nell'ultima Relazione di monitoraggio.

Su detta differenza, che risulta, al 31/12/2003 pari a circa 6 miliardi di euro, il confronto avviato con la capogruppo FS SpA ha evidenziato che le risorse erogate in eccesso (cassa) non sono (se non in parte) immediatamente liberabili in quanto impiegate in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato.

In merito, il Gruppo Ferrovie, ha riferito di aver intrapreso un'azione di recupero graduale le cui modalità dipenderanno dalle indicazioni che perverranno dall'Azionista e dai tempi con cui verranno liquidate le citate partite creditorie nei confronti del Gruppo.

➤ *FS S.p.A.:*

Gli investimenti su fonti Statali 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.