

➤ *Trenitalia S.p.A.:*

Gli investimenti che ricadono su asset di Trenitalia S.p.A. presentano, per la parte relativa ai finanziamenti recati dallo Stato (6.427 milioni di euro), una percentuale di realizzazione complessiva del 92% circa.

La quota più consistente è certamente quella relativa all'acquisto ed alla ristrutturazione del materiale rotabile, che presenta percentuali di realizzazione pari a circa il 94%.

L'importo contabilizzato nel 2003 (1.174 milioni di euro, dei quali 346 fonte Stato) fa rilevare un aumento del 10% rispetto a quello fatto registrare nel 2002. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2003 (346 milioni di euro) continuano a manifestare una lieve flessione rispetto agli anni precedenti (437 milioni di euro nel 2000, 412 nel 2001, 385 nel 2002): tale flessione appare comunque fisiologica, in considerazione del fatto che il programma di investimenti finanziati dallo Stato tende ad esaurirsi.

Trenitalia S.p.A. prevede di completare nel 2007 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato - contrattualizzati, da ultimo, con il II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000 - con previsioni annuali di spesa simili a quelle fornite lo scorso anno; si registra, inoltre, uno slittamento in avanti, di un anno, sulle previsioni fornite nella precedente relazione annuale.

➤ *R.F.I. S.p.A.:*

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2002 una somma pari a 6.077 milioni di euro (+ 36% rispetto al 2002), di cui circa 3.850 relativi al sistema AV/AC.

Tale cifra (6.077 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2003 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti, registrando un incremento del 2% (5.754 contro 5.618 Meuro, dati al netto degli interessi intercalari relativi all'AV/AC).

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI ha effettuato nell'anno 2003 contabilizzazioni per 2.634 milioni di euro, con una diminuzione in percentuale del 21% circa rispetto al 2002 (3.336 Meuro). Come è ovvio, 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. Tale incremento è comunque inferiore a quello registrato lo scorso anno (+15% rispetto al 2001).

▪ *Contratto di Programma 1994-2000*

Anche quest'anno si rileva che, nonostante gli incrementi della capacità di spesa, lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi

Addenda) non confluiti nel nuovo Contratto di Programma 2001-2005 è piuttosto basso. Esso, infatti, si aggira intorno all'84%, ma su tale dato pesa, ovviamente, il più volte citato passaggio, dal vecchio al nuovo Contratto di Programma, di progetti che hanno evidenziato aumenti di costo e che, pertanto, non vengono considerati.

Inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di esecuzione dei lavori e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio. Come si è già riferito, il completamento di tutti gli interventi relativi a tale Contratto è previsto per il 2008, con un apparente anticipo di due anni sulle previsioni di ultimazione del rilevamento dello scorso anno: l'anticipo sui tempi di ultimazione del programma, rispetto alla precedente relazione di monitoraggio (2010), è dovuta, anch'essa, al passaggio di un certo numero di progetti al Contratto di Programma 2001-2005.

I seguenti progetti, invece, presentavano ritardi consistenti già gli scorsi anni e registrano ulteriori slittamenti (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona (21 mesi nel 2001, 12 nel 2002, 6 nel 2003 - SAL/CVI 46%);
- Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano (18 mesi nel 2002, 6 nel 2003 - SAL/CVI 97%).

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano ritardi consistenti sono:

- Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara (21 mesi - SAL/CVI 71%);
- Ravenna: prima fase nuovo scalo merci canale Candia per merci pericolose e prolung.dorsale FS (21 mesi - SAL/CVI 36%);
- Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli (18 mesi - SAL/CVI 83%);
- Sistemazione Nodo di Bari (18 mesi - SAL/CVI 34%).

Tra le cause più importanti cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano i rapporti con le imprese appaltatrici e le conseguenti rescissioni dei contratti.

Continuano a mostrare, come negli ultimi rilevamenti, contabilizzazioni estremamente ridotte (spesso nulle) i progetti di investimento relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Inoltre, per circa il 19% degli 85 progetti di tipo 1 e 2 analizzati, RFI non fornisce alcuna data certa di ultimazione, essendo in corso (ma tale attività era già stata rilevata lo scorso anno) una ripianificazione delle attività realizzative. Per tale motivo appare evidente che il completamento del parco dei progetti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 possa andare ben oltre l'anno 2008.

Sempre con riferimento agli interventi non confluiti nel Contratto di Programma 2001-2005, invece, notevole sviluppo continuano a mostrare i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi (Firenze, Roma, Milano e Napoli in particolare) e sulle Direttrici (Adriatica, Rete Sarda). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 69% del costo preventivato. Per le Direttrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno all'81%.

▪ *Contratto di Programma 2001-2005*

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti sulla Rete convenzionale, nel corso del 2003 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari al 46% del valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere consuntivate al 31/12/2003 risulta pari a 8.119 Meuro, dei quali 1.361 contabilizzati nel corso del 2003 contro i 932 del 2002.

Globalmente, il contabilizzato sulla rete tradizionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta al 15% del costo complessivo ed al 40% dei corrispondenti finanziamenti.

Si torna a sottolineare che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio (al 31.12.2002), le cifre relative al 2002 ed ai precedenti anni sono variate per effetto di:

- passaggio di alcuni progetti dal CdP 1994-2000 al nuovo accordo, di cui si è già ampiamente riferito nel corso della trattazione;
- inclusione del dato di spesa, pari a circa 10 Meuro maturati nel corso del 2002, relativo alla “Partecipazione al capitale sociale della Società Stretto di Messina SpA”, investimento in precedenza non previsto nell’ambito del Contratto, ed inserito per la prima volta nel PPI – versione 2003 e prossimamente oggetto di contrattualizzazione in occasione della stipula del Terzo Addendum.

In ogni caso, l’impulso maggiore all’aumento della spesa per il 2003 è venuto dagli investimenti previsti dalla Tabella 2 e dagli investimenti di manutenzione straordinaria previsti dalla Tabella 4 del Contratto.

In sintesi, gli investimenti previsti sulla rete convenzionale, evidenziano al 31/12/2003 l’evoluzione descritta nella seguente tabella (nella prima colonna è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto al costo globale stimato, nella seconda è espressa la percentuale di contabilizzato in rapporto ai relativi finanziamenti) :

	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	25,9%	40,1%
Tabella 2bis (altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	50,3%	57,2%
Tabella 3 (nuovi progetti di sviluppo)	0,5%	5,4%
Tabella 4 (manutenzione straordinaria)	14,6%	39,9%
Tabella 5 (ricerca)	23,6%	43,8%
Tabella 6 (risanamento acustico e gallerie)	0,9%	3,1%

Continua ad incrementare la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici per i quali il contabilizzato 2003 è pari a 474 milioni di euro, con un aumento percentuale del 16% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Sistema Controllo Marcia Treno (118 M€);
- Raddoppio Palermo-Messina (82 M€);
- Potenziamento Pontremolese (53 M€);

- Quadruplicamento Padova-Mestre (49 M€);

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi (circa 195 milioni di euro, + 18% rispetto al 2002), anche rispetto alla media 1993-2002. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i nodi di Napoli, Torino e Milano.

Le contabilizzazioni complessive sul sistema AV/AC relative all'anno 2003, come detto, sono pari a 3.845 Meuro, di cui 463 a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dagli interessi intercalari della TO-MI-NA e dalle progettazioni per il Resto del Sistema.

Relativamente all'asse Torino-Milano-Napoli, il 2003 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un significativo incremento rispetto all'anno precedente pari al 50% (3.427 contro 2.289 Meuro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31/12/2003 (12.676 milioni di euro) rappresenta circa il 43% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2003, si sono registrate sulle tratte Milano-Bologna e Torino-Milano, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 79% del relativo costo stimato.

Per quanto concerne, infine, i tempi di ultimazione dei progetti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni. I seguenti progetti presentavano ritardi consistenti già lo scorso anno e registrano ulteriori slittamenti (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Raddoppio Milano-Mortara (12 mesi nel 2001, 30 mesi nel 2002, 18 nel 2003 - SAL/CVI 1%);
- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio (18 mesi nel 2002, 18 nel 2003 - SAL/CVI 66%);
- Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo (24 mesi nel 2002, 9 nel 2003- SAL/CVI 4%);
- Raddoppio Genova-Ventimiglia (tratte S. Lorenzo-Ospedaletti e Andora-S.Lorenzo) (12 mesi nel 2002, 6 nel 2003- SAL/CVI 42%);

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano ritardi consistenti sono:

- Potenziamento asse Livorno-Pisa (54 mesi - SAL/CVI 14%);
- B.A.B. Roma-Napoli Via Formia (30 mesi - SAL/CVI 34%);
- Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo (24 mesi - SAL/CVI 85%);
- Adeguamento a norma ponte sul fiume Po (21 mesi - SAL/CVI 62%).

Tra le cause più rilevanti riportate da RFI, a cui ascrivere i ritardi, si evidenziano gli ampliamenti dell'oggetto progettuale e i rapporti con l'appaltatore.

6.9.1 - Conclusioni

Gli incrementi delle contabilizzazioni registrati nel corso del 2003 (+ 36% rispetto al 2002), in linea con le previsioni riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, confermano il trend positivo già rilevato negli ultimi anni. A tal proposito la capogruppo FS SpA afferma che nei prossimi anni è previsto un ulteriore incremento della capacità di spesa, sostenuta dalle contabilizzazioni per investimenti relativi al Sistema AV/AC, alla rete tradizionale ed al materiale rotabile.

E' comunque logico attendersi che l'incremento della capacità di spesa, soprattutto in riferimento agli investimenti sull'infrastruttura, tenderà nei prossimi anni a stabilizzarsi, in quanto margini di crescita ulteriori devono trovare riscontro nella capacità del mercato di poterli assorbire e nella effettiva reperibilità delle risorse necessarie. Considerando infatti i soli investimenti infrastrutturali, il piano di attuazione per gli anni 2004-2005 prevede incrementi della spesa annua superiori al 20% (nel 2005 le contabilizzazioni di RFI dovrebbero aggirarsi intorno agli 8.500 milioni di euro). Detto impegno, richiede da un lato la capacità del Gruppo FS e del mondo imprenditoriale di adeguarsi in termini di produttività e di qualificazione tecnologica, e, dall'altro, la possibilità di disporre in maniera programmata di risorse adeguate.

Tornando all'analisi delle contabilizzazioni registrate, si conferma l'impegno manifestato nell'ultimo periodo relativamente agli interventi nei Nodi la cui rapida attuazione, particolarmente importante ai fini della eliminazione dei principali colli di bottiglia, risulta in coerenza con l'obiettivo strategico di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta della rete.

Per quanto concerne gli investimenti nel Sud d'Italia, le contabilizzazioni registrate nel 2003 sulla rete convenzionale, pari a 688 milioni di euro, superano il 30% del totale nazionale. L'incremento delle contabilizzazioni del 2003 nel Mezzogiorno, rispetto a quelle registrate nel 2002, è pari al 13%, mentre lo stesso incremento misurato nel resto del Paese è pari al 9%. A partire dal 2000, la media degli incrementi della spesa al Sud è pari al 21% (con un picco del 36% dal 2000 al 2001), contro l'11% registrato per il resto del Paese. In ogni caso, anche in termini di contabilizzazioni sulla sola rete convenzionale, il divario tra le due aree del Paese risulta attualmente molto elevato e difficile da colmare. Per fare ciò occorre avviare i nuovi importanti investimenti recentemente programmati. Favorevoli, in questo senso, i dati riportati nel PPI 2004 in merito alle nuove progettazioni avviate; ma affinché aumenti il "tiraggio" in termini di spesa determinato da tali opere, occorre accelerare le fasi progettuali ed avviare effettivamente le realizzazioni.

In generale, inoltre, continuano a manifestarsi tre problematiche già evidenziate negli scorsi anni:

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

Come è noto, i tre fenomeni sono collegati fra loro.

Proprio in merito alla problematica relativa al controllo dei tempi e dei costi ed all'affidabilità delle stime dei progetti di investimento, è stato avviato un percorso di confronto ed interlocuzione con RFI, correlato soprattutto all'iter di presentazione ed approvazione

dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) sull'infrastruttura ferroviaria.

Anche a seguito di tale confronto, RFI ha avviato un percorso di miglioramento dei processi connessi all'organizzazione dei diversi rami di attività della Società, con una più chiara determinazione delle attribuzioni di funzioni e specifiche competenze per tutte le attività relative all'attuazione di un progetto di investimento (progettazione, approvazione, appalto, realizzazione).

Oltre agli incrementi funzionali delle opere, infatti, tra le principali cause che hanno determinato variazioni di costi e tempi di esecuzione degli interventi figurano, soprattutto, le difficoltà insorte nell'ambito dei rapporti con le imprese appaltatrici e le prescrizioni intervenute nelle fasi approvative dei progetti. La prima di dette cause può - e deve - ragionevolmente rientrare sotto il sostanziale controllo del Gestore. Anche per la seconda delle motivazioni RFI ha la possibilità di ridurne, sia pure parzialmente, l'incidenza tenendo in considerazione, già in fase progettuale, le ragionevoli esigenze dei soggetti che intervengono nell'iter autorizzativo.

Si segnala inoltre, che lo slittamento in avanti dei tempi di ultimazione di alcuni progetti, coinvolge anche interventi connessi alla sicurezza della circolazione: infatti, la relazione specificamente richiesta ad RFI su tale settore di investimenti riferisce che il progetto di realizzazione del sistema SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno) differisce l'ultimazione al termine dell'anno 2007, con uno slittamento di circa un anno e mezzo. Sull'infrastruttura, inoltre, è in fase di realizzazione la rete GSM-R, sistema di telecomunicazione radiomobile ferroviario in linea con le direttive europee sull'interoperabilità, che consentirà di migliorare in maniera netta la comunicazione terra-treno.

L'esecuzione di tali opere tecnologiche connesse alla sicurezza della circolazione, pur se limitata alle aree di stretta pertinenza ferroviaria, è fortemente condizionata dalle difficoltà incontrate per la concessione delle autorizzazioni da parte degli Enti Locali, all'installazione degli impianti radio.

In ogni caso, il Ministero attiverà uno specifico monitoraggio degli investimenti inerenti il settore della sicurezza della circolazione: ulteriori ritardi, infatti, avrebbero inevitabili ripercussioni, oltre che sotto il profilo finanziario, anche sul programma di miglioramento degli attuali standard di sicurezza.

Altra problematica già evidenziata lo scorso anno e correlata, come detto, all'aumento dei costi, è quella del trasferimento, di anno in anno, di progetti dal "vecchio" al "nuovo" Contratto di Programma. Tale accadimento, purtroppo, negli ultimi anni ha anche complicato la possibilità di effettuare un adeguato monitoraggio ed un efficace confronto delle effettive attività (avanzamento, contabilizzazioni) relativamente ai singoli strumenti contrattuali, poiché varia, in un processo di osmosi, la consistenza effettiva di ciascuno dei due strumenti. Ciò, come si è già avuto modo di sottolineare, complica anche la pianificazione degli investimenti effettuata con il PPI che non considera, nel dettaglio, i progetti rimasti a carico del "vecchio" Contratto, che dovrebbero solamente giungere a completamento.

Si torna a ribadire la necessità che - a valle comunque del percorso di miglioramento delle stime dei costi - i due strumenti contrattuali vigenti confluiscono in un unico "contenitore", una volta espunti dalle previsioni contrattuali tutti gli interventi completati e non più da monitorare, a prescindere dalla necessità o meno di ulteriori finanziamenti. Si tratta, in definitiva, di completare il percorso di attuazione del sistema di monitoraggio "per singoli

progetti” già avviato nel 2001, previsto nel I° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ed attualmente in fase di implementazione. L’occasione per attuare tale processo potrà essere quella dell’anno 2005, data di scadenza del Contratto di Programma 2001-2005, in cui saranno avviate le attività istruttorie per la predisposizione del futuro Contratto.

Per quanto riguarda poi, i finanziamenti provenienti da specifici provvedimenti legislativi, ed in particolare quelli relativi alle Leggi 30/98, 194/98 e 354/98, si è appreso del passaggio in economia dei fondi stanziati per l’anno 1998. Sulle cause relative alla riduzione di tali stanziamenti, sarà inoltrata specifica richiesta di informazioni ai soggetti competenti.

In merito, infine, alla citata differenza tra erogazioni e contabilizzazioni registrate al 31/12/2003, il confronto con la capogruppo FS è stato attivato e continua. Le risorse erogate sono liberabili ma attualmente impiegate in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato. Appare evidente che il cosiddetto “piano di rientro” non potrà non coinvolgere il Dicastero dell’Economia e delle Finanze, sia in qualità di azionista del gruppo FS, sia in qualità di soggetto titolare delle politiche fiscali dello Stato.

Appendice A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse

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

La tabella seguente mostra la ripartizione di tali finanziamenti:

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

La ricostruzione qui proposta è al netto degli effetti prodotti dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99, la cui azione ha portato alla diminuzione delle risorse previste dalla legge 135/97 per complessivi 1,4 Meuro.

Altre leggi di finanziamento relative alle aree depresse sono:

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

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

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

Per quanto riguarda la Legge 64/96 non si registrano contabilizzazioni, in quanto il relativo finanziamento deve essere ancora finalizzato a mezzo di un apposita Delibera del CIPE.

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

Legge 341/95, 641/95, 135/97 (situazione al 31.12.2003)

(importi in milioni di euro)

Progetti attivati	293,8
Progetti da attivare	15,3
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	185,3
Lavori da avviare	108,5
Perizia di spesa	185,3

Le contabilizzazioni effettuate in merito sono evidenziate nella successiva Tabella

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento originario	Quota Definanziamento	Finanziamento al 31.12.2003	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Riqualificazione stazioni	47,2	-	47,2	47,2	25,7
Diretrici	1	Rete Calabria	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	25,8	-	25,8	25,8	8,0
		Direttrice Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (nuova progettazione Matera - Altamura FAI)	36,2	-	36,2	36,2	1,8
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	42,6	-	42,6	42,6	1,8
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	12,9	-	12,9	12,9	11,5
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	164,7	48,8
Sistema controllo marcia treni	3	PROGRAMMA SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	5,4	-	5,4	5,4	1,7
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Progettazione Sicignano Lagonegro	2,6	1,4	1,2	-	-
Diretrici	1	Rete Sarda	Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda	29,7	-	29,7	29,7	18,2
		Rete Siciliana	Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)	37,2	-	37,2	37,2	19,3
			Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)	17,0	-	17,0	17,0	-
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	-	3,6	3,6	3,6
Materiale rotabile	2	Materiale rotabile	Acquisto e revamping materiale rotabile	154,5	-	154,5	154,5	133,1
Totale Legge 135/97				250,0	1,4	248,7	247,5	175,9
Diretrici	1	Direttrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	9,9
		Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	4,2
Totale Legge 641/96				36,2	-	36,2	36,2	14,1
Diretrici	1	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	-	-
Totale Legge 208/98				15,5	-	15,5	-	-
Totale Aree depresse				466,4	1,4	465,0	448,3	238,8

Appendice B -Finanziamenti straordinari definiti con apposite Leggi

B.1 - Premessa

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

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

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

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

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

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

La stessa legge autorizzava il contributo di circa 8 milioni di euro per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro, successivamente ridotti di 40,1 milioni per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Come mostrato nelle successive tabelle, al 31.12.2003 tutte le risorse previste dal provvedimento sono state attivate e le opere sono in corso di realizzazione con una percentuale di contabilizzato pari al 4%. Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	210,4
Progetti da attivare	0,00
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	210,4
Lavori da avviare	0,00
Perizia di spesa	210,4

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

Gruppo Programmi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziamento originario	Quota Definanziamento	Finanziamento al 31.12.2003	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Direttrici	1	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andorra-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	242,7	40,1	202,6	202,6	0,5
Nodi	1	Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,6
Totale legge 30/98				250,5	40,1	210,4	210,4	8,1

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

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

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di circa 13 milioni di euro), successivamente ridotti di 2,6 Meuro per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Nel corso del 2003 sono stati consuntivati lavori per circa 4,3 Meuro con un incremento del 34% rispetto al dato del 2002 (pari a 3,2 Meuro). Complessivamente la percentuale contabilizzata al 31.12.2003 rispetto al residuo totale della legge è pari al 73%.

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

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

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

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

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

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

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

(importi in milioni di Euro)

Progetti attivati	19,0
Progetti da attivare	67,7
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	11,4
Lavori da avviare	7,6
Perizia di spesa	11,4

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

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

GruppoProgrammi	Tipo	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	Finanziato	Deliberato al 31.12.2003	Contabilizzato al 31.12.2003
Nodi	1	Progetto di legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia (*)	0,0	1,8	1,2
Diretrici	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona (*)	0,0	0,3	0,2
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV / AC	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste (*)	0,0	8,6	4,7
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	2,6	2,6	0,2
Sistema Linee di Accesso al Gottardo	1	Sistema linee di accesso al Gottardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	82,6	4,6	0,9
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	1,5	1,2	0,3
Totale legge 472/99				86,7	19,0	7,4

Appendice C - Elenco allegati

- Allegato 1: Tabelle “A” e “A1” del Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 2: Interventi previsti dal I° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 3: Interventi previsti dall'accordo preliminare al II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 4: Interventi previsti dal II° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(importi in lire)
- Allegato 5: Interventi previsti dal III° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 ai sensi dell'art. 3 della Legge 354/98
- Allegato 6: Contratto di Programma 2001-2005 : investimenti previsti sulla rete tradizionale
(importi in lire)
- Allegato 7: Scostamenti dei tempi di esecuzione per i progetti di investimento sulla Rete Convenzionale

PAGINA BIANCA