

6.4.6.5. Quadro generale delle contabilizzazioni di RFI S.p.A.

La Tabella 6.27 evidenzia le contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative a tutte le fonti di finanziamento disponibili:

Tabella 6.27 – RFI S.p.A. investimenti per tutte le fonti di finanziamento^{1,2}

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO							
		AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)
BA	<i>Bacini</i>	-	10	8	12	22	6	-	28
DI	<i>Diretrici</i>	3.391	3.784	408	510	7.686	575	611	8.872
GS	<i>Grandi stazioni</i>	-	71	14	1	72	1	-	72
ND	<i>Nodi</i>	400	2.291	364	393	3.084	377	435	3.896
PL	<i>Piano soppressione P.L.</i>	13	203	48	34	250	37	32	319
PM	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	5	1	1	6	2	15	24
RC	<i>Programma ricerca</i>	-	18	2	2	21	2	1	24
VC	<i>Rete AV/AC</i>	-	-	-	2	2	3	0	5
LA	<i>Sistema linee di accesso al gottardo</i>	-	-	-	-	-	4	2	7
TT	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	1	5	7	2	4	13
TD	<i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	-	1	1	1	1	3
TM	<i>Traffico merci</i>	1	126	21	10	137	9	9	155
NG	<i>Acquisto navi traghetto</i>	-	22	2	7	29	-	-	29
II	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	-	-	10	10	13	-	23
PI	<i>Processi industriali</i>	-	6	2	5	12	1	-	13
Totale Tipo 1 e 2		3.805	6.539	869	995	11.338	1.033	1.112	13.483
AR	<i>Acquisti e rimpiazzi</i>	25	192	39	62	279	46	41	367
AI	<i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.459	228	253	3.401	255	231	3.887
SM	<i>GSM-R</i>	-	-	-	34	34	42	61	137
II	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	57	10	8	64	17	10	92
IC	<i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.254	52	36	3.124	28	40	3.192

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO							
		AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)
ME	Mantenimento in efficienza	61	77	7	13	150	9	3	163
SO	Manut. straordinaria ed obblighi di Legge	158	1.418	463	468	2.045	453	471	2.969
CL	Manutenzione incrementativa	-	16	2	2	18	-	1	19
PL	Piano soppressione P.L.	-	-	-	20	20	19	30	69
PR	Potenz. impianti manutenzione rotabili	2	39	11	8	50	8	7	64
TR	Potenz. tecnologico impianti manutenzione rotabili	-	-	-	-	-	-	-	-
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	9	2	10	19	28	13	60
PI	Processi industriali	-	15	2	3	18	2	0	21
CF	Rete cavo a fibra ottiva	-	-	-	-	-	2	8	10
RS	Ricerca e sviluppo	97	157	22	41	295	51	66	412
SS	Riqualificazioni stazioni	2	176	42	45	223	60	78	361
AA	Risanamento acustico ambientale	-	-	-	-	-	1	4	5
MT	Sistema controllo marcia treni	-	-	-	31	31	118	161	311
SC	Sviluppo a completamento	486	205	27	25	716	47	53	816
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	15	5	3	18	2	1	22
	Upgrading della rete viaggiatori	-	-	-	-	-	-	3	3
	Altri progetti	9.422	1.398	-	-	10.820	-	-	10.820
Totale Tipo 3		13.776	6.487	913	1.063	21.326	1.190	1.285	23.801
Totale investimenti tradizionali		17.581	13.026	1.783	2.058	32.665	2.223	2.397	37.284
Rete AV/AC		732	6.765	2.017	2.400	9.896	3.855	4.650	18.401
Totale		18.313	19.791	3.800	4.458	42.561	6.077	7.047	55.685

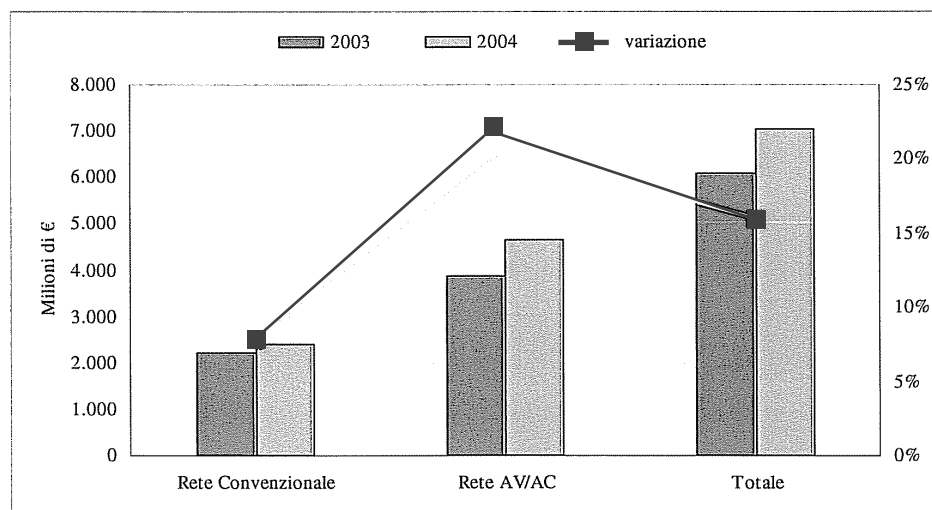
¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di euro

² Il contabilizzato sulla Rete AV/AC relativa all'anno 2002 è riportato al netto delle svalutazioni (83 milioni di euro) derivanti dalla revisione dei rapporti contrattuali TAV-Italferr

Nel corso del 2004 il totale della spesa sostenuta per dar corso al Piano degli Investimenti, previsto da entrambi i Contratti di Programma vigenti, è stato pari a 7.047 milioni di euro e ha evidenziato un incremento del 16% circa rispetto al 2003.

Il significativo risultato conseguito nell'anno è di 5 punti percentuali inferiori rispetto alle previsioni di spesa, riportate nel PPI 2004.

Figura 6.10 – Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale



La Figura 6.10 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. Complessivamente sia nel 2003 sia nel 2004 le contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC sono state superiori a quelli su Rete Convenzionale. Inoltre l'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è pari all'8% circa mentre quello delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete AV/AC è pari al 21% circa, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 16% circa.

La Tabella 6.28 riporta il quadro delle contabilizzazioni relative ai finanziamenti statali degli investimenti di RFI S.p.A..

Tabella 6.28 – RFI S.p.A. investimenti finanziati dallo Stato¹

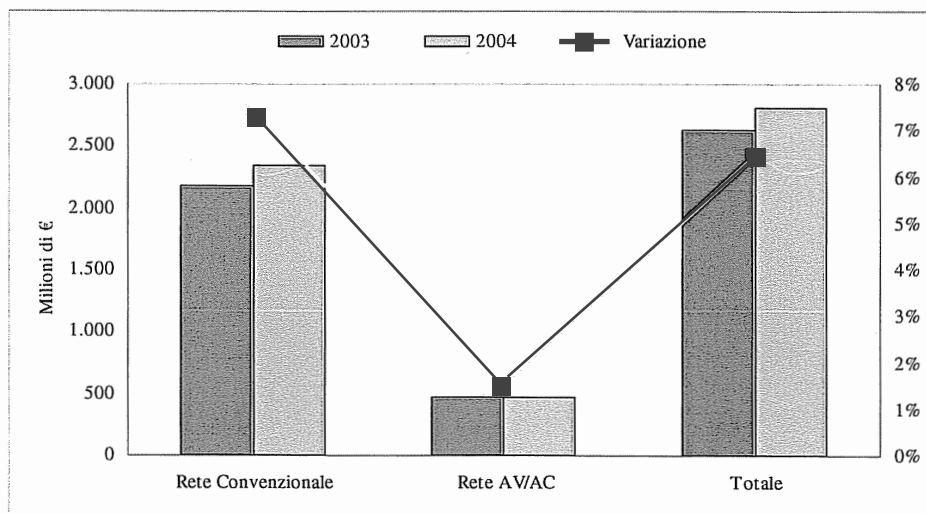
GRUPPO DI PROGRAMMI	CONTABILIZZATO							
	AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)
BA <i>Bacini</i>	-	10	8	12	22	6	-	28
DI <i>Diretrici</i>	3.391	3.781	408	510	7.682	571	606	8.859
GS <i>Grandi stazioni</i>	-	71	14	1	72	1	-	72
ND <i>Nodi</i>	400	2.263	349	380	3.043	360	420	3.822
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	13	202	48	31	246	33	21	299
PM <i>Potenziamento impianti intermodali</i>	0	5	1	1	6	2	15	24
RC <i>Programma ricerca</i>	-	18	2	2	21	2	1	24
VC <i>Rete AV / AC</i>	-	-	-	2	2	3	-2	3
LA <i>Sistema linee di accesso al gottardo</i>	-	-	-	-	-	4	2	7
TT <i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	1	1	3	5	2	4	12
TD <i>Tecnologie innovative diffuse</i>	-	-	-	1	1	1	1	3
TM <i>Traffico merci</i>	1	126	21	10	137	9	9	155
NG <i>Acquisto navi traghetto</i>	-	22	2	7	29	-	-	29
PI <i>Processi industriali</i>	-	6	2	5	12	1	-	13
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	-	-	10	10	13	-	23
Totale Tipo 1 e 2	3.805	6.505	854	977	11.287	1.007	1.078	13.372
AR <i>Acquisti e rimpiazzi</i>	25	192	39	62	279	46	41	367
AI <i>Ammodernamento infrastrutturale</i>	1.689	1.414	226	238	3.342	243	209	3.794
SM <i>GSM-R</i>	-	-	-	34	34	42	61	137
II <i>Immobilizzazioni immateriali</i>	-	57	10	7	64	17	10	91
IC <i>Interventi a completamento</i>	1.833	1.250	50	35	3.118	27	40	3.185
ME <i>Mantenimento in efficienza</i>	61	67	5	9	137	5	3	145
SO <i>Manut. straordinaria ed obblighi di Legge</i>	158	1.418	463	468	2.044	453	471	2.969
CL <i>Manutenzione incrementativa</i>	-	-	-	2	2	-	1	4
PL <i>Piano soppressione P.L.</i>	-	-	-	20	20	19	30	69
PR <i>Potenz. impianti manutenzione rotabili</i>	2	39	11	8	50	8	7	64

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO							
		AL 31.12.1992	1993-2001	2001	2002	AL 31.12.2002	2003	2004 (PRECONS.)	AL 31.12.2004 (PRECONS.)
PM	<i>Potenziamento impianti intermodali</i>	-	9	2	10	19	28	13	60
PI	<i>Processi industriali</i>	-	15	2	3	18	2	-	21
CF	<i>Rete cavo a fibra ottiva</i>	-	-	-	-	-	2	8	10
RS	<i>Ricerca e sviluppo</i>	97	157	22	41	295	51	66	412
SS	<i>Riqualificazioni stazioni</i>	2	175	42	45	221	60	77	358
AA	<i>Risanamento acustico ambientale</i>	-	-	-	-	-	1	4	5
MT	<i>Sistema controllo marcia treni</i>	-	-	-	31	31	119	161	311
SC	<i>Sviluppo a completamento</i>	486	191	26	22	699	39	50	787
TT	<i>Sviluppo traffico tradizionale</i>	-	15	5	3	18	2	1	22
-	<i>Upgrading della rete viaggiatori</i>	-	-	-	-	-	-	3	3
-	<i>Altri progetti</i>	9.419	1.363	-	-	10.783	-	-	10.783
Totale Tipo 3		13.773	6.362	905	1.040	21.175	1.164	1.257	23.596
Totale Rete convenzionale		17.578	12.868	1.759	2.017	32.463	2.171	2.334	36.967
Rete AV/AC		732	3.871	755	1.319	5.922	463	470	6.855
Totale		18.310	16.739	2.514	3.336	38.385	2.634	2.804	43.822

¹ Il preconsuntivo dell'anno 2004 non comprende accertamenti di bilancio per 8,7 milioni di euro

Nel 2004 il totale delle contabilizzazioni a valere sui finanziamenti dello Stato risulta pari a 2.804 milioni euro, evidenziando un incremento percentuale del 6% rispetto al 2003 (2.634 milioni di euro).

Figura 6.11 - Contabilizzazioni 2003/2004 su Rete AV/AC e Rete Convenzionale



La Figura 6.11 presenta le contabilizzazioni degli anni 2003 e 2004 degli investimenti su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC. L'incremento percentuale, tra il 2003 e il 2004, delle contabilizzazioni degli investimenti su Rete Convenzionale è pari all'8% circa, per un incremento complessivo tra il 2003 e il 2004 pari al 6% circa.

Nel seguito del documento si analizzerà più in dettaglio la spesa effettuata nel corso del 2004, articolando l'esposizione per Contratto di Programma e per tipologia di rete.

6.5. Analisi degli investimenti per singolo strumento contrattuale

6.5.1. Contratto di Programma 1994-2000 e I Addendum

I dati significativi disponibili sono stati riportati nei precedenti paragrafi.

RFI 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 I 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 II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Relativamente all’Accordo Preliminare al II Addendum 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 6.29.

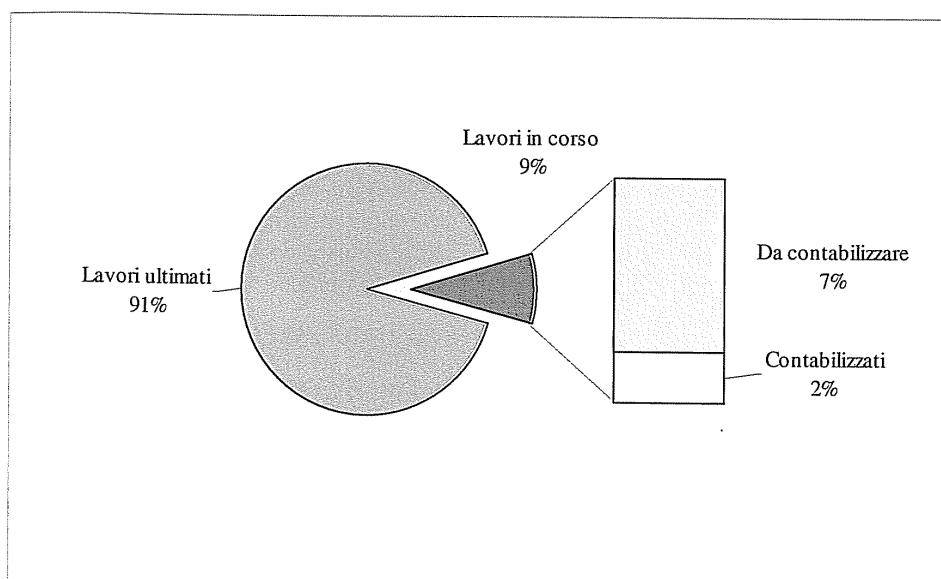
Tabella 6.29 – Finanziamenti previsti dall’accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

PROGRAMMA	PROGETTO	FINANZIAMENTO (MILIONI DI €)
Manutenzione straordinaria e adeguamenti derivanti da obblighi di legge	<i>Manutenzione straordinaria armamento</i>	441
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	274
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell'infrastruttura</i>	385
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	155
Ammodernamento infrastrutturale	<i>Aumento produttività</i>	284
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	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 S.p.A., pari a 1.789 milioni di euro, al 31.12.2003, sono già state attivate risorse pari a 1784,5 milioni di euro. Entrando nel dettaglio dello stato di attuazione dei progetti attivati, come mostrato nella successiva figura, si rileva che:

- Il 91% del totale (1.624,1 milioni di euro) risulta già ultimato;
- il 9% (160,4 milioni di euro) si trova in fase di realizzazione, con una percentuale di avanzamento economico pari al 22% del valore.

Figura 6.12 – Stato di attuazione dei progetti di competenza RFI S.p.A. dell'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000



6.5.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Il II 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 (8.200 miliardi di lire).

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

Tabella 6.30 – Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97

PROGETTO	IMPORTO
1 - Quadruplicamento AV/AC	2.221
2 - Interventi sull'infrastruttura esistente	1.363
3 - Materiale rotabile	563
4 - Fondo per la progettazione di nuove opere, rischi, imprevisti, sperimentazione	88
Totale	4.235

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di RFI S.p.A. si riportano, nella Tabella 6.31, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia S.p.A. - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 26% del relativo finanziamento (il dato del 2003 si attestava al 23%, quello del 2002 si attestava al 19%, quello del 2001 all'11%).

Tabella 6.31 – Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di €)

SITUAZIONE AL 31.12.2004	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO+QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
1 - Quadruplicamento ad Alta Capacità			
Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli	2.065,83	1.475,52	105,63
Contributi in corso di costruzione	154,94	154,93	154,93
Totale quadruplicamento ad Alta Capacità	2.220,76	1.630,45	260,56
2 - Interventi sull'infrastruttura esistente			
Mantenimento in efficienza linee ed impianti	413,17	471,28	417,23
Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile	40,28	8,78	0,99
Rifinanziamento progetto in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	180,76	168,24	106,60
Interventi alle linee ed ai Nodi ed agli impianti esistenti previsti dalla conferenza di servizi relativi alla TO-MI-NA	180,76	157,71	34,66
Nuovi progetti			
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>	61,97	35,64	24,75
<i>Completamento della progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>	51,65	51,65	19,20
<i>Grandi stazioni</i>	196,25	196,25	15,02
<i>Impianti terminali merci</i>	103,29	16,13	11,94
<i>Tecnologie di rete: interventi di omogenizzazione compresa la linea roma-cassino-napoli</i>	41,32	0,00	0,00
Totale interventi sull'Infrastruttura esistente	1.269,45	1.105,67	630,39
Totale ante riserve	3.490,21	2.736,12	890,95

6.5.4. III 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 FS S.p.A., 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 del Gruppo FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A..

Si riporta nella Tabella 6.32 la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella 6.32 – Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di €)

STATO DI ATTUAZIONE AL 31.12.2004	IMPORTI
Progetti attivati	822,5
Progetti da attivare	767,7
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	546,8
Lavori da avviare	275,7
Perizia di spesa	546,8

Si segnala che l'importo della Legge 354/98 è rappresentato considerando la riduzione di 18,1 milioni di euro prodotta dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

Relativamente alle risorse stanziare dall'art.4 del medesimo provvedimento risulta effettuata una riduzione complessiva di 1,7 milioni di euro. A tale proposito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avanzato la richiesta di acquisire informazioni circa le motivazioni che hanno portato alle riduzioni di stanziamento predette, nonché di accertare quale sia la consistenza della parte di riduzione relativa alle risorse di competenza di RFI S.p.A.. La Società ha quindi avviato i dovuti approfondimenti, ancora in corso, al fine di predisporre un quadro esaustivo della situazione che verrà esposto nell'ambito della stesura del prossimo aggiornamento della presente relazione basato sui dati di consuntivo. In attesa dei risultati degli accertamenti avviati, la situazione relativa agli stanziamenti ex art. 4 della Legge n. 354/98 viene presentata invariata rispetto alla precedente versione del documento.

Nella Tabella 6.33 viene riportato in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

Tabella 6.33 - Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994 - 2000

SITUAZIONE AL 31.12.2004	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98			
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO			
Piano triennale 1998-2000	487,54	330,53	69,45
Totale	487,54	330,53	69,45
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98			
ITINERARIO TORINO-MODANE			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale	77,47	72,82	24,77
Direttrici Torino- Modane			
Proseguimento della progettazione della nuova linea Torino-Lione	38,73	38,73	36,95
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASSO			
Linea Domodossola Borgomanero Novara; variante di Gozzano	15,49	15,49	0,42
INTERVENTI DI INTEGRAZIONE CON L'AEROPORTO DI MALPENSA			
Variante di Novara e sistemazione del nodo	49,06	7,17	0,64
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	2,56
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	4,84
Raddoppio Bergamo-Treviglio	51,65	51,65	33,40
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	3,18
ITINERARIO TARVISIO . VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Vento-Friulana	46,48	37,02	11,95
ITINERARIO PESCARA ROMA			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	1,50	0,37
ITINERARIO REGGIO CALABRIA GIOIA TAURO-BARI			

SITUAZIONE AL 31.12.2004	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	10,33	0,22
REGIONE SICILIA			
<i>Itinerario Messina-Catania</i>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	36,55	3,95
<i>Nodo di Palermo</i>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	61,97	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,76	19,48
Totale	981,77	389,77	142,73
ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98			
POTENZIA.TO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	46,48	46,48	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	2,43
TOTALE	67,14	67,14	2,43
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti	53,71	35,03	29,23
TOTALE GENERALE	1.590,17	822,47	243,84

6.5.5. Contratto di programma 2001-2005

Delle contabilizzazioni relative alla Rete Convenzionale 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 S.p.A./TAV S.p.A. del 29.09.1991. Nel corso del 1997, l'impostazione originaria delle modalità di finanziamento del progetto sono state modificate (con il III 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 S.p.A..

Il modello allora delineato prevedeva che la realizzazione dell'infrastruttura AV/AC fosse affidata a TAV S.p.A.. Una volta completata, l'infrastruttura sarebbe stata messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'Infrastruttura aggiungendo tutti i servizi necessari (manutenzione, circolazione ecc.) alla sua effettiva fruizione 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 S.p.A. per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI S.p.A., doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere AV/AC (40% dell'investimento e contributi in corso di costruzione), mentre per la rimanente parte il finanziamento delle opere continua era assicurato per il 60% da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI S.p.A. pagherà a TAV S.p.A. 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 S.p.A.. 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 "convenzionali", 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 (di seguito progetto), 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 S.p.A. 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 euro.

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 S.p.A., su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 RFI 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 milioni di euro, registrando un incremento di circa 3 punti percentuali.

In data 09.12.2003 RFI S.p.A. ha stipulato con TAV S.p.A. 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 ha introdotto sostanziali novità all'impianto precedentemente delineato, aspetti che qui brevemente si richiamano:

- la proprietà delle opere eseguite da TAV S.p.A., una volta ultimate, fermo restando il recupero da parte di TAV S.p.A. di tutti i costi sostenuti e capitalizzati (inclusi spese generali e oneri finanziari) sarà trasferita in capo ad RFI S.p.A., 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 S.p.A. (Nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e Tratta Firenze- Roma) e lasciando la committenza a TAV S.p.A. 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 (III 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 S.p.A."; nella convenzione originaria la durata era stata fissata in 50 anni, in ragione dell'attribuzione dello sfruttamento economico a TAV S.p.A..

Il 23 dicembre 2003 è stato poi sottoscritto da parte di RFI S.p.A., TAV S.p.A. e Infrastrutture S.p.A. il contratto Credit Facility Agreement (di seguito CFA) per un programma complessivo di finanziamento pari a 25 miliardi di euro relativo alla direttrice Torino-Milano-Napoli, ed in pari data è stato emanato il Decreto Interministeriale che stabilisce le modalità di intervento e gli impegni dello Stato in relazione alla fase di costruzione dell'Asse.

Nel corso del 2004 RFI S.p.A. ha nuovamente aggiornato il Dossier di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA, in precedenza sottoposto all'esame del CIPE nella seduta del 31 gennaio del 2003. La revisione dell'analisi è stata sviluppata con l'obiettivo di valutare gli impatti economici e finanziari derivanti dall'evoluzione dello scenario normativo-contrattuale di riferimento e dalle modifiche registrate sulla stima dei tempi e dei costi. Il costo complessivo degli interventi è stato infatti rideterminato in complessivi 30.170 milioni di euro. Per quanto attiene il periodo di attivazione, l'aggiornamento 2004 del Dossier lo ha riposizionato tra il mese di ottobre 2005 (prima attivazione: Roma-Napoli) ed il mese di dicembre 2011 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze). Sotto il profilo dell'assetto istituzionale, rilevano invece:

- le decisioni assunte dai competenti ministeri in merito alle modalità di erogazione del contributo ex art.75 della Finanziaria 2003, da corrispondere sotto forma di aumento di capitale;
- la stipula della nuova convenzione tra RFI S.p.A. e TAV S.p.A., perfezionata in data 9 dicembre 2003;
- la sottoscrizione del contratto di finanziamento, CFA, del progetto tra RFI S.p.A., TAV S.p.A. ed ISPA, siglato il 23 dicembre 2003.

Alla luce del mutato quadro di contesto, sono state esaminate diverse soluzioni anche al fine di simulare gli effetti, evidenziandone le relative criticità, derivanti dalle differenti assunzioni in tema di modalità di erogazione del contributo da parte dello Stato, di