

politiche ammortamento e di profili di restituzione del debito. L'aggiornamento del Dossier di valutazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato trasmesso ai competenti ministeri in ottemperanza a quanto previsto dal Contratto di Programma 2001-2005.

Nel Marzo 2004, a valle dell'approvazione da parte del CIPE della progettazione preliminare dell'opera (delibera n.78 del 29.09.2003), RFI S.p.A. ha effettuato una prima elaborazione del Dossier di valutazione del progetto AV/AC "III Valico dei Giovi" tra Milano e Genova. Successivamente, nell'ottobre 2004 ed a valle dell'approvazione del progetto preliminare della tratta AV/AC Milano-Verona (delibera n. 120 del 05.12.2003), è stato elaborato l'analogo Dossier relativo all'asse AV/AC Milano-Verona-Padova-Venezia.

Il CIPE, nella seduta del 18.03.2005, ha esaminato ed approvato i Dossier di Valutazione delle linee AV/AC Torino-Milano-Napoli, III Valico dei Giovi e Milano-Verona.

Relativamente alle modalità di finanziamento, prima della approvazione dei Dossier, con il Decreto MEF/MIT del 21 novembre 2004 è stato esplicitamente posta a carico di Infrastrutture SpA la copertura dei fabbisogni finanziari della tratta "III Valico dei Giovi" e della linea "AV/AC Milano-Verona" compresi gli interventi di adeguamento del Nodo di Verona, integrando il precedente Decreto del 23.12.2003 ed estendendo le modalità di intervento e gli impegni dello Stato ivi riportati, anche alle due tratte in questione. Il decreto prevede inoltre che l'importo massimo finanziabile, riportato nel CFA di cui sopra, sia elevato complessivamente a 36 miliardi di euro (comprensivi anche dell'Asse TO-MI-NA e della ristrutturazione del debito esistente).

In coerenza con i dati contenuti nei citati Dossier, 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 loro principali motivazioni, così come già rappresentati nel PPI di RFI S.p.A. - versione aprile 2004.

Tabella 6.34 – AV/AC TO-MI-NA: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di €)

INVESTIMENTO	PPI 2003	PPI 2004	DELTA	CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
Torino-Novara	4.849	4.934	85	Opere non previste per telecomando e PCS provvisorio (Posto Centrale Satellitare), inserimento Domodossola-Novara su interconnessione Novara, adeguamento Basicel, interferenze linea storica (53 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (10 milioni di euro); tasse su espropri (22 milioni di euro)
Novara-Milano	2.180	2.620	440	Revisione CVI, a seguito definizione trattativa con GC e relativa congruità (398 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (18 milioni di euro); tasse su espropri (24 milioni di euro)
Milano-Bologna	6.435	6.464	29	Nuovi tassi inflattivi (25 milioni di euro); tasse su espropri (4 milioni di euro)
Bologna-Firenze	5.205	5.196	-9	Esclusione ZER (Zone di Esodo Rapido) di S. Ruffilo (-25 milioni di euro); nuovi tassi inflattivi (15 milioni di euro); tasse su espropri (1 milioni di euro). Restano tuttavia ancora da definire gli impatti sui costi totali derivanti dagli interventi aggiuntivi per la sicurezza in galleria nella tratta Bologna-Firenze (ZER e relative tecnologie).
Firenze-Roma	442	442		
Roma-Napoli	5.207	5.228	21	Nuovi tassi inflattivi (7 milioni di euro); tasse su espropri (15 milioni di euro)
Nodo di Torino	129	50	-79	Revisione programma degli interventi
Nodo di Milano	73	73		
Nodo di Bologna	1.200	1.284	84	Definizione contenzioso con appaltatori, varianti/aggiornamento costi (80 milioni di euro); tasse su espropri (4 milioni di euro)
Nodo di Firenze	1.490	1.496	6	Tasse su espropri
Nodo di Roma	700	703	3	Tasse su espropri
Nodo di Napoli	390	391	1	Tasse su espropri
Costi di struttura capitalizzati	258	429	171	Eliminazione capitalizzazione interessi su recupero IVA (91 milioni di euro) e Inserimento costi struttura RFI S.p.A. a seguito quanto previsto da nuova Convenzione RFI S.p.A./TAV S.p.A. (80 milioni di euro)
Contingencies	1.002	860	-142	Si è ritenuto opportuno ridurre 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	30.170	610	

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 Tabella 6.35.

Tabella 6.35 – Resto del Sistema: scostamenti del PPI 2004 rispetto al precedente (milioni di €)

INVESTIMENTO	PPI 2003	PPI 2004	DELTA	CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
III Valico	4.719	4.719		
Milano-Verona	4.720	4.809	89	Adeguamento tasse su espropri (39 milioni di euro) e nuovi tassi inflattivi (50 milioni di euro)
Verona-Padova	2.630	2.744	114	Adeguamento tasse su espropri (16) e tassi inflattivi (28), esito arbitrato (70 milioni di euro) , ma al netto dell'incidenza delle modifiche richieste dalla Regione Veneto: varianti di Vicenza, Padova, ecc., stimate complessivamente in circa 1.200 milioni di euro
Nodo di Verona	420	470	50	Adeguamento progetto per maggiore complessità funzionale
Nodo di Milano	41	41		
Costi di struttura capitalizzati		148	148	Definizione di costi precedentemente non previsti (88 milioni di euro) e inserimento costi struttura RFI S.p.A. a seguito quanto previsto da nuova Convenzione RFI S.p.A./TAV S.p.A.(60 milioni di euro)
Contingencies	841	1.296	455	Incremento fondi a riserva, per far fronte ai maggiori rischi, conseguenti alle richieste di modifiche degli EE.LL. formulate in corso di approvazione dei progetti
Totale	13.371	14.227	856	

6.6. Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento su Rete Convenzionale

Nel presente paragrafo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2004 relativi ai progetti d'investimenti di **Tipo 1 e 2** già avviati alla data 31.12.2004.

In sintesi, RFI S.p.A. 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 2004 sono i seguenti.

Ampliamenti funzionali di progetti già in corso:

- nel progetto “Raddoppio linea Bergamo-Treviglio”, i 12 trimestri di ritardo derivano dalla riprogrammazione delle attività realizzative dell'apparato di sicurezza di Bergamo a seguito dell'inserimento nel progetto di interventi di sistemazione del PRG della stazione inizialmente non previsti. Tali interventi comportano sostanziali modifiche alle specifiche funzionali a base della progettazione fin qui sviluppata per il PRG e l'apparato di sicurezza. Rimane comunque confermata al II trimestre 2005 l'attivazione del raddoppio fra Bergamo e Treviglio e nel 2006 l'attivazione dell'ACEI di Verdello e del blocco automatico (BA);
- gli 8 trimestri di ritardo rilevati nel progetto “Piano soppressione passaggi a livello” sono dovuti all'inserimento nel progetto di ulteriori interventi di soppressione P.L.;

- nel progetto “Sistemazione a PRG di Firenze Santa Maria Novella”, gli 8 trimestri di ritardo sono dovuti all’inserimento nel progetto degli ulteriori interventi avviati nel 2004 relativi alla sistemazione a PRG della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito. Rimane confermata la data di attivazione delle altre opere.

Approfondimenti progettuali:

- nel progetto “Ampliamento terminal Verona Quadrante Europa”, si sono registrati 8 trimestri di ritardo dovuti all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito di integrazione alle specifiche progettuali, finalizzate all'ottimizzazione delle fasi realizzative;
- nel progetto “Raddoppio Palermo-Messina”, i 7 trimestri di slittamento si riferiscono all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono. Il ritardo è conseguente alla ripianificazione effettuata a seguito degli approfondimenti progettuali condotti per verificare possibili soluzioni meno onerose, che richiedono tuttavia un'integrazione autorizzata;

Rapporti con gli enti pubblici:

- i 6 trimestri di ritardo relativi al progetto “Nodo di Novara” sono da ascrivere alla rideterminazione della data di attivazione del progetto conseguente alla riprogrammazione delle attività progettuali/realizzative a seguito della definizione del nuovo tracciato di variante, finalizzata all'eliminazione dell'interferenza tra la linea Novara-Mortara e la linea storica Torino-Milano, richiesto dal Comune di Novara nell'ambito del Protocollo di Accordo sull'assetto del nodo;
- nel progetto “Variante di Gozzano” si registrano 5 trimestri di slittamento conseguenti ai maggiori tempi necessari per l'erogazione dei fondi da parte degli Enti Locali che contribuiscono alla realizzazione del Progetto e per l'ottenimento dei loro benestare alla riprogrammazione delle attività realizzative sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto.

Iter di approvazione progettuale:

- nella “Realizzazione gronda merci di Roma” si è avuto uno scostamento di 6 trimestri in seguito al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo;
- nei progetti “Velocizzazione tratta Catania – Siracusa” e “Quadruplicamento Salerno – Battipaglia” si sono registrati 5 trimestri di slittamento a seguito del ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo delle progettazioni preliminari, nell'ambito delle procedure previste per i Progetti di Legge Obiettivo.

Si segnala inoltre che:

- gli 11 trimestri di ritardo rilevati nel progetto “PRG di Roma Tuscolana/Casilina” sono dovuti alla riprogrammazione delle attività realizzative a valle della conclusione della progettazione preliminare;
- il progetto “Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio” ha subito un ritardo di 9 trimestri a causa dei maggiori tempi necessari per l'affidamento, attraverso concorso internazionale, della Progettazione della nuova stazione di Roma Tiburtina, al protrarsi dei tempi per la chiusura della Conferenza

di Servizi (di seguito CdS), nonché alla necessità di adeguamento del Progetto alle prescrizioni formulate nella stessa.

- Infine, occorre evidenziare che lo spostamento pari a 7 trimestri della data di ultimazione del progetto “Ripetizione discontinua del nodo di Roma” è dovuto unicamente alla prosecuzione di lavori per eseguire delle modifiche sugli impianti tecnologici, sebbene il Nodo di Roma sia stato già completamente attivato.

La Tabella 6.36 riporta per singolo intervento gli slittamenti temporali più significativi rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2003, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere. Rispetto allo scorso anno troviamo alcuni porogetti che incrementano ulteriormente il ritardo (Infrastrutturazione di Roma Tiburtina, Palermo – Messina, ripetizione discontinua nel nodo di Roma e raddoppio Prenestina- Lunghezza, per tutti si registra un’incremento di un trimestre), tuttavia è minore il numero dei progetti che fanno registrare ritardi significativi (14, contro i 33 dello scorso anno).

Tabella 6.36 – Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Covenzionale

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Raddoppio linea Bergamo Treviglio	12	La data di attivazione indicata si riferisce alla realizzazione dell'apparato di sicurezza di Bergamo, le cui attività realizzative sono state riprogrammate a seguito dell'inserimento nel Progetto di interventi di sistemazione del PRG di Bergamo, inizialmente non previsti, i quali comportano sostanziali modifiche alle specifiche funzionali a base della progettazione fin qui sviluppata per il PRG e l'apparato di sicurezza di Bergamo. Rimane confermata al II trimestre 2005 l'attivazione del raddoppio fra Bergamo e Treviglio e nel 2006 l'attivazione dell'ACEI di Verdello e del blocco automatico (BA); non si tratta quindi di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
PRG di Roma Tuscolana/Casilina	11	Riprogrammazione delle attività realizzative a valle della conclusione della progettazione preliminare.
Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio	9	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto ai maggiori tempi necessari per l'affidamento, attraverso concorso internazionale, della Progettazione della nuova stazione di Roma Tiburtina, al protrarsi dei tempi per la chiusura della Conferenza di Servizi (CdS), nonché alla necessità di adeguamento del progetto alle prescrizioni formulate nella stessa.
Piano soppressione passaggi a livello	8	La modifica della data di ultimazione del Progetto è conseguente all'inserimento nello stesso di ulteriori opere di soppressione di passaggi a livello; pertanto non si tratta di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
Sistemazione a PRG di Firenze Santa Maria Novella	8	La data indicata si riferisce agli ulteriori interventi avviati nel 2004 relativi alla sistemazione a PRG della stazione ed alla riqualificazione dell'ex officina motori di Firenze Romito. Rimane confermata la data di attivazione delle altre opere; non si tratta quindi di ritardo ma di ampliamento del Progetto.
Ampliamento Terminal Verona Quadrante Europa	8	Lo slittamento della data di attivazione è dovuto all'allungamento dei tempi di progettazione a seguito di integrazione alle specifiche progettuali, finalizzate all'ottimizzazione delle fasi realizzative.
Raddoppio Palermo-Messina	7	Lo slittamento si riferisce all'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono ed è conseguente alla ripianificazione effettuata a seguito degli approfondimenti progettuali condotti per verificare possibili soluzioni meno onerose, che richiedono tuttavia un'integrazione autorizzativa.
Ripetizione discontinua Nodo di Roma	7	Il Nodo di Roma è stato completamente attivato; i lavori proseguono per eseguire le modifiche ad impianti tecnologici.
Raddoppio Prenestina-Lunghezza (Fase FS)	6	La data di attivazione del raddoppio Prenestina-Lunghezza rimane confermata nel IV trimestre 2006. Nel 2004 il Progetto è stato tuttavia ampliato includendo nello stesso la realizzazione della nuova fermata di Ponte di Nona (opere connesse ed ulteriori interventi); non si è quindi in presenza di un ritardo ma della pianificazione di una nuova opera.
Nodo di Novara	6	Rideterminazione della data di attivazione del Progetto conseguente alla riprogrammazione delle attività progettuali/realizzative a seguito della definizione del nuovo tracciato di variante, finalizzata all'eliminazione dell'interferenza tra la linea Novara-Mortara e la linea storica Torino-Milano, richiesto dal Comune di Novara nell'ambito del protocollo di Accordo sull'assetto del nodo.
Realizzazione gronda merci di Roma	6	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardo ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo.
Variante di Gozzano	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente: ai maggiori tempi necessari per l'erogazione dei fondi da parte degli Enti Locali che contribuiscono alla realizzazione del Progetto e per l'ottenimento, da parte degli stessi Enti, di benessere (sistemazione idraulica rio Ariula e interventi di mitigazione ambientale e viabilità connessa alle opere ferroviarie), alla riprogrammazione delle

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
		attività realizzative sulla base dell'approfondimento progettuale raggiunto e di quelle negoziali per tener conto della tempistica standard prevista per gli affidamenti con Appalto Integrato.
Velocizzazione tratta Catania-Siracusa	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardi ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo.
Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	5	Lo slittamento della data di attivazione è conseguente al ritardi ad oggi maturato nell'iter approvativo del progetto preliminare, nell'ambito delle procedure previste per i progetti di Legge Obiettivo.

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. In merito a tale aspetto, la competente Direzione Generale Trasporto Ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dando seguito ad una precisa disposizione espressa dal CIPE con Delibera n. 103 del 13.11.2003, aveva attivato una prima fase di indagini sull'insieme dei progetti riportati nel PPI 2004 che avevano evidenziato aumenti rispetto la precedente stima. Le informazioni raccolte hanno evidenziato la necessità di avviare una ulteriore e più approfondita fase dell'analisi in corso su un certo numero di interventi. La Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha, pertanto, individuato un gruppo di lavoro con lo specifico incarico di acquisire elementi di valutazione riguardo alla gestione dei processi connessi alla stima degli investimenti, all'espletamento delle procedure d'appalto ed alla contabilizzazione delle opere.

6.7. Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2004 sono stati soppressi complessivamente 3.126 passaggi a livello, dei quali 1.382 sulla Rete Fondamentale e 1.744 su quella Complementare.

Si registra, al 31.12.2004, l'esistenza di 7.048 passaggi a livello (di seguito P.L.) la loro distribuzione è sintetizzata nella Tabella 6.37.

Tabella 6.37– Distribuzione dei P.L. al 31.12.2004

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFIS.P.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	759	107
Rete Complementare	4.702	1.480
<i>Sub-totale</i>	<i>5.461</i>	<i>1.587</i>
Totale	7.048	

Il dato totale (7.048 milioni di euro) tiene conto non solo delle soppressioni dei passaggi a livello realizzate nel corso del 2004, ma anche dell'apertura di nuovi passaggi a livello nonché della riapertura di alcuni passaggi a livello già soppressi a seguito di esiti giudiziari e/o disposizioni da parte delle Prefetture.

Nell'ultimo quinquennio sono stati soppressi un totale di 808 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella Tabella 6.38, contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, 117 per l'anno 2002 e 115 per l'anno 2003.

Tabella 6.38 – P.L. soppressi 2000-2004

ANNO	P.L. SOPPRESSI
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
2004	202
Totale	808

Sulla base delle risorse stanziare alla data del 31.12.2004 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 631 P.L. a valere sui fondi delle Leggi 189/83, 354/98.

La soppressione di ulteriori 356 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 45 P.L.

In sintesi, come mostrato nella Tabella 6.39, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 1.032 P.L.

Tabella 6.39 – Interventi per la soppressione di 1.032 PL

RETE FERROVIARIA	INTERVENTI SOPPRESSIVI IN CORSO	ULTERIORI INTERVENTI SOPPRESSIVI	INTERVENTI DI SOPPRESSIONE CON PROGETTAZIONE IN CORSO
Rete fondamentale	305	192	40
Rete complementare	326	164	5
Sub-totale	631	356	45
Totale	1.032		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 1.032 P.L. sono stati così definiti:

- 130 P.L. entro il 2005;
- 130 P.L. entro il 2006;
- 140 P.L. entro il 2007;
- 160 P.L. entro il 2008;
- 180 P.L. entro il 2009;

- 292 P.L. entro il 2010 e oltre.

Rispetto alla precedente Relazione, si registra un aumento di ulteriori 147 interventi soppressivi, a fronte di una riprogrammazione degli interventi, con una riduzione del loro numero previsto per il 2005, 2006, 2007 e 2008 ed un allungamento al 2010 ed oltre 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 6.016 P.L., ripartiti come mostra la Tabella 6.40.

Tabella 6.40 – Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFIS.P.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete fondamentale	283	46
Rete complementare	4.285	1.402
Sub-totale	4.568	1.448
Totale	6.016	

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 RFI S.p.A., nel corso del 2004, per gli investimenti sulla rete convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 648 milioni di euro, pari al 27% del totale nazionale, contro il 31% del 2003.

Tabella 6.41 – Contabilizzazioni 2003 e 2004 al Sud (milioni di €)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2003 SUD	ANNO 2004 SUD (PRECONS.)
DI	Direttrici	272	232
ND	Nodi	77	75
PL	Piano soppressione P.L.	18	16
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	1
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	-
NG	Acquisto navi traghetto	-	-
II	Immobilizzazioni mmateriali	13	-
Totale Tipo 1 e 2		379	323
AR	Acquisti e rimpiazzi	15	12
AI	Ammortamento infrstrutturale	56	58
SM	GSM-R	17	27
II	Immobilizzaizoni immateriali	1	1
IC	Interventi a completamento	23	27

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2003 SUD	ANNO 2004 SUD (PRECONS.)
ME	Mantenimento in efficienza	2	-
SO	Mnutenzione straordinaria e obblighi di legge	131	116
CL	Manutenzione incrementativa	-	1
PL	Piano soppressione P.L.	8	16
PR	Potenziamento impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	-	1
CF	Rete cavo e fibra ottica	1	3
RS	Ricerca e sviluppo	7	7
SS	Riqualificazioni stazioni	20	23
MT	Sistema controllo marcia treni	12	12
SC	Sviluppo e completamento	15	17
TT	Sviluppo traffico tradizionale	1	-
UP	Upgrading della rete viaggiatori	-	1
Totale Tipo 3		309	325
Totale investimenti tradizionali		688	648
Totale Italia		2.223	2.397
Percentuale Sud		31%	27%

Tuttavia, esaminando il quadriennio 2001-2004, viene confermato il trend di crescita della spesa media destinata al Sud d'Italia: si è registrato un volume medio annuo di contabilizzazioni (pari a 618 milioni di euro contro i 608 riferiti al triennio 2001-2003) superiore del 49% rispetto alla media annua riferita al periodo 1993-2000.

Tabella 6.42 – Contabilizzazioni medie quadriennio 2001-2004

	1993-2000	2001	2002	2003	2004
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete Convenzionale)	3.323	529	608	688	648
Valore medio	415		618		

A livello complessivo, i gruppi di programmi su Rete Convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2004 risultano più consistenti riguardano le direttrici (232 milioni di euro, il 36% della spesa totale al Sud ed il 38% di quanto speso per lo stesso programma sull'intero territorio), la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (116 milioni di euro) ed i Nodi (75 milioni di euro).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2004):

- il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti (circa 58 milioni di euro);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (circa 34 milioni di euro);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 32 milioni di euro);
- il raddoppio Bari – Taranto (circa 24 milioni di euro)
- l'ammmodernamento della rete Sarda (circa 24 milioni di euro);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 20 milioni di euro);
- la sistemazione nodo di Bari (circa 17 milioni di euro);
- il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo (circa 16 milioni di euro)
- il raddoppio Pescara-Bari (circa 12 milioni di euro).

Nel corso del 2004 sono state avviate gare d'appalto per un valore complessivo di circa 900 milioni di euro.

Inoltre, sono stati stipulati contratti con i soggetti aggiudicatari per l'esecuzione dei lavori per circa 1.086 milioni di euro.

6.8.2. Le attivazioni

Nel corso del 2004, 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:

- 2 km di varianti di linea in Sicilia di cui: 1 km tra Balestrate e Castellamare G. e 1 km a Patti (lavori realizzazione raddoppi);
- 2 km di varianti di linea in Calabria di cui: 1 km tra S. Marco e Mongrassano e 1 km sulla tratta Gabella-Crotone;
- 2 km di varianti di linea in Campania tra Napoli e C.B. Marittima;

- 1 km di varianti di linea in Puglia tra Palagianello e Palagiano;
- 2 km di raddoppi in Sicilia sulla tratta Pace del Mela-Dev. 199.863;
- 50 km di raddoppi in Puglia di cui: 9 km sulla tratta Bari Parco Sud– Bari Torre a Mare, 14 km sulla tratta Mola – Polignano, 14 km sulla tratta Soturano-Squinzano, 13 km sulla tratta Acquaviva – Gioia Del Colle;
- 69 km di elettrificazioni in Puglia tra Bari e Taranto;
- 21 km di SCC in Campania tra Pozzuoli e Villa;
- 24 km di SCC in Puglia tra Incoronata e Cerignola;
- 139 km di CTC in Sardegna di cui: 19 km sulla tratta Sassari-Porto Torres, 16 km sulla tratta Cagliari-Decimomannu, 44 km tra Oristano e S. Gavino e 60 km tra Oristano e Macomer;
- 88 km di CTC in Abruzzo di cui: 50 km tra Pescara e Bussi, 25 km tra Giulianova e Teramo, 13 km tra Pratola e Peligna;
- 66 km di Blocco Conta Assi in Sicilia di cui: 7 km tra Zappulla e S. Agata, 14 km tra Cefalù e Campofelice, 15 km a Lentini, 24 km tra Capo D’Orlando e Patti, 6 km tra Agnone e Brucoli;
- 79 km di Blocco Conta Assi in Sardegna di cui: 19 km tra Sassari e Porto Torres, 60 km tra Oristano e Macomer;
- 25 km di Blocco Conta Assi in Abruzzo tra Teramo e Giulianova;
- 85 km di SCMT in Campania di cui: 68 km tra Napoli (es.) e Battipaglia, 17 km tra Salerno e Noce;
- 8 ACEI in Abruzzo: Torre de’ Passeri, Scafa-S.Valentino, Manoppello, PM S.G. Teatino, Teramo, Castellalto, Popoli, Bussi;
- 5 ACEI in Sardegna: Porto Torres, Pabillonis, S. Anna, Marrubiu, Uras;
- 4 ACEI in Puglia: Bari Torre a Mare, Rignano Garganico, Polignano, Mola;
- 1 ACS in Puglia.

6.8.3. I ritardi

Alcuni progetti registrano ritardi rispetto alle stime sui tempi di ultimazione precedentemente determinati. Tra questi, si evidenziano:

- Raddoppio Palermo - Messina (21 mesi);
- Velocizzazione Catania - Siracusa (15 mesi);
- Quadruplicamento Salerno - Battibaglia (15 mesi):

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI S.p.A., emergono principalmente nelle fasi approvative.

6.8.4. Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (di seguito 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 gli aggiornamenti del PPI (versione ottobre 2003 e versione aprile 2004), approvati dal CIPE rispettivamente il 13 novembre 2003 ed il 20 dicembre 2004, 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.

Con l'aggiornamento del PPI presentato da RFI S.p.A. ad aprile 2004, il Gestore ha riferito di avere predisposto 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 per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

Per quanto riguarda il programma delle accelerazioni, secondo quanto riportato nell'aggiornamento 2005 del PPI, i progetti (ad esclusione del raddoppio RC-Melito PS), pur conservando sostanzialmente la previsione di accelerazione della fase realizzativa, registrano un ulteriore 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 S.p.A..

Tabella 6.43 – Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione

PROGETTO-TRATTA	SCOSTAMENTO	CAUSE
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto	12 mesi	Ritardata approvazione del progetto secondo iter previsto da Legge Obiettivo, necessità di adeguare il progetto alle prescrizioni del CIPE e difficoltà incontrate all'accesso delle aree interessate dal progetto.
Raddoppio Bari-Taranto: tratta Castellaneta - Palagianello - Massafra	8 mesi	Necessità di bandire nuovamente la gara di appalto.
Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	4 mesi	Protrarsi delle attività negoziali per elevato numero delle imprese partecipanti ed esame delle offerte anomale.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrello	5 mesi	Protrarsi attività di prequalificazione delle imprese per elevato numero di concorrenti e mancanza di adeguata normativa per la selezione.
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Ogliastrello-Castelbuono	12 mesi	Necessità di revisione del progetto e di ricerca nuove soluzioni.
Nodo di Palermo	4 mesi	Protrarsi dell'attività negoziale per la prequalifica delle imprese concorrenti e la revisione della convenzione per l'affidamento al General Contractor con modalità mai utilizzate in precedenza.
Raddoppio Decimomannu – San Gavino	4 mesi	Ricorso al Tar da parte di un'impresa esclusa dalla gara e rinvenimento di sottoservizi non rilevabili in fase progettuale
Raddoppio Pescara – Bari: tratta Termoli - Chieti	15 mesi	Protrarsi dell'iter di approvazione del progetto preliminare

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 delle Infrastrutture e dei Trasporti e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafro-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;
- Siracusa-Ragusa-Gela;
- S.Gavino-Sassari-Olbia.