

Tutti gli interventi traggono fondamento dalla verifica delle caratteristiche plano-altimetriche delle linee e dalla necessità di intervenire con varianti di tracciato, rettifica delle curve, riduzione delle pendenze, interventi nelle gallerie, opere di consolidamento bonifica e salvaguardia dell'infrastruttura.

Con la Delibera n. 91/2004, il CIPE ha approvato le soluzioni progettuali tra quelle proposte da RFI S.p.A. e stanziato, a valere sulle risorse rese disponibili dalla Delibera n. 19/2004, 16,23 milioni di euro per avviare la progettazione preliminare dei sette progetti in questione. La medesima Delibera dispone che le risorse recate dal II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 per finanziare la progettazione sulle relazioni predette vengano rimodulate a valle degli esiti delle progettazioni preliminari.

Nella seguente tabella si riporta il valore parametrico della soluzione prescelta ed il dettaglio dei fondi assegnati per la progettazione preliminare:

Tabella 6.44 – Studi di fattibilità: stima parametrica della soluzione adottata e fondi per la progettazione preliminare

LINEA	STIMA PARAMETRICA DELLA SOLUZIONE PRESCELTA	COSTO PROGETTAZIONE PRELIMINARE
Taranto – Sibari - San Lucido	792	3,17
Venafro – Termoli	50	0,20
Palermo – Trapani	432	1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183	0,73
Roma – Pescara	1.184	4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865	3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550	2,20
Totale	4.056	16,23

6.8.6. Lo stato delle progettazioni: avanzamento della capacità progettuale

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

Il monitoraggio specificamente attuato ha evidenziato, nella precedente rilevazione, che si riscontrava nel Mezzogiorno una consistente riduzione del valore degli interventi ancora "da avviare" a beneficio dei successivi stadi di progettazione/realizzazione, con una distribuzione più equilibrata tra le varie fasi, riducendo il gap soprattutto sulle fasi di progettazione preliminare e definitiva.

Con la proposta di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) presentata dal Gestore dell'Infrastruttura nel mese di giugno 2005, viene fornito un

focus sullo stato di avanzamento del parco di progetti considerato. Questa analisi tiene conto dell'aggiornamento delle stime dei costi susseguente al PPI già approvato, e della attuale proposta di aggiornamento che comporta un'ulteriore revisione delle stime dei costi e l'ampliamento del numero degli investimenti considerati.

Il valore dei progetti sottoposti ad analisi, tenendo conto degli aggiornamenti, ammonta complessivamente a circa 44 milioni di euro. Trattasi degli interventi previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 esclusi Diffusi ed AV/AC.

Il confronto tra i valori attuali e quelli rilevati nel 2004 è avvenuto tenendo conto della possibilità di distorsioni, vista la modifica del valore complessivo del parco progettuale. Tale incremento, che si attesta in totale nell'ordine del 6,6%, una volta distribuito sull'intero "contenitore", non influenza significativamente la lettura dei risultati.

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

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

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

Gli esiti dell'analisi sono rappresentati per mezzo dei seguenti diagrammi a torta, che raffrontano la situazione aggiornata con quella presentata nella scorsa rilevazione (PPI 2004).

Figura 6.13 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2004

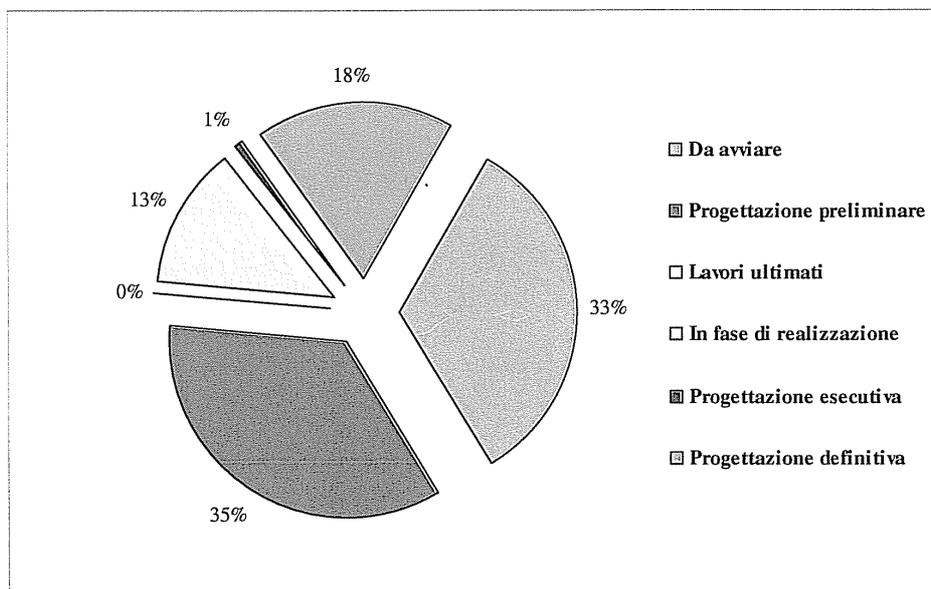


Figura 6.14 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005

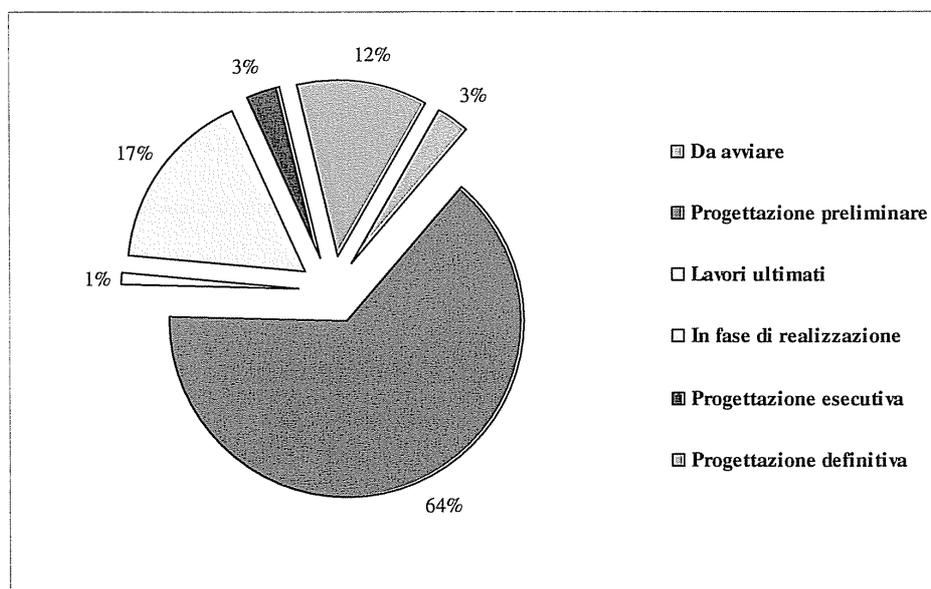
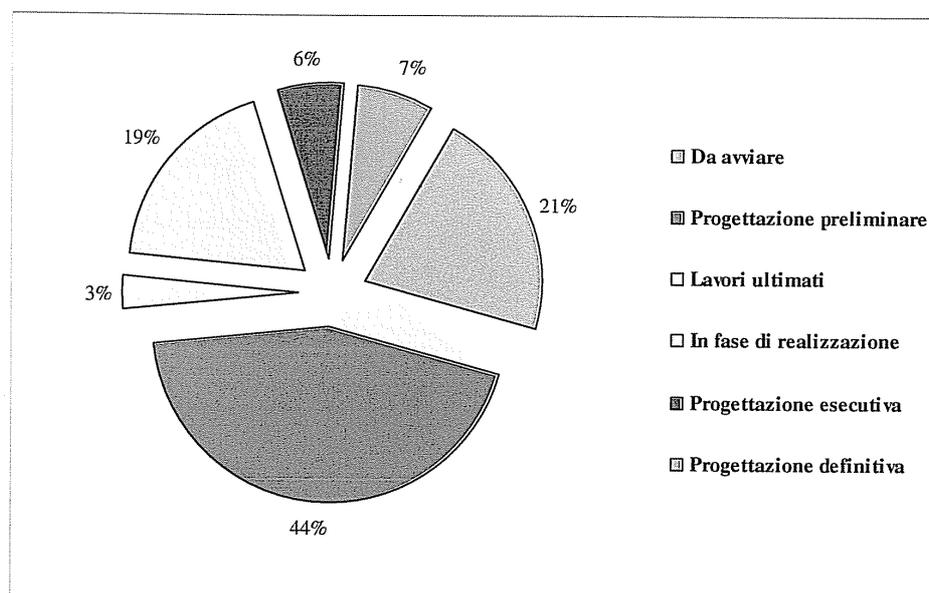
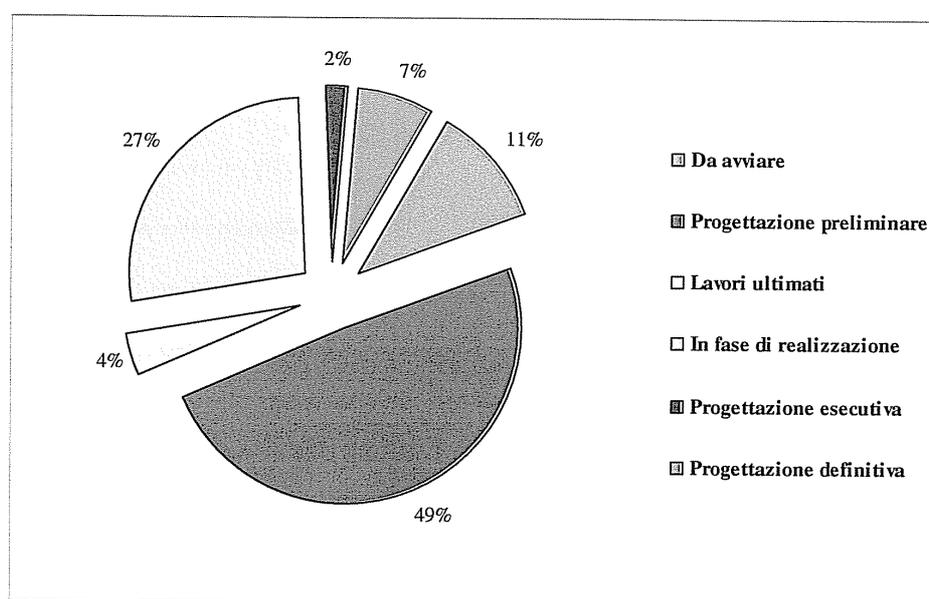


Figura 6.15 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2004**Figura 6.16 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord 2005**

Le successive tabelle riportano analiticamente i dati suesposti. Come si vede, le due fasi progettuali più avanzate (Definitiva ed Esecutiva) sono state ulteriormente aggregate

con i lavori in corso di realizzazione e con quelli ultimati (fase pre-realizzativa), per permettere una serie di considerazioni supplementari.

Tabella 6.45 – Stato di attuazione dei progetti al Sud

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	33%	33%	3%	3%	-30%	-30%
Progettazione preliminare	prelim	35%	35%	64%	64%	29%	29%
Progettazione definitiva	def/real	18%	32%	12%	33%	-6%	1%
Progettazione esecutiva		1%		3%		2%	
In fase di realizzazione		13%		17%		4%	
Lavori ultimati		-		1%		1%	
Totale		100%	100%	100%	100%		

Tabella 6.46 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord

		PPI 2004		PPI 2005		DELTA	
Da avviare	param	21%	21%	11%	11%	-10%	-10%
Progettazione preliminare	prelim	44%	44%	49%	49%	5%	5%
Progettazione definitiva	def/real	7%	35%	7%	40%	-	5%
Progettazione esecutiva		6%		2%		-4%	
In fase di realizzazione		19%		27%		8%	
Lavori ultimati		3%		4%		1%	
Totale		100%	100%	100%	100%		

Dall'esame dei risultati delle elaborazioni, si osserva come nel Mezzogiorno il valore degli interventi "Da Avviare" si riduca di 30 punti, dal 33% al 3%, con un pressoché pari aumento nella fase di "Progettazione preliminare", che registra una crescita di 29 punti percentuali, dal 35% al 64%. Nelle fasi successive si evince un decremento della "Progettazione definitiva" (-6%) e un aumento della "Realizzazione" (+4%). I progetti ultimati passano da una percentuale pressoché nulla dell'anno scorso all'1% del 2005.

Le fasi prossime alla soglia di realizzazione (Progettazione definitiva ed esecutiva) sono più consistenti nel Sud (15%) rispetto al dato del Centro-Nord (9%).

Il gap tra il Sud ed il Centro-Nord sui progetti "Da Avviare" si riduce da 12 a 8 punti di differenza, mentre nella fase di "Progettazione preliminare" tale delta si ribalta a favore del Sud con una differenza positiva di 15 punti percentuali. Tale dato evidenzia il progresso delle attività per gli investimenti realizzati nel Mezzogiorno. Negli stadi successivi, si rileva una situazione sostanzialmente invariata per le fasi di "Progettazione esecutiva" e di "Lavori ultimati", mentre nelle fasi di "Progettazione

definitiva” la differenza diminuisce (dal 11% all’5% a favore del Sud) per effetto del decremento del dato riguardante il Sud (dal 18% al 12%), infine, per quanto riguarda la fase di “Realizzazione” si amplia la forbice a favore del Centro-Nord, passando dal 6% al 10%.

In definitiva, confermando il trend dello scorso anno, nel Mezzogiorno si riscontra una consistente riduzione del valore degli interventi ancora in fase “Da avviare” a beneficio degli altri stadi del ciclo progettuale/realizzativo con una distribuzione che evidenzia il concreto passaggio delle opere localizzate nel Sud, da una fase di studio ad una effettiva progettazione.

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

In ogni caso occorre evidenziare che la lettura dei risultati deve tenere in conto gli interventi recentemente introdotti con gli ultimi PPI. Infatti, al Sud si registra infatti una significativa presenza di “nuovi” investimenti ancora in fase di avvio, come ad esempio i sette studi di fattibilità, finanziati con la Delibera CIPE 85/2002.

6.9. Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive

Gruppo FS

Il totale delle contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento effettuate nell'anno 2004 dal Gruppo FS, considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a 8.433 milioni di euro, con un incremento del 15% circa rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2003.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2004 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo FS, contabilizzazioni pari a 2.577 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa l'1% sui progetti.

Le contabilizzazioni totali, considerate le sole fonti di finanziamento dello Stato e relative al 2004, sono, in ogni modo, superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2003.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2004, relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – è pari 33.071 milioni di euro. Tale somma rappresenta circa il 60% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (55.346 milioni di euro) e circa l'85% delle somme effettivamente erogate (38.737 milioni di euro).

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

Con la proposta di aggiornamento del PPI presentata da RFI S.p.A. nel mese di giugno 2005, il Gestore manifesta l'intenzione di recuperare circa 1 miliardo di euro su tale differenze, per completare il piano dei fabbisogni relativi al 2005, per realizzare il piano di investimenti previsti.

FS Holding S.p.A.

Gli investimenti su fonti Statali che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di FS Holding S.p.A. ammontano a circa 50 milioni di euro e possono ritenersi sostanzialmente conclusi.

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 95% circa al 31.12.2004. 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 96%.

L'importo contabilizzato nel 2004, considerando tutte le fonti di finanziamento (1.257 milioni di euro, dei quali 207 fonte Stato), fa rilevare un aumento del 7% circa rispetto a quello fatto registrare nel 2003. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni complessive dell'anno 2004 (207 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, 346 nel 2003): 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 2006 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 primo agosto 2000 - anticipando di un anno il programma temporale definito nella precedente Relazione Annuale.

RFI S.p.A.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2004 una somma pari a 7.047 milioni di euro (+ 16% circa rispetto al 2003), di cui 4.650 relativi al Sistema AV/AC.

Tale cifra (7.047 milioni di euro) rappresenta la capacità di spesa complessiva espressa dal Gestore nel 2004 ed è in linea con le previsioni di contabilizzazione riportate nel Piano di Priorità degli Investimenti, registrando un incremento dell'8% circa (6.227 milioni di euro contro 5.754 milioni di euro, dati al netto degli contributi in corso di costruzione relativi all'AV/AC).

Considerando i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI S.p.A. ha effettuato nell'anno 2004 contabilizzazioni per 2.804 milioni di euro, con un incremento in percentuale del 6% circa rispetto al 2003 (2.634 milioni di euro).

Su Rete Convenzionale, invece, il 2004 mostra un aumento delle contabilizzazioni dell'8% rispetto al 2003 e del 50% circa rispetto alla media relativa agli anni 1993-2003 che risulta pari a circa 1.551 milioni di euro. Tale incremento è superiore a quello registrato lo scorso anno (+46% circa rispetto alla media 1993-2002).

▪ ***Contratto di Programma 1994-2000***

Si rileva che, grazie agli 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 salito al 91%, rispetto all'84% dello scorso anno, il rimanente 9% è costituito da interventi in corso di realizzazione, di cui il 7% ancora da contabilizzare. Tuttavia 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. Il completamento di tutti i progetti previsti da Contratto è previsto per il 2009. Tuttavia, dei 74 progetti monitorati, per 16 (circa il 22% del totale) RFI S.p.A. non fornisce previsioni di ultimazione.

Anche per quest'anno occorre registrare il valore estremamente esiguo delle contabilizzazioni relative ai progetti di potenziamento degli impianti intermodali: su 10

progetti monitorati, tre presentano la data in cui ne è prevista l'ultimazione, e due soltanto presentano valori di contabilizzazioni significativi.

I seguenti progetti, invece, vedono incrementare il loro ritardo (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- Raddoppio Palermo – Messina (18 mesi nel 2003, 21 nel 2004);
- Ripetizione discontinua Nodo di Roma (18 mesi nel 2003, 21 nel 2004).

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

- Raddoppio Bergamo - Treviglio (36 mesi);
- PRG di Roma Tuscolana/Casilina (33 mesi);
- Infrastrutturazione area Stazione Roma Tiburtina e Nodo di scambio (27 mesi);
- Variante di Gozzano (15 mesi).

Tra le cause più importanti cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano gli approfondimenti progettuali, i rapporti con gli Enti pubblici e la riprogrammazione delle attività.

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 Diretrici (Adriatica, Rete Sarda). Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa il 76% del costo preventivato. Per le Diretrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 91%.

▪ **Contratto di Programma 2001-2005**

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti su Rete Convenzionale, nel corso del 2004 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari al 26% circa del valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere consuntivate al 31.12.2004 risulta pari a 10.681 milioni di euro, dei quali 1.820 milioni di euro contabilizzati nel corso del 2004 contro i 1.456 milioni di euro del 2003.

Globalmente, il contabilizzato su Rete Convenzionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 ammonta al 19% circa del costo complessivo ed al 36% circa dei corrispondenti finanziamenti.

Si torna a sottolineare che, rispetto a quanto riportato nella precedente versione del monitoraggio (al 31.12.2003), le cifre relative al 2003 ed ai precedenti anni sono variate sostanzialmente per effetto del passaggio di alcuni progetti dal Contratto di Programma 1994-2000 al nuovo accordo, di cui si è già ampiamente riferito nel corso della trattazione.

In ogni caso, l'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2004 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 su Rete Convenzionale, evidenziano al 31.12.2004 l'evoluzione descritta nella Tabella 6.47 (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).

Tabella 6.47 – Evoluzione degli investimenti previsti su Rete Convenzionale al 31.12.2004

TABELLE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	SAL / CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (Investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	29,09%	38,63%
Tabella 2bis (Altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	50,51%	56,64%
Tabella 3 (Nuovi progetti di sviluppo)	0,84%	4,85%
Tabella 4 (Manutenzione straordinaria)	26,68%	29,92%
Tabella 5 (Ricerca)	43,18%	55,88%
Tabella 6 (Risanamento acustico e gallerie)	2,29%	4,55%

Continua ad incrementare la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Direttrici per i quali il contabilizzato 2004 è pari a 562 milioni di euro, con un aumento percentuale del 10% circa. Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Potenziamento infrastrutturale Pontremolese (82 milioni di euro);
- Raddoppio Bologna-Verona (74 milioni di euro);
- Quadruplicamento Padova-Mestre (62 milioni di euro);
- Raddoppio Palermo-Messina (58 milioni di euro).

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti:

- gli investimenti sui Nodi (circa 322 milioni di euro, + 38% circa rispetto al 2003). Gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i Nodi di Napoli, Torino e Milano;

- gli investimenti in tecnologie connesse alla sicurezza (SCMT: 161 milioni di euro nel 2004 rispetto a 118 milioni di euro nel 2003).

Le contabilizzazioni complessive sul Sistema AV/AC relative all'anno 2004, come detto, sono pari a 4.650 milioni di euro, di cui 470 milioni di euro a carico di fonti di finanziamento pubbliche, sostanzialmente rappresentate dai contributi in corso di costruzione della TO-MI-NA e dalle progettazioni per il "Resto del Sistema".

Relativamente all'Asse Torino-Milano-Napoli (escluse le fonti di finanziamento pubbliche), il 2004 ha fatto registrare, in termini di contabilizzato, un significativo incremento rispetto all'anno precedente pari al 19% circa (4.093 milioni di euro contro 3.437 milioni di euro). Su tale asse, il totale delle contabilizzazioni al 31.12.2004 (16.783 milioni di euro) rappresenta circa il 56% del costo preventivato.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2004, si sono registrate sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli. In particolare, quest'ultima presenta una percentuale di avanzamento economico pari al 85% 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 Treviglio -Bergamo (12 mesi nel 2003, 36 mesi nel 2004);
- Raddoppio Prenestina - Lunghezza (15 mesi nel 2003, 18 nel 2004).

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

- Potenziamento asse Livorno-Pisa (24 mesi);
- Sistemazione del PRG di Firenze Santa Maria Novella (24 mesi);
- Realizzazione Gronda Merci di Roma (18 mesi);
- Quadruplicamento Salerno – Battipaglia (15 mesi).

Tra le cause più rilevanti riportate da RFI S.p.A., a cui ascrivere i ritardi, si evidenziano gli approfondimenti progettuali, i rapporti con gli Enti Pubblici e la riprogrammazione delle attività.

6.9.1. Conclusioni

L'esame dei dati di preconsuntivo forniti dalle società del Gruppo FS pone in evidenza il volume della spesa relativa agli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno, che fa registrare un risultato in termini assoluti e relativi che si allontana dalle aspettative auspiccate.

In effetti, nel Mezzogiorno viene registrato un valore totale delle opere contabilizzate su Rete Convenzionale (648 milioni di euro) lievemente inferiore rispetto a quello della precedente rilevazione dello scorso anno, tuttavia in linea con quanto realizzato negli ultimi anni (2001: 529 milioni di euro; 2002: 608 milioni di euro; 2003: 688 milioni di euro). Tale risultato rappresenta il 27% di quanto contabilizzato a livello nazionale su Rete Convenzionale. Il dato percentuale risente del cospicuo incremento delle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia" (+14%), che rende percentualmente inferiore alle attese il dato relativo al Sud.

Se da un lato la diminuzione della percentuale Sud del 2004 rispetto all'anno precedente trova una sua giustificazione in relazione al notevole incremento registrato nelle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia", dall'altro bisogna rilevare che in termini assoluti gli investimenti nel Sud diminuiscono di 40 milioni di euro pari a circa -6% sui valori consolidati nel 2003. Tale diminuzione si evidenzia sostanzialmente diffusa su tutti i gruppi di programmi attivati nel Sud.

Il dato deve necessariamente tenere conto del fatto che nel 2004 sono state attivate e rese all'esercizio un numero di opere decisamente superiore al risultato raggiunto nel 2003 rendendo visibile e fruibile il notevole impegno economico profuso nella realizzazione delle opere. Tra gli interventi più rimarchevoli si segnalano 52 Km di raddoppi di linea, 18 ACEI e ACS, 227 Km di CTC e 69 Km di elettrificazioni.

L'entrata in esercizio di alcune opere, che quindi cessano di generare spesa, unito al fatto che – come ormai noto – deve ancora essere avviata la cantierizzazione di molte opere, ancora in fase di definitiva maturazione progettuale, può giustificare il non brillante risultato registrato nel Mezzogiorno.

L'analisi dei dati forniti sull'attività progettuale ha, inoltre, permesso di rilevare che il gap esistente tra il Mezzogiorno ed il resto del Paese va progressivamente riducendosi, a significativa riprova dell'impulso dato da RFI S.p.A. alla progettazione delle opere localizzate in tale area: si è passati, infatti, ad una maggiore percentuale di opere in fase di progettazione o realizzazione (+29%), riducendo sensibilmente, rispetto alla precedente rilevazione, gli interventi ancora da avviare.

Inoltre, come è noto, con Delibera CIPE n. 91/2004 sono stati stanziati 16,23 milioni di euro per l'avvio della progettazione preliminare di sette nuovi interventi di potenziamento di linee nel Mezzogiorno, che comporteranno investimenti valutati su base parametrica pari a più di 4.000 milioni di euro.

Infine si segnala il recentissimo avvio delle cantierizzazioni di alcuni importanti interventi quali ad esempio il Nodo di Palermo, la linea a monte del Vesuvio, ed altre.

Tutto ciò fa prevedere che il volume delle contabilizzazioni nel Sud possa marcatamente emergere nel medio termine.

Per quanto riguarda la capacità di spesa complessiva (8.433 milioni di euro nel 2004), anche quest'anno si conferma l'incremento percentuale (+15% rispetto al 2003) in confronto a quanto avvenuto negli ultimi anni, seppure con un trend di crescita inferiore a quello conseguito nel 2003.

Tale dato è, infatti coerente, con le attese già espresse nella relazione dello scorso anno, nella quale si prevedeva che non potevano attendersi ulteriori margini di crescita e che pertanto l'incremento percentuale delle contabilizzazioni si sarebbe attestato in futuro su un livello sostenibile in relazione alla capacità del mercato di assorbire in termini di produttività e di qualificazione tecnologica l'ingente mole di investimenti.

Anche per i soli investimenti infrastrutturali si conferma una analoga crescita della spesa. RFI S.p.A., infatti, con 7.047 milioni di euro, mette a segno un + 16% rispetto il contabilizzato del 2003 (6.077 milioni di euro) riducendo quindi, per le medesime considerazioni esposte al riguardo del Gruppo FS, la percentuale di crescita del contabilizzato che nel 2003 aveva raggiunto il + 36% rispetto l'anno precedente.

Il Sistema AV/AC si conferma il principale artefice del buon risultato raggiunto rappresentando, da solo, più del 60% delle contabilizzazioni complessive.

I risultati conseguiti sono in linea sostanzialmente con le previsioni riportate nell'aggiornamento 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti.

Come già evidenziato nella relazione dello scorso anno, continuano a presentarsi slittamenti dei tempi di ultimazione previsti, aumenti dei costi degli interventi, nonché ulteriori esigenze di finanziamento su progetti del Contratto di Programma 1994-2000 e conseguente inserimento degli stessi progetti nel Contratto di Programma vigente.

In merito ai tempi, ai costi e pertanto alla affidabilità delle stime dei progetti di investimento, come è noto, è già stato avviato un confronto con RFI S.p.A. correlato soprattutto all'iter di presentazione ed approvazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli investimenti (PPI) sull'infrastruttura ferroviaria, anche in adempimento delle prescrizioni in merito dettate dal CIPE con la Delibera n. 103/2003.

Anche nel 2004 si riscontrano ulteriori slittamenti dei tempi di esecuzione degli investimenti su Rete Convenzionale che, seppure in lieve flessione (- 7%) rispetto a quanto cumulativamente registrato nel 2003, rappresentano tuttavia un fatto rilevante giacché si deve prendere atto che su 69 progetti si sono determinati ulteriori ritardi per complessivi 246 trimestri.

Tale situazione ha consigliato l'avvio di una ulteriore e più approfondita analisi su quattro progetti (due dei quali riguardano opere da realizzare nel Mezzogiorno), mediante l'istituzione di un gruppo di lavoro con lo specifico incarico di acquisire elementi di valutazione riguardo la gestione dei processi connessi alla stima degli investimenti, all'espletamento delle procedure d'appalto ed alla cantierizzazione delle opere. Nello specifico i quattro progetti sui quali è stata avviata l'indagine sono: il raddoppio Messina – Siracusa, il quadruplicamento Milano – Venezia nel tratto Lambrate – Treviglio, il potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulla Caserta – Foggia ed il Sistema di Controllo MarciaTreno (SCMT).

In generale, le principali motivazioni che hanno determinato ritardi sono riconducibili ad ampliamenti funzionali di opere già in corso, approfondimenti progettuali, rapporti con gli Enti pubblici e slittamenti legati ad iter approvativi.

L'altro aspetto riguarda il problema, già evidenziato anche negli scorsi anni, dell'aumento dei costi di progetti relativi al "vecchio" Contratto di Programma che transitano in quello in corso. Tale circostanza, purtroppo negli ultimi anni ha anche complicato la possibilità di effettuare un adeguato monitoraggio degli investimenti previsti da ciascuno degli strumenti contrattuali in essere. Ciò 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 rende, quindi, sempre più stringente e necessaria l'esigenza che, in occasione della predisposizione del nuovo Contratto di Programma da stipulare per il quinquennio 2006-2010, tutti gli interventi attualmente previsti dai due Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005 e non ancora ultimati, vengano inseriti all'interno del nuovo strumento contrattuale, in modo tale da permettere un efficace monitoraggio ed una più efficace gestione del Contratto stesso.

Si intende evidenziare, in ultimo, il buon risultato raggiunto nel 2004 in termini sicurezza della circolazione, con il piano di soppressione dei passaggi a livello, che con 202 soppressioni hanno superato di ben 78 unità le previsioni formulate in sede consuntiva del 2003. In merito si deve rilevare che contestualmente alle su citate chiusure, RFI S.p.A. ha provveduto alla attivazione nuovi P.L. riguardo i quali si intende acquisire specifiche informazioni. Al contempo si rileva una attenuazione, da parte di RFI S.p.A., nei programmi di intervento soppressione dei P.L.. Prendendo infatti a riferimento gli interventi previsti nell'arco temporale 2005-2008 le soppressioni passano da 757 unità indicate nel documento dello scorso anno a 560.

Per quel che riguarda la differenza tra erogazioni e contabilizzazioni, al 2004 tale differenza si è ridotta a circa 5,6 miliardi di euro, rispetto ai precedenti 6 miliardi di euro. La FS Holding S.p.A., confermando che una quota di tale differenza è ancora impiegata in partite creditorie di varia natura nei confronti dello Stato, manifesta la disponibilità a intraprendere un'azione di riduzione graduale della differenza, la cui modalità di attuazione dipenderà dalle indicazioni che perverranno dall'Azionista circa i tempi in cui le suddette risorse potranno essere liberate. Comunque RFI S.p.A., con la proposta di aggiornamento del PPI per il 2005, dichiara l'intenzione di assorbire una quota di tale differenza per un importo di circa 1 miliardo di euro, per l'attuazione del piano di investimenti per il 2006.

Appendice A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse

Le risorse stanziati per sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nelle aree depresse del Paese sono previste dai seguenti provvedimenti:

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997) 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. 29.08.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali e per il collegamento e la progettazione di alcune linee: l'importo assegnato dalla legge - per quanto spettante a RFI S.p.A. - ammonta complessivamente a 96 milioni di euro.

Come già evidenziato, a seguito della Legge 144/99 che ha portato un definanziamento dell' 1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 pari a 1,792 milioni di euro, e di una diversa allocazione delle risorse sui singoli progetti delle Leggi 341/95 e 135/97, il finanziamento originario concesso ha subito delle modifiche, la nuova situazione è riportata in dettaglio nella Tabella A.1.

Tabella A.1 - Ripartizione finanziamenti (milioni di €)

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Programma, miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno	47,2	47,2
Nuova linea Ferrandina-Matera	36,2	36,2
Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito	42,6	42,6
Velocizzazione linea Sibari-Cosenza	25,8	25,8
Velocizzazione linea Foligno-Terentola	12,9	12,9
Totale Legge 341/95	164,7	164,7
Elettrificazione linea Taranto Brindisi	15,5	15,5
Linea Lamezia-Catanzaro	20,7	20,7
Totale Legge 641/96	36,2	36,2
Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano	3,6	3,6
Miglioramento tecnologie	89,3	90,5

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Materiale rotabile	154,9	154,5
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6	-
Totale Legge 135/97	250,5	248,6
Totale	451,3	449,5

Altre Leggi di Finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.03.1996 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 06.08.1999) 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.

Si riporta di seguito, nella Tabella A.2, la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella A.2 – Stato di attuazione al 31.12.2004 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98

STATO DI ATTUAZIONE	MILIONI DI €
Progetti attivati	295,0
Progetti da attivare	15,5
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	249,5
Lavori da avviare	45,5
Perizia di spesa	249,5

Il quadro complessivo dello stato di attuazione delle leggi analizzate nel presente paragrafo è riportato nella successiva Tabella A.3. Per quanto riguarda la Legge 64/96 non si registrano contabilizzazioni, in quanto il relativo finanziamento deve essere finalizzato attraverso una apposita Delibera del CIPE.