| TORINO-MILANO-NAPOLI | Previsioni novembre 2000 (2) | Riprevisione 2002 (1) | Effetti DPR 327/2001 |
|---|---|---|---|
| **Torino - Milano** | | | |
| Torino - Novara | febbraio 2006 | - | - |
| Novara - Milano | dicembre 2007 | aprile 2008 | dicembre 2008 |
| **Milano - Bologna** | | | |
| Milano - Bologna Stazione Centrale | dicembre 2006 | agosto 2007 | - |
| Milano - Bologna Stazione AV | | dicembre 2007 | - |
| **Bologna - Firenze** | | | |
| Bologna Stazione AV - Firenze Staz.S.M.N. | luglio 2007 | dicembre 2007 | - |
| Bologna Stazione AV - Firenze Stazione AV | febbraio 2010 | - | - |
| **Roma – Napoli** | | | |
| Roma - Napoli (via Gricignano) con attivazione servizio su Roma Termini | Attivazioni tratte da aprile 2004 a dicembre 2005 Programma lavori in corso di riesame | ottobre 2004 | - |
| attivazione Nord - Sud a Roma | | dicembre 2005 | - |
| Roma - Napoli (incluso collegamento Nord-Sud) | | dicembre 2007 | giugno 2008 |

(1) esclusi gli effetti del DPR 327 / 2001 che comportano un incremento dei tempi necessari per l'entrata in possesso del sedime.

(2) dati di consuntivo relazione F.S. monitoraggio 2000

## Confronto tra CdP e Riprevisione 2002 (incluso DPR 327/01) su date di entrata in esercizio

| Tratta | Differenza | Note |
|---|---|---|
| TO - MI | Torino - Novara: 0 mesi<br>Novara - Milano: + 34 mesi<br>di cui 8 mesi per DPR 327/01 | Prevista chiusura CdS a febbraio 2000 ed immediato inizio delle attività propedeutiche. La CdS si è conclusa a luglio 2000 con sostanziali varianti e necessità di completa ridefinizione del progetto esecutivo della Novara - Milano. |
| MI - BO | + 11 mesi | La stipula dell'A.I., prevista a maggio 2000, è slittata a agosto 2000 per la risoluzione delle cause ostative. Inoltre, a fronte di uno scostamento maturato di 13,5 mesi relativi al ritardato accordo con Autostrade, si è ipotizzato di definire un accordo con il GC tale da consentire di limitare il ritardo a 8 mesi. Peraltro, è da evidenziare che qualunque programma di acceleramento risulta fortemente condizionato dalla risoluzione delle criticità in essere (vincolo su villa Dallari a Modena, approvazione cantieri da parte Com. Modena, approvazione svincolo R.E., approvazione da parte di Autostrade del programma accelerato). |
| BO - FI | + 6 mesi | Incremento durata prevista per problematiche idrogeologiche e di smaltimento materiali di scavo (blocco dei lavori in seguito ai provvedimenti emessi dal Tribunale di Firenze e prescrizioni emesse dalla Magistratura) e ritardo nella definizione dell'accordo per Caserma Donati. L'attuale programma esclude impatti maggiori di quelli stimati ad oggi per gall. Pianoro (difficoltà realizzative dei Cameroni dell'interconn.), gall. Vaglia (ripresa dei lavori attualmente prevista entro feb 2002 senza interventi di impermeabilizzazione al fronte scavo), gall. Raticosa, sicurezza in galleria (sono escluse significative modifiche al progetto per l'adeguamento alle linee guida sicurezza in galleria che comportino interventi su opere civili e/o nuovo iter permessuale). |

| | | |
|---|---|---|
| RM - NA | tratto Roma - Km 198: +10 mesi | La chiusura della CdS per il collegamento di Gricignano, prevista a giu 2000, è slittata a luglio 2001. Lo svincolo sulle aree di Corcolle era previsto a settembre 2000 ed è intervenuto ad agosto 2001. Nel Verbale di Accordo con il GC del 15/06/2001 è stata definita la nuova fine lavori tenendo conto del ritardato inizio delle opere civili nell'area di Corcolle e della rivisitazione del programma lavori per la tecnologia (dal momento che l'inizio lavori di Corcolle è slittato di 2,5 mesi rispetto alla data prevista nel Verbale di Accordo, sono in atto azioni per la conferma della data di ottobre 2004 per l'entrata in esercizio). |
| | tratto Km 198 - Napoli: +42 mesi di cui 6 mesi per DPR 327/01 | Ritardo dovuto principalmente a: slittamento nella conclusione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di Conferenza di Servizi del Min. Ambiente (verifica conclusa nel novembre 2001), slittamento nella definizione della Convenzione con ARIN (stipulata nel gennaio 2001), ritardo / mancata definizione delle prescrizioni per le indagini archeologiche (le indagini archeologiche del tratto dal km 202 al km 209 sono iniziate a novembre 2001, non sono state ancora emesse le prescrizioni per la parte restante fino al km 216), mancata risoluzione di problematiche espropriative quartiere S.Marco ad Afragola. |

| Nodo | Differenza | Note |
|---|---|---|
| BO | + 6 mesi | Slittamento dovuto principalmente a: mancata definizione delle discariche per il materiale di risulta, ritardo nell'approvazione dei cantieri da parte dello Sportello Unico, ritardata autorizzazione del Comune di Bologna alla movimentazione su gomma dei materiali. |
| FI | + 14 mesi | Slittamento dovuto principalmente a: rivisitazione progetto della Stazione AV con condivisione da parte del Comune di Firenze del nuovo lay-out, slittamento della data prevista di consegna delle aree della Centrale del Latte, ritardo nella costituzione dell'Osservatorio Ambientale (istituito nel dic 2001). |
| RM | + 10 mesi | Slittamento dovuto principalmente a: completamento delle indagini archeologiche (completate nell'aprile 2001), opposizione dei frontisti (problematica risolta nel ott 2001), ritardo nell'emissione della delibera del Comune di Roma per la deroga al regolamento di igiene (emessa nel giu 2001) e necessità di ridefinizione dei siti di deposito delle terre (completata nel lug 2001). |

## *6.6 - Scostamenti di tempi e costi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale non transitati nel CdP 2001-2005*

Ai fini dell'analisi degli scostamenti di tempi e costi e su specifica richiesta del Ministero, RFI ha rappresentato le cause più ricorrenti che hanno determinato delle variazioni rispetto agli impegni assunti ed a quanto rappresentato nel monitoraggio al 31.12.2000 dell'attuazione del C.d.P. 1994-2000.

In sintesi, RFI riporta la seguente casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti (un progetto che presenti più cause di ritardo è riportato più volte); con specifico riferimento ai tempi di attivazione, le principali cause di slittamento sono:

Rapporti con impresa appaltatrice (fallimenti, controversie, inadempienze ecc.):

- PGR e ACEI Roma Tiburtina e sestuplicamento fino a Smistamento;
- Sistemazione PRG - Milano Rogoredo;

- Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo;
- Potenziamento infrastrutturale Firenze-Empoli;
- Nuova linea a Monte Vesuvio.

Approvvigionamento di risorse (carenza di materiali, difficoltà di reperimento di personale specialistico ecc.):

- Sistemazione PRG - Milano Certosa;
- Collegamento CIS Nola-Rete FS;
- Potenz. infrastr. TS-Cervignano-Udine e scalo Cervignano;
- Potenz. infr. e tecnol. VE-UD-Tarvisio escluso posto centrale;

Ridefinizione priorità per gli ACS sull'intera rete da parte di RFI e conseguente ripianificazione dei tempi di realizzazione:

- Interventi tecnologici Milano-Venezia;
- Potenziamento infrastrutturale Prato-Firenze;
- Potenziamento tecnologico del nodo di Torino;
- Sistemazione tecnologica Milano-Genova;
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona con potenziamento dell'area urbana.

Rapporto con enti pubblici (Conferenze di Servizio, autorizzazioni, risorse finanziarie, nuove richieste ecc.):

- Nuova Linea ingresso Porrettana e suburbana Vignola-Casalecchio;
- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano nodo di Roma;
- Nuova linea Ferrandina-Matera;
- Ammodernamento e velocizzazione rete Sarda;
- Passante milanese;

- Ripristino linea Faentina;
- Collegamento con aereoporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo (1^ fase);
- Raddoppio Milano Mortara;
- Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa);
- Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara.

Fase progettuale (complessità progettuale, nuovi input progettuali ecc.):

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona con potenziamento dell'area urbana;
- Raddoppio Prenestina-Lunghezza;
- Adeguamento a norma Ponte sul fiume PO;
- Cintura Nord di Roma;
- Nuova Linea ingresso Porrettana e suburbana Vignola-Casalecchio;
- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano nodo di Roma;
- Nuova linea Ferrandina-Matera.

Interruzione dell'esercizio ferroviario (mancata concessione o difficoltà di ottenimento, con conseguente riduzione della disponibilità di tempi utili per l'esecuzione dei lavori.):

- Quadruplicamento Corticella Castelmaggiore;
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Roma-Ciampino.

Gare d'appalto (ritardi nell'avvio, esiti negativi, offerte in aumento ecc.):

- Passante Porta Susa- Lingotto e colleg. Porta Susa Porta Nuova;
- Ammodernamento e velocizzazione rete Sarda;
- PGR e ACEI Roma Tiburtina e sestuplicamento fino a Smistamento;
- Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio;

- Sistemazione PRG - Milano Rogoredo;
- Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova;
- Quadruplicamento Corticella Castelmaggiore;
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona con potenziamento dell'area urbana.

Integrazione con rete AV (ritardi del progetto AV/AC che impattano sulla realizzazione dei progetti sulla rete convenzionale o che non ne rendono conveniente l'attivazione):

- Potenziamento scali di Bologna per servizi accessori;
- Raddoppio Prenestina-Lunghezza;

Tra i progetti non rientranti nelle motivazioni suesposte, RFI segnala quelli che hanno subito gli scorrimenti temporali di maggior rilevanza:

- per l'intervento "PRG ACEI Ostiense /Trastevere e Tuscolana" lo slittamento dell'attivazione è stato previsto dopo un esame approfondito delle fasi successive all'attivazione dell'ACS di Ostiense in prima configurazione, tenuto conto della riprogrammazione dell'attivazione del 4° binario da Roma S.Pietro a Trastevere;
- per il progetto "PRG e ACEI Roma Termini" le opere di completamento sono state riprogrammate a seguito di verifica funzionale dell'intervento, comportando uno slittamento della data di attivazione;
- per l'intervento "Copertura radio in galleria" lo slittamento è legato ai ritardi negli impianti di Sistema di Comando e Controllo della Circolazione del nodo di Genova e della Direttrice Tirrenica, di cui si dirà oltre;
- per i progetti "Varianti Verona-Brennero realizzazione sagoma C" e "Collegamento Voltri- Borzoli" le opere principali sono state già attivate, gli slittamenti sono riferiti ai lavori di finitura e completamento.

Per i progetti volti all'introduzione dei Sistemi di Comando e Controllo della circolazione (Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova, Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le, Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese, Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari, PotenziamentoTecnologico BO-VR-Brennero Potenziamento Passante Villa Literno Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata), le variazioni di tempi e costi, sono riconducibili alla determinazione di nuove specifiche tecniche ed ai connessi adeguamenti contrattuali, nonché all'esito delle gare per le tecnologie. In ogni caso, tranne che per il progetto "Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le" per il quale RFI registra un incremento di costo di circa il 6% ed uno scorrimento di tempi pari a tre trimestri, le variazioni sono inferiori al 2% in termini di costi, e non superiori a due trimestri in termini di tempo.

Con riferimento ai progetti relativi ai terminali merci ed agli Impianti Dinamici Polifunzionali, RFI rappresenta che è in corso la ridefinizione di tali categorie d'investimento.

Riguardo agli incrementi di costo di alcuni progetti, RFI premette che questi non hanno complessivamente generato nuove esigenze finanziarie, grazie alla compensazione dei maggiori oneri mediante le economie realizzate su altri progetti, nonché attraverso il ricorso ai fondi rischi ed imprevisti a tali scopi previsti.

Si evidenziano di seguito gli aumenti più significativi, con le relative cause:

- il costo del progetto "Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo" è stato rettificato tenendo conto dei corrispettivi per lavori in conto terzi, di un contenzioso e dei maggiori costi per diverse modalità di esecuzione della galleria Quattro Venti;

- il progetto "P.R.G ed ACEI Ostiense/Trastevere" registra un incremento di costo dovuto principalmente alla realizzazione delle nuove canalizzazioni per il contenimento dei cavi per il nuovo ACS;

- per il progetto "Potenziamento Passante Villa Literno Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata" l'incremento è dovuto ai maggiori costi del sottoprogetto SCC e a costi riconducibili alla convenzione FS/Regione (legge 80/84) quale collaudi da eseguirsi dalla Regione, ma a carico FS;

- per l'intervento "PRG e ACEI Roma Termini" l'aumento è da attribuire sia ai maggiori costi di realizzazione sia ai maggiori lavori da effettuare;

- per il "Potenziamento tecnologico del nodo di Torino" l'aumento deriva dall'applicazione dei nuovi livelli tariffari definiti per gli impianti tecnologici;

- per l'intervento "B.A.B. Roma-Napoli via Formia" il rialzo del costo è stato causato a seguito della gara d'appalto caratterizzata da offerte in aumento;

- dal progetto "Ammodernamento e velocizzazione rete Sarda" è stato stralciato il sottoprogetto ATC della rete sarda, il costo dei restanti sottoprogetti è incrementato a seguito degli esiti finali di sviluppo della progettazione esecutiva.

Una ricognizione completa delle variazioni, in termini di tempi e costi, sarà presentata nella versione definitiva della relazione che, basata su dati di consuntivo, dovrà essere predisposta da RFI entro il prossimo mese di giugno.

## *6.7 - Interventi di soppressione dei passaggi a livello*

Dal 1990 al 2001 sono stati soppressi complessivamente 2624 passaggi a livello, dei quali 1197 sulla rete fondamentale e 1426 su quella complementare.

Si registra, al 31/12/2001, l'esistenza di 7.530 passaggi a livello (P.L.): la loro distribuzione è sintetizzata nella tabella che segue.

| Rete ferroviaria | P.L. manovrati da RFI | P.L. manovrati da privati |
|---|---|---|
| **Direttrici nazionali e nodi** | **475** | **64** |
| **Direttrici internazionali** | **218** | **54** |
| **Linee trasversali** | **281** | **54** |
| **Altre linee** | **4.818** | **1.566** |
| **TOTALE PARZIALE** | **5.792** | **1.738** |
| **TOTALE** | **7.530** | |

- Sono stati soppressi, nel 2000 e nel 2001, rispettivamente 126 e 162 P.L. contro i 190, previsti originariamente per ciascun anno dal piano.
- Attualmente sono in corso interventi soppressivi per complessivi 250 P.L. (fondi L.189/83 ed altri interventi di potenziamento) .
- La soppressione di ulteriori 292 P.L. è prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria (quadruplicamenti, raddoppi, varianti).
- Sono in corso le progettazioni esecutive di opere, già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria, per la soppressione di ulteriori 104 P.L .

In sintesi sono in corso di soppressione 646 P.L. ricadenti sulle seguenti direttrici/linee:

| Direttrici/Linee | Interventi soppressivi in corso | Ulteriori interventi soppressivi | Progetti di soppressione già coperti da finanziamenti |
|---|---|---|---|
| **Direttrici nazionali e nodi** | 98 | 102 | 40 |
| **Direttrici internazionali** | 26 | 83 | 47 |
| **Linee trasversali** | 32 | 49 | 15 |
| **Altre linee** | 94 | 58 | 2 |
| ***Totali parziali*** | ***250*** | ***292*** | ***104*** |
| ***TOTALE*** | ***646*** | | |

Inoltre, R.F.I. comunica che circa ulteriori 100 P.L. potranno essere soppressi con residui ancora disponibili rispetto agli stanziamenti ad oggi assegnati ai referenti di progetto, nonché con i contributi degli Enti Locali.

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 746 P.L. sono stati così definiti:

- 117 P.L. entro il 2002;
- 186 P.L. entro il 2003;
- 158 P.L. entro il 2004;
- 285 P.L. entro il 2005;

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 6.884 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

| Rete ferroviaria | P.L. manovrati da RFI | P.L. manovrati da privati |
|---|---|---|
| **Direttrici nazionali e nodi** | **264** | **42** |
| **Direttrici internazionali** | **84** | **33** |
| **Linee trasversali** | **200** | **41** |
| **Altre linee** | **4.674** | **1.546** |
| **TOTALE PARZIALE** | **5.222** | **1.662** |
| **TOTALE** | **6.884** | |

## *6.8 – Quadro generale di sintesi e considerazioni conclusive*

➢ *Gruppo FS*:

Come si è detto, il totale delle contabilizzazioni effettuate nell'anno 2001 dal Gruppo F.S., considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a circa 5.000 M€, con sensibile incremento rispetto al corrispondente contabilizzato dell'anno 2000, in particolar modo per quanto concerne la quota relativa al progetto AV/AC.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato, l'anno 2001 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo, contabilizzazioni pari a 3.193 M€.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2001 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 (e relativi Addenda) ed al Contratto di Programma 2001-2005 – rappresenta circa il 51% dei corrispondenti finanziamenti e l'83% delle somme effettivamente erogate a favore di F.S. .

Gli investimenti che, a seguito della suddivisione societaria, sono rimasti in capo alla struttura di holding (F.S. S.p.A.) ammontano a circa 50M€ e possono ritenersi praticamente 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 M€), una percentuale di realizzazione dell'80% circa.

La quota più consistente è certamente quella relativa all'acquisto ed alla ristrutturazione del materiale rotabile, che presenta percentuali di realizzazione pari a circa l'83%.

L'importo contabilizzato nel 2001 è in linea con quello fatto registrare nell'anno 2000, con un lieve incremento rispetto alla media degli anni 1993-2000.

Trenitalia S.p.A prevede di completare nel 2005 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato - contrattualizzati, da ultimo, con il II° Addendum al CdP 1994-2000 - con previsioni annuali di spesa inferiori, quindi, alla media degli anni precedenti .

➢ *R.F.I. S.p.A.*:

Più articolato è, ovviamente, il quadro degli investimenti la cui esecuzione è affidata ad R.F.I. S.p.A. : considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2001 una somma pari a 3.819 M€, di cui oltre 2.035 relativi al sistema AV/AC.

Considerando, invece, i soli finanziamenti recati dallo Stato, RFI ha effettuato nell'anno 2001 contabilizzazioni per 2.515 M€ (di questi, 1.760 sulla rete tradizionale e 755 per il sistema AV/AC).

Il 2001 fa registrare, quindi, incrementi superiori al 40% rispetto sia all'anno 2000 che alla media degli anni 1993-2000: detto incremento è per la maggior parte imputabile alla spesa relativa al sistema AV/AC.

Considerando la rete tradizionale, infatti, il 2001 evidenzia un aumento delle contabilizzazioni del 13% rispetto al 2000 e del 27% rispetto alla media degli anni 1993-2000.

Nonostante questi incrementi della capacità di spesa, lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal CdP 1994-2000 ( e relativi Addenda) non confluiti nel nuovo CdP 2001-2005 è inferiore al 60% con, mediamente, percentuali di realizzazione più basse per gli interventi sui nodi e più alte

per gli investimenti lungo le direttrici. Una buona parte dei progetti di investimento in atto (circa un terzo) risulta presentare ritardi sui tempi di esecuzione dei lavori e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio. Tra detti progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano ritardi consistenti sono i seguenti (gli scostamenti dei tempi di esecuzione sono riportati tra parentesi):

- PRG ed ACEI Ostiense/Trastevere e Tuscolana (13 trimestri - SAL/CVI 76%);
- PRG ed ACEI Roma Termini (10 trimestri);
- Copertura radio in galleria (7 trimestri - SAL/CVI 19%);
- Varianti Verona-Brennero con realizzazione sagoma C (7 trimestri – SAL/CVI 95%);
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona con potenziamento dell'area urbana (7 trimestri - SAL/CVI 25%);
- Potenziamento infrastrutturale Prato – Firenze (6 trimestri - SAL/CVI 56%);
- Raddoppio Messina-Siracusa (4 trimestri - SAL/CVI 53%);
- Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova (4 trimestri - SAL/CVI 69%);
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Venezia-Udine-Tarvisio escluso posto centrale (4 trimestri – SAL/CVI 95%);
- Sistemazione PRG – Milano Rogoredo (4 trimestri - SAL/CVI 52 %);
- Raddoppio Milano-Mortara (4 trimestri - SAL/CVI 2%);
- Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara (4 trimestri);

Per alcuni altri interventi, sempre previsti dal C.d.P. 1994-2000, al 31/12/2001 non si registrano, invece, contabilizzazioni. Tra questi:

- Raddoppio Decimomannu - S. Gavino (CVI 155 M€);
- Raddoppio Bergamo – Treviglio (CVI 62 M€);
- Potenziamento asse Livorno – Pisa (CVI 57 M€);
- Nodo di Novara (CVI 49 M€).

Mostrano, infine, contabilizzazioni estremamente ridotte (spesso nulle) tutti gli investimenti relativi al potenziamento degli impianti intermodali.

Relativamente ai soli progetti di tipo 1 e 2 non transitati nel nuovo C.d.P. , al 31/12/2001 si registrano "assegnazioni"(quota parte del finanziamento effettivamente assegnata al progetto per disposizione dei vertici societari) pari, complessivamente, a circa l'80 % del costo (13.000 M€) preventivato e finanziato. Nel 2001, le assegnazioni relative a tali interventi sono state pari a circa 500 M€.

Infine, ancora con riferimento ai progetti di tipo 1 e 2 non transitati nel C.d.P. 2001-2005, dalle schede di monitoraggio fornite da R.F.I. si evince che, al fine di ultimare tali investimenti nei tempi riportati (già rivisti, rispetto a quelli precedentemente stimati, in considerazione dei ritardi registrati nei vari processi di attuazione), occorrerà spendere, in media, oltre 1.700 M€ all'anno. Le corrispondenti previsioni di contabilizzazione per l'anno 2002 ammontano, invece, a circa 700 M€.

Lo stato di attuazione degli investimenti previsti dal C.d.P. 2001-2005 risulta molto basso, perché trattasi di un contratto vigente da poco più di sei mesi alla data di rilevamento dei dati, anche se esso ingloba, come già detto, una serie di interventi provenienti dal precedente C.d.P. . In pratica, per quanto concerne la rete tradizionale, gli unici investimenti che hanno rilevato una qualche evoluzione nel corso del 2001 sono stati proprio quelli di Tabella 2 per i quali, comunque, il totale contabilizzato equivale a circa il 30 % del costo globale stimato ed al 40 % dei relativi finanziamenti. Le assegnazioni riguardanti gli stessi progetti sono pari a circa il 40% del costo (CVI), mentre nel solo 2001, per tali investimenti, sono stati assegnati circa 200 M€, pari al 15% delle risorse all'uopo recate con la ripartizione dei fondi della Legge Finanziaria 2001 .

Nessuna contabilizzazione viene invece rilevata per i nuovi programmi di sviluppo infrastrutturale, riportati in tabella 3 per i quali, di contro, sono stati allocati circa 528 M€, relativi alle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001.

Lo stesso sistema AV/AC, per il quale il 2001 ha fatto registrare notevoli incrementi delle contabilizzazioni, presenta uno stato complessivo di attuazione superiore al 50 % solo per le tratte Bologna - Firenze e Roma - Napoli : le molteplici problematiche legate all'attuazione del programma (schema di finanziamento , incremento dei costi e dei tempi di esecuzione previsti) saranno oggetto di specifica relazione al CIPE, nel settembre 2002, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze.

## *6.8.1 - Conclusioni*

- Come già rilevato nella precedente relazione annuale (riferita al 31/12/2000), si deve evidenziare, complessivamente, un manifesto slittamento dei programmi degli investimenti seppure in presenza, nel 2001, di sensibili avanzamenti, dimostrati dagli incrementi delle contabilizzazioni effettuate, rispetto alla flessione nella capacità di spesa degli anni precedenti: si debbono sottolineare, in particolare, ritardi in alcuni settori importanti (nodi ed interventi inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria).

- Fermo restando il giudizio positivo sugli incrementi nelle contabilizzazioni nel 2001, si deve evidenziare che non si provvederà ad un'ulteriore accelerazione nella realizzazione degli interventi, sarà difficile conseguire l'obiettivo del completamento dei lavori nei tempi previsti.

- Pur se la maggiore responsabilizzazione delle Società del Gruppo al rispetto dei tempi e quindi all'adozione delle opportune iniziative organizzative e procedimentali sembra, per il 2001 aver avuto effetti positivi, si ritiene che sia necessario intervenire per rimuovere le cause dei suddetti slittamenti e degli aumenti dei costi:

    - Cause esterne (complessità della legislazione sugli appalti di opere e forniture, tormentati percorsi procedurali per l'approvazione dei progetti di opere infrastrutturale, etc.).

Un notevole contributo all'eliminazione di tali cause potrà venire certamente dall'applicazione della Legge 443/2001 (c.d. "Legge Obiettivo") e del relativo regolamento, in fase di definizione.

- Cause interne alle società.

  Una parte non quantificabile dei suddetti slittamenti è da imputare, per il passato, anche a problematiche gestionali. Pertanto, pur in presenza dei citati segnali che sembrano dimostrare un trend positivo, si è ritenuto di dover formalmente (nel Primo Addendum al C.d.P. 2001-2005, in corso di perfezionamento, e con proposte e raccomandazioni condivise dal CIPE con deliberazione n°12/2002) invitare il gestore dell'infrastruttura, R.F.I., ad accelerare la realizzazione degli interventi.

  In relazione all'attuale configurazione del Gruppo F.S., tale invito è evidentemente esteso a F.S., azionista diretto di R.F.I., ed indirettamente riferito anche agli interventi di competenza di Trenitalia relativi al materiale rotabile per i quali va ultimata la realizzazione a valere sui finanziamenti concessi fino al 2000.

In considerazione infine:

- dell'evidente obbligo da parte dello Stato di garantire la maggiore efficienza possibile del sistema dei trasporti;
- della profonda trasformazione avvenuta negli ultimi due anni negli assetti societari di F.S. S.p.A.;
- dell'evidente correlata necessità di monitorare le attività relative all'adozione delle iniziative organizzative, gestionali e procedurali, finalizzate al raggiungimento del suddetto obiettivo generale di efficienza;
- dell'attuale quadro normativo che disciplina i rapporti tra lo Stato ed il gestore dell'infrastruttura (D.P.R. 8/7/1998 n°277, Atto di Concessione D.M. 138T del 31/10/2000 e Contratto di Programma 2/5/2001),

si ritiene che in sede CIPE debbano essere meglio puntualizzate le funzioni legate all'esercizio dei diritti dell'azionista (delibera CIPE 12/8/1992), e l'organizzazione dell'espletamento delle funzioni stesse, che coinvolgono la competenze del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti..

# *Appendice A - Finanziamenti straordinari per le aree depresse*

- legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.4.1997) per un Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno e per il raddoppio e la velocizzazione di alcune linee; l'importo assegnato è pari a 165 milioni di euro *(318,9 miliardi di lire)*;
- legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996) per l'elettrificazione Taranto – Brindisi e la velocizzazione della linea Lametta Terme – Catanzaro; l'importo assegnato è pari a 36 milioni di euro *(70 miliardi di lire)*;
- legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.8.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato alle regioni meridionali, e per il collegamento e la progettazione di alcune linee; l'importo assegnato ammonta complessivamente a 250 milioni di euro *(485 miliardi di lire)*;

La tabella seguente mostra la ripartizione di tali finanziamenti:

| **DESCRIZIONE INTERVENTO** | FINANZIAMENTO CONCESSO (importi in miliardi di lire) |
|---|---|
| Programma. miglioramento riqualificazione stazioni del mezzogiorno | 91,4 |
| Nuova linea Ferrandina-Matera | 70 |
| Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito | 82,5 |
| Velocizzazione linea Sibari-Cosenza | 50 |
| Velocizzazione linea Foligno-Terentola | 25 |
| **TOTALE LEGGE 341/95** | **318,9** |
| Elettrificazione linea Taranto Brindisi | 30 |
| Linea Lamezia-Catanzaro | 40 |
| **TOTALE LEGGE 641/96** | **70** |
| Collegamento Porto La Spezia-Interporto Santo Stefano | 7 |
| Miglioramento tecnologie | 173 |
| Materiale rotabile | 300 |
| Progettazione Sicignano-Lagonegro | 5 |
| **TOTALE LEGGE 135/97** | **485** |
| **TOTALE** | **873,9** |

Le contabilizzazioni effettuate in merito da R.F.I. sono le seguenti :

| Legge | Delibera CIPE | Descrizione intervento | Finanziamento | Assegnato | Contabilizzato |
|---|---|---|---|---|---|
| 341/95 | 23/04/97 | Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno | 91,4 | 91,4 | 21,1 |
| | | Nuova linea Ferrandina-Matera | 70,0 | 7,0 | 0,8 |
| | | Completamento raddoppio linea Reggio Calabria-Melito p.s. | 82,5 | 0,0 | |
| | | Velocizzazione linea Sibari-Cosenza | 50,0 | 29,5 | 8,5 |
| | | Velocizzazione linea Foligno-Terontola | 25,0 | 25,0 | 19,5 |
| TOTALE LEGGE 341/95 | | | 318,9 | 152,9 | 49,9 |
| | | | | | |
| 641/96 | 18/12/96 | Elettrificazione linea Taranto-Brindisi | 30,0 | 30,0 | 0,9 |
| | | Linea Lamezia-Catanzaro | 40,0 | 11,5 | 2,6 |
| TOTALE LEGGE 641/96 | | | 70,0 | 41,5 | 3,5 |
| | | | | | |
| 135/97 | 29/08/97 | Collegam. Porto La Spezia-Interporto S.Stefano | 7,0 | 7,0 | 1,7 |
| | | Miglioramento tecnologie (comprese spese progettazione) | 173,0 | 140,0 | 0,0 |
| | 17/03/98 | Progettazione Sicignano-Lagonegro | 5,0 | 0,0 | 0,0 |
| TOTALE LEGGE 135/97 | | | 185,0 | 147,0 | 1,7 |
| | | | | | |
| TOTALE GENERALE | | | 573,9 | 341,4 | 55,1 |

Altre leggi di finanziamento relative alle aree depresse sono:

- legge 64/96 (Delibera C.I.P.E. 13.3.1996 e Delibera CIPE 4.4.2001) per la seconda fase del raddoppio della linea ferroviaria Palermo – Punta Raisi *(realizzazione opere costituenti la tratta funzionale tra la fermata di Orleans e quella del Palazzo di Giustizia)*; l'importo assegnato ammonta a 41 milioni di euro *(80 miliardi di lire)*;
- legge 208/98 (Delibera C.I.P.E. 6.8.1999) per la realizzazione della variante del raddoppio della linea ferroviaria Bari – Taranto nel comune di Palagianello; l'importo assegnato ammonta a 16 milioni di euro *(30 miliardi di lire)*.

Relativamente a tali finanziamenti non si registrano contabilizzazioni.

# *Appendice B - Finanziamenti straordinari definiti con apposite Leggi*

## *B.1 - Premessa*

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

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

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

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

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

La legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere alla F.S. S.p.A. un contributo decennale di lire 470 miliardi per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto ferroviario Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova – Ventimiglia.

La stessa legge autorizzava il contributo di lire 15 miliardi per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la legge ha autorizzato una spesa di lire 485 miliardi (250 milioni di euro).

Tali investimenti incidono per 10 anni sul bilancio dello Stato secondo quanto di seguito riportato:

- lire 32,2 mld per dal 1997 (per un totale di 322 mld nel decennio);
- lire12,8 mld dal 1998 (per un totale di 128 mld nel decennio);
- lire 3,5 mld per il 1999 (per un totale di 35 mld nel decennio).

Stato di attuazione :

(miliardi di lire)

| | |
|---|---|
| Progetti attivati | 15 |
| Progetti da attivare | 470 |
| Lavori ultimati | - |
| Lavori in corso | 15 |
| Lavori da avviare | 0 |
| Perizia di Spesa | 15 |

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

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

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di lire 25 mld così ripartiti:

- lire 5 mld /anno dal 1998 al 2002.

Al 31/12/2001 non si registrano contabilizzazioni.

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

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

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

  In particolare, al comma 5, per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n.5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno, sono state autorizzate spese per complessivi 160 miliardi di lire (83 milioni di euro) così ripartiti:

  - 5 miliardi all'anno per 20 anni a partire dal 2000;
  - 60 miliardi per il 2001;

  Al comma 7 si autorizzava la spesa per complessive lire 3 miliardi (1,5 milioni di euro) per la urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como.

- L'articolo 6, "ristrutturazione e ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia", riguardava interventi specifici per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia (5 miliardi lire – 2,5 milioni di euro).

Stato di attuazione:

| | (miliardi di lire) |
|---|---|
| Progetti attivati | 14,0 |
| Progetti da attivare | 154,0 |
| Lavori ultimati | - |
| Lavori in corso | 0,3 |
| Lavori da avviare | 13,7 |
| Perizia di Spesa | 0,3 |