

6.5.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 permette l'allocazione della restante parte dei 6.094 milioni di euro recati dalla Legge 450/97 (non contrattualizzati nell'accordo preliminare), pari a 4.235 milioni.

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

Tabella 6.32 – Allocazione degli ulteriori finanziamenti recati dalla Legge 450/97

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

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di RFI S.p.A.. si riportano, nella Tabella 6.33, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia S.p.A. - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 29% del relativo finanziamento (il dato del 2004 si attestava al 26%, quello del 2003 si attestava al 23%, quello del 2002 al 19%).

Tabella 6.33 – Contabilizzazioni di RFI S.p.A. relative al II Addendum (milioni di €)

SITUAZIONE AL 31.12.2005	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO+QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
1 - Quadruplicamento ad Alta Capacità			
Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli	2.065,83	1.475,52	131,45
Contributi in corso di costruzione	154,94	154,93	154,93
Totale quadruplicamento ad Alta Capacità	2.220,76	1.630,45	286,38
2 - Interventi sull'infrastruttura esistente			
Mantenimento in efficienza linee ed impianti	413,17	470,63	434,43
Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile	40,28	8,78	1,82
Rifinanziamento progetto in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	180,76	174,87	126,04
Interventi alle linee ed ai Nodi ed agli impianti esistenti previsti dalla conferenza di servizi relativi alla TO-MI-NA	180,76	158,45	59,57
Nuovi progetti			
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>	<i>61,97</i>	<i>35,64</i>	<i>27,70</i>
<i>Completamento della progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>	<i>51,65</i>	<i>51,65</i>	<i>33,39</i>
<i>Grandi stazioni</i>	<i>196,25</i>	<i>196,25</i>	<i>22,96</i>
<i>Impianti terminali merci</i>	<i>103,29</i>	<i>16,13</i>	<i>12,40</i>
<i>Tecnologie di rete: interventi di omogenizzazione compresa la linea roma-cassino-napoli</i>	<i>41,32</i>	<i>20,70</i>	<i>0,00</i>
Totale interventi sull'infrastruttura esistente	1.269,45	1.133,09	718,31
Totale ante riserve	3.490,21	2.763,54	1.004,69

6.5.4. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

Come si è già riferito, la Legge 354/98 ha previsto aumenti di capitale a FS S.p.A., all'art. 1 per un piano triennale di interventi per la soppressione dei passaggi a livello ed all'art. 3 per interventi sugli itinerari internazionali e sui principali corridoi ferroviari della penisola.

L'art. 4 della stessa Legge, prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete del Gruppo FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A..

In particolare, in relazione a quest'ultimo punto, va osservato che la Legge individuava, insieme a FS S.p.a., altri soggetti beneficiari dello stanziamento.

La copertura finanziaria inizialmente disposta dal provvedimento è stata successivamente rettificata dalla Legge 488/99 (Legge Finanziaria 2000), che ha operato un definanziamento di 318 Meuro a valere sugli artt. 1 e 3, rideterminando il relativo l'ammontare da 1.859 a 1.541 Meuro.

Il programma operativo di utilizzo dei fondi relativi agli artt. 1 e 3 della Legge è stato formalizzato in data 23/11/2000 con la sottoscrizione del III Addendum al CdP 1994-2000.

Le risorse stanziate dall'art. 4 della medesima Legge sono state invece ripartite con il Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001 (che ha sostituito il DM 110-T del 20/10/1998), il quale ha quantificato in 67 Meuro la quota di competenza di FS S.p.A..

In seguito, i finanziamenti della Legge sono stati ulteriormente ridotti per un ammontare pari a 19,8 Meuro per effetto di:

- passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 (18,1 Meuro);
- applicazione di quanto previsto dell'art. 36 del R.D. N° 2440/1923 (1,7 Meuro).

In totale, per effetto dei provvedimenti citati, le risorse disponibili, così come rideterminate a valle delle riduzioni, ammontano a 1.588 Meuro³.

³ Si segnala che nella ricostruzione qui effettuata non si è tenuto conto degli effetti prodotti dalla Legge Finanziaria 2006, in attesa di definire in maniera puntuale l'allocazione dei definanziamenti operati a valere sugli artt. 1 e 3 della Legge 354/98, rispettivamente per un valore di 45,4 e 143,2 Meuro

Si riporta nella Tabella 6.34 la sintesi sullo stato di attuazione.

Tabella 6.34 – Stato di attuazione dei progetti relativi alla Legge 354/98 (milioni di €)

STATO DI ATTUAZIONE AL 31.12.2005	IMPORTI
Progetti attivati	1.227,6
Progetti da attivare	360,9
Lavori ultimati	0,0
Lavori in corso	687,9
Lavori da avviare	539,7
Perizia di spesa	687,9

Dalla lettura delle cifre riportate si evince che è stato attivato il 57% delle risorse e che, a valere su quest'ultime, si registra una percentuale di lavori in corso pari al 76% ed un contabilizzato pari al 43%.

Nella Tabella 6.35 viene riportato in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

Tabella 6.35 – Contabilizzazioni relative al III Addendum al Contratto di Programma 1994 – 2000

SITUAZIONE AL 31.12.2005	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98			
INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO			
Piano triennale 1998-2000	487,54	387,34	126,87
TOTALE	487,54	387,34	126,87
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98			
ITINERARIO TORINO-MODANE			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale	77,47	72,82	46,59
Direttrici Torino- Modane			
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	38,73	38,73	36,95
ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASO			
Linea Domodossola Borgomanero Novara: variante di Gozzano	15,49	15,49	0,74
INTERVENTI DI INTEGRAZIONE CON L'AEROPORTO DI MALPENSA			
Variante di Novara e sistemazione del nodo	49,06	7,17	2,28
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	2,57
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	25,82	25,82	0,00
Potenziamento Milano Chiasso e prima fase gronda nord -est di Milano	61,97	19,92	5,44
Raddoppio Bergamo-Treviglio	51,65	51,65	51,65
ITINERARIO BRENNERO E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e Trancispadano: fasi funzionali	134,28	5,89	0,00
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13,43	4,39	3,68
ITINERARIO TARVISIO . VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Vento-Friulana	46,48	37,02	18,84
ITINERARIO PESCARA ROMA			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	1,50	0,40
ITINERARIO REGGIO CALABRIA GIOIA TAURO-BARI			

SITUAZIONE AL 31.12.2005	FINANZIAMENTO	ASSEGNATO +QUOTA RISERVA	CONTABILIZZATO
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	10,33	3,16
REGIONE SICILIA			
<i>Itinerario Messina-Catania</i>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	36,55	18,21
<i>Nodo di Palermo</i>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	61,97	0,00
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,76	22,26
TOTALE	981,77	415,59	212,77
ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98			
POTENZIA.TO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	44,77	44,77	3,81
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	10,81
TOTALE	65,43	65,43	14,62
Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti	53,71	36,28	31,52
TOTALE GENERALE	1.588,47	904,65	385,78

6.6. Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento

Nel prosieguo si analizzano gli scostamenti temporali registrati nel corso del 2005 relativi ai progetti d'investimenti di **Tipo 1 e 2** già avviati alla data 31/12/2005.

L'esame delle cause alla base delle variazioni temporali è stata quest'anno condotta da RFI S.p.A. impiegando una nuova classificazione dei motivi di scostamento. La tassonomia, codificata sui sistemi informatici di gestione degli investimenti, è indicata nel prospetto di seguito e riporta, in maniera molto sintetica, la descrizione delle cause dei ritardi.

CATEGORIA PRINCIPALE	DESCRIZIONE	CATEGORIA SECONDARIA
Tecnico/Funzionali	Modifiche tecnico/economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali/realizzative	Tecnico/Funzionali in progettazione
		Tecnico/Funzionali in realizzazione
		Tecnologiche
		Perimetro
Ambientali	Criticità nascoste del territorio non pianificabili	Cave e Discariche
		Idro-Geologia
		Archeologia
		Materie Inquinanti
Normative	Modifiche normative e legislative	Normativa Tecnica
		Normativa Appalti
		Normativa Autorizzazioni
Autorizzative	Criticità nei rapporti con gli Enti e Soggetti Terzi	Autorizzazioni
		Convenzioni
		Acquisizione Aree
Fornitori	Criticità nell'attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	Gestione Negoziale
		Gestione Contrattuale
Fattori Produttivi	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	Materiali/Attrezzature
		Risorse
		Economiche/Finanziarie
Forza Maggiore	Eventi non pianificabili dovuti ad imprevisti di forza maggiore	Naturali
		Altri

In sintesi, RFI S.p.A. riporta una casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti. La Tabella 6.36, di seguito riportata, indica per singolo intervento gli slittamenti temporali rispetto alla situazione rappresentata alla data del 31.12.2004, fornendo un dettaglio delle motivazioni alla base della riprevisione delle date di attivazione delle opere secondo la nuova classificazione sopra indicata.

Tabella 6.36 – Scostamenti di esecuzione dei progetti su Rete Convenzionale inclusi nel CdP e dei Nuovi Progetti di Legge Obiettivo

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Nuova linea a Monte del Vesuvio	17	Tecnico/Funzionali. Perimetro (variazioni del perimetro del progetto)
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	8	Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Rilevamento termico Boccole – fase nuovo piano regolatore generale	8	Fornitori-Gestione Negoziale
Ricerca ERTMS	7	Fattori Produttivi-Economico/Finanziarie (Criticità economico/finanziarie)
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	6	Tecnico/Funzionali-Perimetro (Variazioni di Perimetro)
Ponte sullo Stretto di Messina: Opere Ferroviarie Connesse Sponda Siciliana	6	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative	5	Tecnico/Funzionali-Tecnologiche (Innovazione Tecnologica)
Raddoppio Palermo-Messina	5	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale). Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Linea Torino-Bussoleno	5	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	4	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Realizzazione (cause tecnico funzionali in fase realizzativi)
Potenziamento Infrastrutturale/Tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso Posto C.le	4	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane). Fornitori. Gestione negoziale (criticità nello svolgimento delle attività negoziali)
Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	4	Autorizzative. Acquisizione aree (difficoltà nell'ottenimento delle aree di cantiere)
Raddoppio della Pescara-Bari	4	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio	4	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni). Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)
Nodo di Catania: Interramento Stazione Centrale	4	Fattori Produttivi. Economico/Finanziari (criticità economico/finanziaria)
Nuovo Terminal Containers a Padova Interporto	4	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
Realizzazione Sistema di Comando e Controllo dell'Area Veneta C.le	3	Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità delle risorse umane e indisponibilità infrastruttura)
Realizzazione nuove Fermate ed Adeguamento Stazioni per il Servizio Metropolitano di Roma	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Milano-Mortara	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Spoleto-Terni	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Gronda Merci di Roma	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Nuova Linea AV/AC Venezia-Trieste	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della Linea Battipaglia-Reggio Calabria	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Quadruplicamento Linea Chiasso-Monza	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Nuovo Collegamento Arcisate-Stabio	3	Fattori Produttivi. Economico/Finanziari (criticità economico/finanziaria)
Collegamento Ferroviario con Aeroporto di Venezia	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Collegamento Ferroviario con Aeroporto di Verona	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Velocizzazione Tratta Catania-Siracusa	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Raddoppio Bercelo-Chiesaccia e Parma-Fornovo	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Potenziamento Tratta Bergamo-Seregno	3	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni)
Realizzazione Fermate ed Adeguamento Stazioni Servizio Metropolitano di Bologna	2	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità Infrastruttura)
Interventi Tecnologici Milano-Venezia	2	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativa). Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Variante di Gozzano	2	Fattori Produttivi. Economico Finanziari (criticità economico finanziarie)
Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico del Nodo di Verona.	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastruttura)

DESCRIZIONE PROGETTO	RITARDO (TRIMESTRI)	MOTIVAZIONE SCOSTAMENTO
P.R.G. e ACEI Ostiense/Trastevere	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativa)
Potenziamento Sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Potenziamento del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Potenziamento Infrastrutturali Milano-Lecco	1	Autorizzative. Convenzioni (difficoltà nella gestione delle interferenze). Autorizzative. Acquisizione aree (difficoltà nell'ottenimento delle aree di cantiere)
Raddoppio Bari-Taranto	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)
Raddoppio ed Elettificazione Bari-Lecce	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Sistemazione Tecnologica Milano-Genova	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in realizzazione (cause tecnico/funzionali in fase realizzativi). Fattori produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Sistemazione Nodo di Bari	1	Autorizzative. Convenzioni (difficoltà nella gestione delle interferenze)
Copertura radio in Galleria	1	Autorizzative. Autorizzazioni (difficoltà nel rilascio delle autorizzazioni). Fattori Produttivi-Risorse (indisponibilità infrastruttura)
Potenziamento infrastr. Gioia Tauro-Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza	1	Fattori Produttivi. Risorse (indisponibilità delle risorse umane)
Costruzione Capannone Venezia-Mestre	1	Tecnico/Funzionali. Tecnico/Funzionali in Progettazione (cause tecnico/funzionali in fase progettuale)

Come mostrato nella Figura successiva, dall'analisi dell'insieme in esame emerge che il 53% dei progetti sopra riportati ha confermato la data di attivazione (con, in qualche caso, alcuni anticipi); nell'ambito del *subset* di interventi con scostamenti temporali si osserva una concentrazione nella classe tra due e quattro trimestri di rinvio del completamento delle opere.



Disaggregando gli scostamenti temporali in base alle nuove categorie si rileva che:

- il 43% dei ritardi è riconducibile a criticità legate al rilascio delle autorizzazioni da parte di enti e soggetti terzi, in questa categoria rientrano anche i ritardi accumulati nelle approvazioni dei cosiddetti progetti di Legge Obiettivo;
- il 27% è stato determinato da carenze di fattori produttivi, vale a dire criticità nell'approvvigionamento/gestione di risorse di tipo fisico (materiali, attrezzature, risorse umane, disponibilità infrastruttura ecc.) o di ordine finanziario;
- il 23% va ascritto a ragioni di carattere tecnico-funzionale, che possono riguardare la fase progettuale, quella realizzativa, variazioni di perimetro del progetto o criticità legate alle innovazioni tecnologiche;
- il restante 7% è riconducibile a criticità nella gestione negoziale e contrattuale con i fornitori.

Un riepilogo delle previsioni di entrata in esercizio delle linee AV/AC TO-MI-NA e "Resto del Sistema", è riportato nelle Tabelle successive, unitamente alle motivazioni, fornite da RFI S.p.A., sottostanti agli slittamenti temporali.

La lettura dei dati evidenzia che le variazioni sono in massima parte riconducibili a problematiche di tipo finanziario e autorizzativo, riguardanti le approvazioni dei progetti.

Tabella 6.37 – AV/AC TO-MI-NA: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

INVESTIMENTO		ATTIVAZIONI			CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
		PPI 2004	PPI 2005	DELTA (MESI)	
Torino- Milano	Avviamento	Feb 06	Feb 06	0	Tratta attivata all'esercizio ferroviario
	Completamento	Mag 09	Lug 09	2	Ritardo nella stipula dell'Atto Integrativo con conseguente slittamento dell'inizio dei lavori per difficoltà di recepimento della clausola di salvaguardia nell'eventualità che ISPA fosse impossibilitata a reperire i finanziamenti necessari alla realizzazione delle opere.
Milano-Bologna	Avviamento	Ago 06	Ago 06	0	
	Completamento	Dic 08	Dic 08	0	
Bologna-Firenze	Avviamento	Dic 08	Dic 08	0	
	Completamento	Dic 11	Mag 12	5	Slittamento riferito alla stazione di Firenze dovuto al ritardo della chiusura della CDS
Roma-Napoli	Avviamento	Ott 05	Dic 05	2	Tratta attivata all'esercizio ferroviario
	Completamento	Giu 08	Giu 08	0	

Tabella 6.38 – Resto del Sistema: scostamenti delle previsioni di attivazione del PPI 2005 rispetto al precedente

INVESTIMENTO		ATTIVAZIONI			CAUSE DEGLI SCOSTAMENTI
		PPI 2004	PPI 2005	DELTA (MESI)	
III Valico		Giu 12	Ott 13	16	Ritardata approvazione del finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera
Milano-Verona		Giu 11	Lug 12	13	Ritardata approvazione del finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera
Verona-Padova		Nov 12	Dic 13	13	Ancora da approvare la progettazione preliminare inoltrata al CIPE e le modalità di finanziamento dell'opera

Il ritardo accumulato nell'avvio delle opere del "Resto del Sistema AV/AC" è sostanzialmente dovuto sia all'iter di approvazione dei progetti sia alle difficoltà legate all'attivazione, da parte di RFI S.p.A. dei relativi finanziamenti.

6.7. Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2005 sono stati soppressi complessivamente 3.311 passaggi a livello, dei quali 1.459 sulla Rete Fondamentale e 1.852 su quella Complementare.

Si registra, al 31.12.2005, l'esistenza di 6.865 passaggi a livello (di seguito P.L.) la loro distribuzione è sintetizzata nella Tabella 6.39.

Tabella 6.39– Distribuzione dei P.L. al 31.12.2005

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.p.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete Fondamentale	697	94
Rete Complementare	4.641	1.433
Sub-totale	5.338	1.527
Totale	6.865	

Il dato totale (6.865 passaggi a livello) tiene conto non solo delle soppressioni dei passaggi a livello realizzate nel corso del 2005, ma anche dell'apertura di nuovi passaggi a livello nonché della riapertura di alcuni passaggi a livello già soppressi a seguito di esiti giudiziali e/o disposizioni da parte delle Prefetture.

Nel periodo 2000-2005 sono stati soppressi un totale di 993 passaggi a livello, secondo la suddivisione annuale riportata nella Tabella 6.40.

In particolare, 185 P.L. sono stati soppressi nel corso del 2005 superando del 40% l'obiettivo, pari a 130 P.L., indicato nella scorsa edizione del monitoraggio.

Tabella 6.40 – P.L. soppressi 2000-2005

ANNO	P.L. SOPPRESSI
2000	126
2001	162
2002	135
2003	183
2004	202
2005	185
Totale	993

Sulla base delle risorse stanziata alla data del 31.12.2005 sono in corso interventi soppressivi per complessivi 551 P.L. a valere sui fondi delle Leggi 189/83, 354/98.

La soppressione di ulteriori 324 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 130 P.L.

In sintesi, come mostrato nella Tabella 6.41, sono previsti interventi finalizzati all'eliminazione di 1.005 P.L.

Tabella 6.41 – Interventi per la soppressione di 1.005 PL

RETE FERROVIARIA	INTERVENTI SOPPRESSIVI IN CORSO	ULTERIORI INTERVENTI SOPPRESSIVI	INTERVENTI DI SOPPRESSIONE CON PROGETTAZIONE IN CORSO
Rete fondamentale	265	179	104
Rete complementare	286	145	26
Sub-totale	551	324	130
Totale	1.005		

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 1.005 P.L. sono stati così definiti:

- 150 P.L. entro il 2006;
- 170 P.L. entro il 2007;
- 170 P.L. entro il 2008;
- 180 P.L. entro il 2009;
- 335 P.L. entro il 2010 e oltre.

Rispetto alla precedente Relazione, si registra una riduzione di 27 interventi soppressivi, a fronte di una riprogrammazione degli interventi, con un aumento del loro numero previsto per il 2006, 2007 e 2008 ed una riduzione del numero degli interventi da realizzare entro il 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 5.860 P.L., ripartiti come mostra la Tabella 6.42.

Tabella 6.42 – Situazione dei PL dopo gli interventi di soppressione

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA RFI S.p.A.	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Rete fondamentale	206	37
Rete complementare	4.258	1.359
<i>Sub-totale</i>	<i>4.464</i>	<i>1.396</i>
Totale	5.860	

6.8. Monitoraggio sugli investimenti infrastrutturali 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.

Per ciò che riguarda i ritardi, gli interventi soggetti ad accelerazione, gli studi di fattibilità e lo stato della progettazione, sono stati riportati, per completezza, in questa sede, i paragrafi 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, e 6.8.6 della Relazione dello scorso anno, in quanto già contenenti i dati aggiornati al PPI 2005.

6.8.1. Le contabilizzazioni

In base ai dati forniti da RFI S.p.A., nel corso del 2005, per gli investimenti sulla Rete Convenzionale localizzati nelle regioni del Mezzogiorno si è registrato un valore totale delle opere contabilizzate di circa 807 milioni di euro, pari al 26% del totale nazionale, contro il 27% del 2004, facendo registrare un incremento di circa il 25% rispetto al contabilizzato 2004.

Tabella 6.43 – Contabilizzazioni 2004 e 2005 al Sud (milioni di €)^(*)

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2004 SUD	ANNO 2005 SUD (PRECONS.)
BA	Bacini	-	0,3
DI	Direttrici	232	291
ND	Nodi	75	92
PL	Piano soppressione P.L.	16	13
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	3
TD	Tecnologie innovative diffuse	-	1
NG	Acquisto navi traghetto	-	10
II	Immobilizzazioni mmateriali	-	-
Totale Tipo 1 e 2		323	410
AR	Acquisti e rimpiazzati	12	10