

GRUPPO DI PROGRAMMI		CONTABILIZZATO	
		ANNO 2004 SUD	ANNO 2005 SUD (PRECONS.)
AI	Ammortamento infrastrutturale	58	64
SM	GSM-R	27	16
II	Immobilizzazioni immateriali	1	-
IC	Interventi a completamento	27	18
ME	Mantenimento in efficienza	-	2
SO	Mantenimento straordinaria e obblighi di legge	116	127
CL	Mantenimento incrementativa	1	1
PL	Piano soppressione P.L.	16	29
PR	Potenziamento impianti manutenzione rotabili	1	1
PM	Potenziamento impianti intermodali	1	1
CF	Rete cavo e fibra ottica	3	3
RS	Ricerca e sviluppo	7	2
SS	Riqualificazioni stazioni	23	33
MT	Sistema controllo marcia treni	12	72
SC	Sviluppo e completamento	17	10
TT	Sviluppo traffico tradizionale	-	-
UP	Upgrading della rete viaggiatori	1	6
Totale Tipo 3		325	396
Totale investimenti Rete Convenzionale		648	807
Totale Italia		2.396	3.122
Percentuale Sud		27%	26%

(*) Il Consuntivo dell'anno 2004 è al netto di accertamenti di bilancio per 3 milioni di euro. Nel corso del 2005 sono stati regolarizzati 2,5 milioni di euro. La differenza è in corso di verifica

Inoltre, esaminando il quadriennio 2002-2005, viene confermato ed ampliato il trend di crescita della spesa media destinata al Sud d'Italia.

Tabella 6.44 – Contabilizzazioni medie quadriennio 2002-2005

	1993-2001	2002	2003	2004	2005
Contabilizzazioni nel Mezzogiorno (Rete Convenzionale)	3.852	608	688	648	807
Valore medio	428	688			

A livello complessivo, i gruppi di programmi su Rete Convenzionale per i quali le contabilizzazioni del 2005 risultano più consistenti riguardano le direttrici (291 milioni di euro), il 36% della spesa totale al Sud, la manutenzione straordinaria ed obblighi di legge (127 milioni di euro), i Nodi (92 milioni di euro) e il Sistema Controllo Marcia Treni (72 milioni di euro).

Tra le opere che hanno fatto registrare i maggiori sviluppi si segnalano (tra parentesi il contabilizzato 2005):

- il raddoppio della Palermo-Messina (61 milioni di euro);
- il raddoppio ed elettrificazione della Bari-Lecce (33milioni di euro);
- il raddoppio Bari – Taranto (circa 31 milioni di euro)
- il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo 1a fase (circa 30 milioni di euro);
- il potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (circa 25 milioni di euro);
- la nuova linea a monte del Vesuvio (circa 25 milioni di euro);
- raddoppio Decimomannu – S. Gavino (circa 23 milioni di euro);
- raddoppio Reggio Calabria – Melito 1^ fase (circa 21 milioni di euro);
- l'ammodernamento della rete Sarda (circa 20 milioni di euro).

6.8.2. Le attivazioni

Nel corso del 2005, nelle regioni del Mezzogiorno sono state concluse ed attivate opere di velocizzazione e di potenziamento tecnologico ed infrastrutturale. In dettaglio sono state attivate le seguenti opere:

- **4 Km di varianti di linea** di cui: in Sicilia 1 Km tra Villafranca e Rometta (raddoppio Messina Patti S.P.P.), 1 Km tra Venetico – Pace (raddoppio), 1 Km tra Balestrate – Castellammare e, in Puglia, 1 Km tra Bellavista e Taranto;
- **38 Km di raddoppi** di cui: in Abruzzo 27 Km tra Ortona e Casalbordino, in Puglia 11 Km tra Squinzano e Surbo;
- **78 Km di nuove linee** in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma - Napoli;
- **88 Km di elettrificazioni** di cui: 78 Km in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli e 10 Km in Calabria tra Reggio Calabria Pellaio e Reggio Calabria Centrale;

- **78 Km di SCC/AV** in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli;
- **117 Km di SCC** di cui: in Campania 22 Km tra Caserta e Casalnuovo, 14 Km a Scalo Maddaloni, 15 Km tra Aversa e Caserta; 66 Km in Abruzzo tra Pescara e Vasto S. Salvo;
- **75 Km di CTC** di cui: 6 Km in Abruzzo tra Sulmona e Pratola Peligna; 10 Km in Basilicata tra Avigliano e Potenza Sup. in Sardegna 46 Km tra Siliqua – Carbonia e tra Villamassargia – Iglesias, 13 Km tra Decimomannu e Siliqua;
- **46 Km di Blocco Automatico** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano ed 11 Km tra Capua e Caserta; 9 Km in Puglia tra Bari P. Sud e Torre a Mare; in Sicilia 4 Km tra Barcellona e B. Terme Vigliatore e 18 Km tra B. Terme Vigliatore e Patti;
- **220 Km di Blocco Conta Assi** di cui: 59 Km in Sardegna tra Macomer e Chilivani; in Abruzzo 6 Km tra Sulmona e Pratola Peligna, 22 Km tra Pescara e Ortona, 17 Km tra Calsalbordino e Vasto S. Salvo; 10 Km in Basilicata tra Avigliano e Potenza Sup.; in Puglia 21 Km tra Campomarino e Pm Ripalta e 24 Km tra Brindisi e Squinzano; in Sicilia 4 Km tra Buonfornello e Fiumetorto, 14 Km tra Lentini e Scordia, 11 Km tra Priolo Sottano e Gela, 8 Km tra Scordia e Filidonna, 11 Km tra Filidonna e Mineo, 13 Km tra Priolo Sottano e Niscemi;
- **131 Km di Banalizzazione** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano, 11 Km tra Capua e Caserta e 6 Km tra Sparanise e Pignataro; 66 Km in Abruzzo tra Pescara e Vasto S. Salvo; in Puglia 35 Km tra Brindisi e Surbo e 9 Km tra Bari P. Sud e Torre a Mare;
- **60 Km di Codifica** di cui: in Campania 4 Km tra Bivio Gricignano e Gricignano, 6 Km tra Bivio ovest e Bivio Gricignano, 17 Km a Scalo Marcianise, 11 Km tra Capua e Caserta, 4 Km tra Napoli C.le e B. Poggioreale; in Sicilia 18 Km tra B. Terme Vigliatore e Patti;
- **78 Km di ERTMS** (European Rail Traffic Management System) in Campania per la nuova tratta AV/AC Roma – Napoli;
- **535 Km di SCMT**;
- **7 ACEI** di cui: in Abruzzo Pratola Peligna, in Puglia Suturano e Squinzano, in Basilicata PM Tiera, Ferrandina – Pomerico – Moglionico, in Campania Pignataro Maggiore e in Sicilia B. Terme Vigliatore;
- **5 ACS/AV** in Campania;
- **9 ACS** di cui: 1 in Puglia, 4 in Abruzzo, 2 in Campania, 2 in Sicilia;
- **soppressi 47 passaggi a livello**;
- **automatizzati 5 passaggi a livello**.

6.8.3. I ritardi

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

- Nuova Linea a Monte del Vesuvio (51 mesi);
- Raddoppio Palermo - Messina (15 mesi);
- Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio (12 mesi);
- Nodo di Catania: interramento stazione centrale (12 mesi).

Le criticità relative, secondo quanto riferito da RFI S.p.A., emergono principalmente in merito a modifiche tecnico/funzionali del progetto (variazioni del perimetro del progetto), alle fasi autorizzative e alla gestione delle risorse tecnico-economiche.

6.8.4. Il programma delle accelerazioni

Il Piano di Priorità degli Investimenti (di seguito PPI), approvato dal CIPE il 29 settembre 2002 prevedeva, a fronte di ulteriori risorse complessive pari a 200 milioni di euro, l'accelerazione, nella fase di realizzazione, di 7 progetti già riportati nel Contratto di Programma e ubicati nel Mezzogiorno.

Con gli aggiornamenti del PPI (versione ottobre 2003 e versione aprile 2004), approvati dal CIPE rispettivamente il 13 novembre 2003 ed il 20 dicembre 2004, il Gestore dell'infrastruttura ha confermato, nella maggior parte dei casi, le possibilità di accelerazione della fase di esecuzione, manifestando, tuttavia, su tutti i sette progetti, rispetto alla data precedentemente stimata in virtù dell'accelerazione, uno slittamento dei tempi necessari all'attivazione delle opere.

Con l'aggiornamento del PPI presentato da RFI S.p.A. ad aprile 2004, il Gestore dell'infrastruttura ha riferito di avere predisposto una serie di clausole da inserire nei contratti d'appalto che, da un lato, dettano prescrizioni al fine di operare in tempi più contenuti, dall'altro, sono in grado di remunerare il maggior costo dei cantieri e determinano i presupposti perché l'appaltatore raggiunga l'obiettivo di una più celere attivazione degli impianti.

Le logiche che hanno ispirato tali clausole introdotte nei contratti d'appalto sono essenzialmente di tre diversi tipi:

- la prima modalità consiste nella ricerca di tecniche di costruzione e articolazione di fasi realizzative e dei cantieri, non più tarata sul tradizionale principio di ricercare l'ottimizzazione di tempi e costi, ma su quello contingente di ricercare una ragionevole riduzione dei tempi di costruzione anche a fronte di un relativo maggiore costo delle opere stesse;
- la seconda modalità consiste nel prevedere che l'appaltatore organizzi simultaneamente tutti i cantieri con maestranze ed attrezzature adeguate alla completa utilizzazione delle possibilità consentite dalla natura dei luoghi;
- la terza modalità consiste nel coinvolgere l'appaltatore negli obiettivi della committenza attraverso il conferimento di premi a fronte del raggiungimento effettivo di obiettivi rilevanti.

L'entità degli oneri previsti per l'acceleramento delle attività di realizzazione delle opere viene confermata in 232 milioni di euro.

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

realizzativa, registrano un ulteriore slittamento in avanti delle date di attivazione rispetto alle stime del PPI precedente. Si riporta di seguito una Tabella con indicazione degli scostamenti e delle relative cause così come riportate da RFI S.p.A..

Tabella 6.45 – Scostamenti dei tempi di realizzazione delle opere soggette ad accelerazione

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

6.8.5. Gli studi di fattibilità di cui alla Delibera CIPE 85/2002

Come è noto, con la citata Delibera n. 85/2002, il CIPE ha disposto l'avvio di 7 nuovi interventi nel Mezzogiorno, individuati dal MIT e concernenti le seguenti relazioni:

- Roma-Pescara;
- Venafrò-Termoli;
- Battipaglia-Potenza;
- Paola-Sibari-Metaponto-Taranto;
- Palermo-Trapani;

- Siracusa-Ragusa-Gela;
- S.Gavino-Sassari-Olbia.

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 6.46 – 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 MIT 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 alla 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).

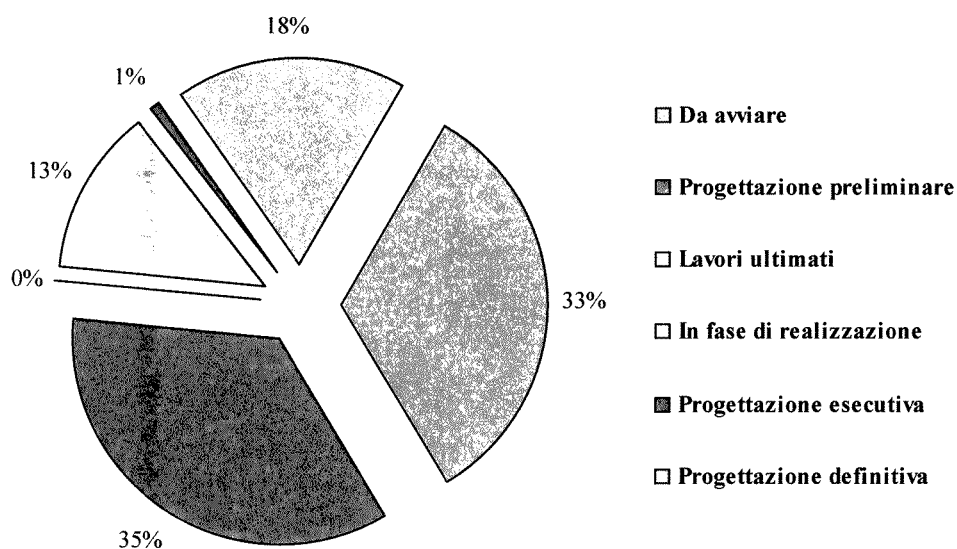
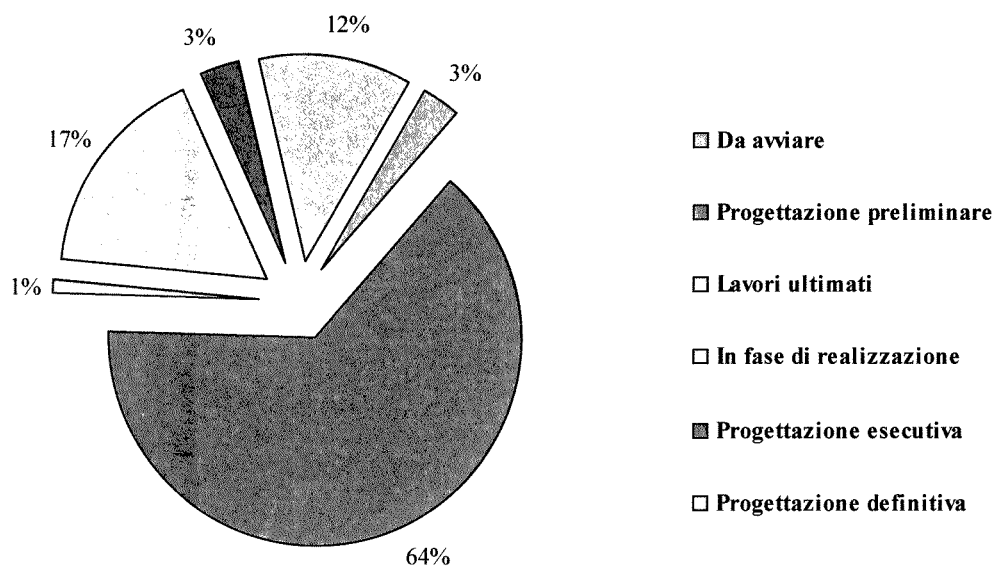
Figura 6.11 – Stato di attuazione dei progetti al Sud – PPI 2004**Figura 6.12 – Stato di attuazione dei progetti al Sud 2005 – PPI 2005**

Figura 6.13 – Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2004

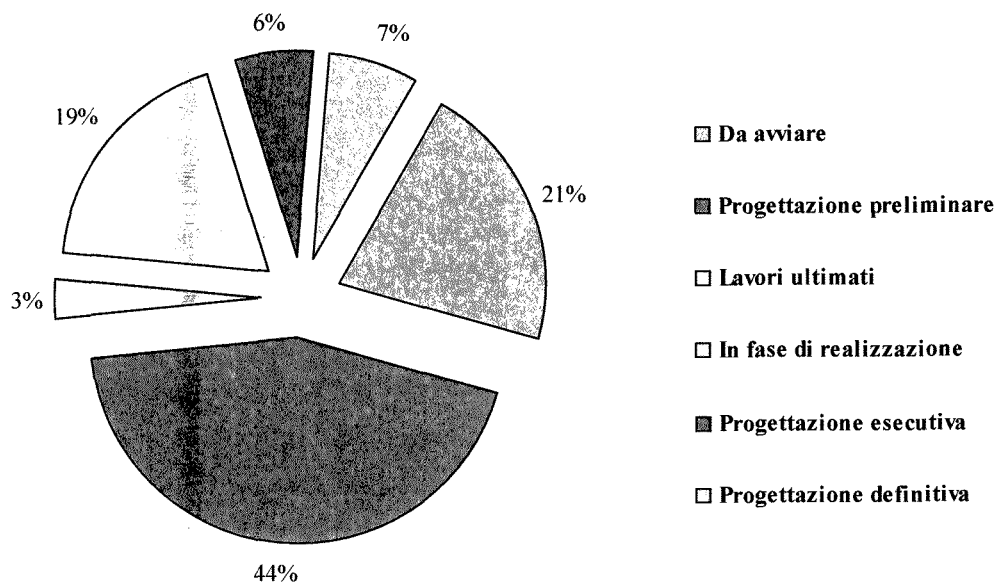
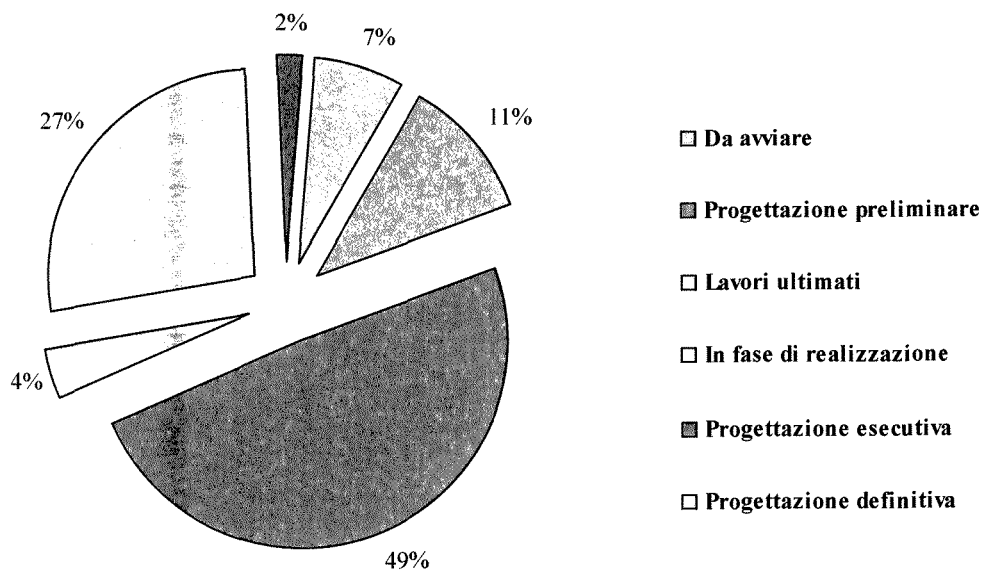


Figura 6.14– Stato di attuazione dei progetti al Centro-Nord – PPI 2005



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 6.47 – 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 6.48 – 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 2005 dal Gruppo FS, considerando tutte le fonti di finanziamento, è stato pari a 7.993 milioni di euro, in linea con il volume di spesa dell'anno 2004 pari a 7.984 milioni di euro.

Considerando le sole fonti di finanziamento dello Stato ed esclusa la quota AV/AC, l'anno 2005 ha fatto registrare, per tutto il Gruppo FS, contabilizzazioni relative ai progetti d'investimento pari a 3.108 milioni di euro, con un aumento rispetto allo scorso anno di circa il 22%.

Le contabilizzazioni relative al 2005, sia "fonte Stato" che per tutte le fonti di finanziamento, sono superiori alla corrispondente media registrata negli anni dal 1993 al 2004.

Il totale delle contabilizzazioni del Gruppo dal 1993 al 2005 relative ai finanziamenti dello Stato – con riferimento al Contratto di Programma 1994-2000 ed al Contratto di Programma 2001-2005, comprensive della spesa registrata per il Sistema AV/AC e per il Programma di Ristrutturazione Industriale – è pari 36.722 milioni di euro. Tale somma rappresenta circa il 55% dei corrispondenti finanziamenti attribuiti (66.594 milioni di euro) e circa l'88% delle somme effettivamente erogate (41.927 milioni di euro).

Come già evidenziato nelle precedenti Relazioni permane, quindi, una notevole differenza – pari a circa 5,2 miliardi di euro – tra il totale delle erogazioni di cassa per investimenti disposte "fonte Stato" e le corrispondenti contabilizzazioni. Nel corso degli ultimi anni questa differenza - sostanzialmente impiegata in partite creditorie di varia natura che FS vanta nei confronti dello Stato - continua a ridursi, sia pure lentamente (era pari a circa 6 miliardi nel 2003). Occorre ovviamente completare questa azione di graduale riduzione, con modalità di attuazione che dipenderanno dalle indicazioni dell'Azionista (MEF) in merito ai tempi in cui le suddette risorse potranno essere liberate.

Su specifica richiesta della scrivente Amministrazione, con la proposta di aggiornamento al 2005 del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI 2005), il Gestore ha manifestato la possibilità di recuperare, nel 2006, circa 1 miliardo di euro su dette risorse, riducendo - di un pari importo - la richiesta dei fabbisogni di cassa necessari alla realizzazione degli investimenti.

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 48 milioni di euro e possono ritenersi sostanzialmente conclusi.

Trenitalia S.p.A.

Al 31.12.2005 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 96% 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 il 97%.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, le contabilizzazioni effettuate nel 2005 (1.401 milioni di euro, 66 dei quali fonte Stato) mostrano un aumento del 12% circa rispetto al 2004. Considerando i soli finanziamenti dello Stato, le contabilizzazioni nell'anno 2005 continuano a diminuire rispetto a quelle degli anni precedenti: tale flessione è comunque fisiologica, in considerazione del fatto che i finanziamenti disposti dallo Stato sino al 1998 a favore della società di trasporto sono, ovviamente, in fase di esaurimento.

Trenitalia, infatti, prevede di completare nel 2006 il programma dei propri investimenti relativi ai finanziamenti recati dallo Stato e contrattualizzati, da ultimo, con il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000.

RFI S.p.A.

Considerando tutte le fonti di finanziamento, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha contabilizzato nel 2005 una somma pari a 7.176 milioni di euro (sostanzialmente equivalenti al risultato conseguito l'anno precedente), di cui 4.053 relativi al Sistema AV/AC (compresi i contributi dello Stato in fase di costruzione – ex interessi intercalari, pari a 685 milioni di euro).

Depurando tale cifra (7.176 milioni di euro) dai citati contributi dello Stato concessi in fase di costruzione dell'AV/AC, si ricavano contabilizzazioni del Gestore pari a 6.491 milioni di euro. Detta somma è notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto nell'aggiornamento al 2004 del Piano di Priorità degli Investimenti (circa 8.500 milioni di euro), ma è in linea con la modifica delle previsioni di contabilizzazione già riportata nel PPI 2005.

Sulla Rete Convenzionale RFI S.p.A. ha effettuato, nel 2005, contabilizzazioni per circa 3.120 milioni di euro (di cui 3.049 su fonte Stato), con un incremento in percentuale del 30% circa rispetto al 2004 e del 90% rispetto alla media relativa agli anni 1993-2004. Nel 2004, l'incremento delle contabilizzazioni registrate sulla Rete Convenzionale rispetto all'anno precedente era stato inferiore al 10%.

Nel 2005, le contabilizzazioni relative agli investimenti del Sistema AV/AC (3.368 milioni di euro, esclusi gli ex interessi intercalari), sono state inferiori di circa il 20% rispetto a quelle registrate nel 2004 (4.247 milioni di euro) che, comunque, rappresenta l'anno in cui dette contabilizzazioni hanno raggiunto il valore di massimo storico.

▪ Contratto di Programma 1994-2000

Si rileva che 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 corrisponde ad un valore cumulato di spesa pari a 26.662

milioni di euro, pari al 90% del costo e dei finanziamenti stanziati a beneficio degli investimenti in parola.

Il volume di spesa realizzato nel 2005, pari a 510 milioni di euro, risulta pressoché equivalente al dato registrato l'anno precedente (522 milioni di euro), a conferma dell'avanzato stato di esecuzione di queste opere.

Il completamento dei progetti previsti dal Contratto è stimato per il 2009-2010. Di 71 progetti oggetto di specifico monitoraggio, 35 risultano ultimati (circa il 49% del totale), mentre per 12 progetti (circa il 17% del totale) RFI S.p.A. non fornisce previsioni di ultimazione.

Notevole sviluppo continuano a mostrare i programmi inerenti gli investimenti nei Nodi, in particolare a Firenze (25 milioni di euro nel 2005), Torino (16 milioni di euro), Genova (9 milioni di euro) e Napoli (8 milioni di euro).

In linea con quanto esplicitato nella relazione dell'anno precedente, accanto ai Nodi elevata importanza hanno i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici e, soprattutto: Rete Sarda (21 milioni di euro nel 2005), Rete Calabria (12 milioni di euro), Diretrice Milano-Venezia (7 milioni di euro) e Diretrice Pontebbana (5 milioni di euro).

Il totale contabilizzato per gli investimenti nei Nodi è pari a circa l'83% del costo preventivato. Per le Diretrici la percentuale di realizzazione si aggira intorno al 95%. Tali contabilizzazioni sono coerenti con gli obiettivi strategici del Gestore di aumentare e riconfigurare la capacità di offerta attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento dei nodi e delle principali direttrici.

Notevole sviluppo ha infine registrato l'attuazione del "Piano Soppressione Passaggi a Livello" (contabilizzazioni pari a 57 milioni di euro nel 2005, con un valore cumulato pari al 26% del finanziato).

Anche quest'anno, come per le due precedenti edizioni di monitoraggio, occorre registrare il valore estremamente esiguo delle contabilizzazioni relative ai progetti di potenziamento degli impianti intermodali: su 10 progetti monitorati, uno soltanto risulta ultimato; degli altri nove, quattro non presentano la data in cui ne è prevista l'ultimazione (sono, cioè, in fase di riprogrammazione), e due soltanto presentano, nel 2005, valori di contabilizzazioni significativi (Padova Interporto e Pomezia Santa Palomba).

In generale inoltre, alcuni dei progetti di investimento in atto risultano presentare ritardi sui tempi di attuazione precedentemente stimati e, quindi, scostamenti sui tempi di consegna delle opere all'esercizio.

Il progetto "Variante di Gozzano", ad esempio, vede incrementare il proprio ritardo di ulteriori 6 mesi, che si sommano allo slittamento di 15 mesi già registrato nel 2004.

Tra gli altri progetti, quelli di maggiore rilevanza ferroviaria per i quali si registrano, nel 2005, ritardi consistenti sono:

- Realizzazione Sottostazioni Elettriche innovative (15 mesi);
- Potenziamento Infrastrutturale/Tecnologico VE-UD-Tarvisio (12 mesi);
- Nuovo Terminal containers a Padova Interporto (12 mesi);

- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma (9 mesi).

Tra le cause più importanti riportate da RFI S.p.A. cui i ritardi vengono ascritti, si evidenziano le criticità nel rilascio delle autorizzazioni da parte di Enti e soggetti terzi, le carenze di fattori produttivi, ragioni di carattere tecnico-funzionale (che possono riguardare la fase progettuale, quella realizzativa, variazioni di perimetro del progetto o criticità legate alle innovazioni tecnologiche) e la gestione negoziale e contrattuale con i fornitori.

- ***Contratto di Programma 2001-2005 e Nuovi Progetti di Legge Obiettivo***

Per i progetti del Contratto di Programma 2001-2005 previsti su Rete Convenzionale, nel corso del 2005 si è registrato un incremento di contabilizzazioni pari a quasi il 40% rispetto al valore del precedente anno. Il valore complessivo di opere contabilizzate al 31.12.2005 (esclusi i nuovi progetti di Legge Obiettivo) risulta pari a 13.697 milioni di euro, dei quali 2.585 milioni computati nel corso del 2005 (nel 2004 dette contabilizzazioni erano state pari a 1.871 milioni di euro).

Globalmente, il contabilizzato su Rete Convenzionale per gli interventi relativi al Contratto di Programma 2001-2005 (13.697 milioni di euro) ammonta al 20% circa del costo complessivo (68.723 milioni di euro) ed al 40% circa dei corrispondenti finanziamenti per competenza (35.263 milioni di euro). Va evidenziato che nel costo, ricavato dai dati del PPI 2005, sono ricomprese molte opere di recente introduzione nonché l'estensione di alcuni interventi (v. Manutenzione Straordinaria e Ricerca) sino al 2010.

L'impulso maggiore all'aumento della spesa per il 2005 è venuto dagli investimenti di potenziamento e sviluppo ereditati dal precedente Contratto di Programma (previsti dalle Tabelle 2 e 2bis del Contratto) e dagli investimenti di manutenzione straordinaria riportati dalla Tabella 4 del CdP 2001-2005.

I "Nuovi progetti di Legge Obiettivo" si trovano ancora nelle fasi di avvio preliminare e non producono, al momento, significativi livelli di spesa.

Tabella 6.49 – CdP 01-05 e Nuovi Progetti di Legge Obiettivo: evoluzione degli investimenti al 31.12.2005 (escluso Sistema AV/AC)

TABELLE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA	SAL /CVI	SAL / FIN
Tabella 2 (Investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	31,05%	46,65%
Tabella 2bis (Altri investimenti provenienti dal precedente Contratto di Programma)	53,51%	57,23%
Tabella 3 (Nuovi progetti di sviluppo)	1,43%	5,29%
Tabella 4 (Upgrading e Manutenzione straordinaria estesa sino al 2010)	21,90%	49,58%
Tabella 5 (Ricerca estesa sino al 2010)	29,53%	65,55%
Tabella 6 (Risanamento acustico e gallerie, estesa sino al 2010)	2,44%	8,45%
Nuovi di Legge Obiettivo	0,09%	37,30%

In sintesi, gli investimenti di cui trattasi evidenziano, al 31.12.2005, l'evoluzione riportata nella precedente Tabella 6.49 (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).

In analogia con quanto rilevato per il Contratto di Programma 1994-2000 continua a crescere la spesa per i programmi inerenti gli investimenti sulle Diretrici, per i quali il contabilizzato 2005 è pari a 818 milioni di euro, con un aumento percentuale del 46% rispetto all'anno precedente. Gli sviluppi più significativi, nel 2005, sono stati registrati per i seguenti progetti:

- Diretrice Brennero (229 milioni di euro);
- Diretrice Adriatica (115 milioni di euro);
- Diretrice Milano-Venezia (115 milioni di euro);
- Diretrice Tirrenica Nord (90 milioni di euro);
- Rete Siciliana (82 milioni di euro).

In aumento anche la spesa per i programmi riguardanti gli investimenti sui Nodi (circa 424 milioni di euro nel 2005, con un incremento del 15% rispetto al 2004). Nel 2005, gli sviluppi più significativi sono stati registrati per i Nodi di Milano (157 milioni di euro), Roma (70 milioni di euro), Napoli (54 milioni di euro), Bologna (47 milioni di euro) e Palermo (30 milioni di euro).