

Per quanto concerne i tempi di ultimazione delle opere, anche per gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si sono manifestate delle variazioni rispetto alle precedenti previsioni.

Il progetto “Realizzazione Gronda Merci di Roma” presentava un consistente ritardo già lo scorso anno (18 mesi) e registra un ulteriore slittamento dei tempi di esecuzione pari a 9 mesi. Il progetto “Raddoppio Palermo-Messina”, accumula un ulteriore ritardo di 15 mesi, che vanno ad aggiungersi a quelli già riscontrati nel corso degli ultimi 2 anni (18 mesi nel 2003, 21 mesi nel 2004, 15 mesi nel 2005).

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

- Nuova Linea a Monte del Vesuvio (51 mesi);
- Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese (24 mesi);
- Rilevamento termico Boccole – fase nuovo piano regolatore generale (24 mesi);
- Ricerca ERTMS (21 mesi);
- Potenziamento tecnologico BO-VR-Brennero (18 mesi);
- Raddoppio Palermo-Messina (15 mesi).

Le cause più importanti riportate da RFI S.p.A. cui i ritardi vengono ascritti sono, sostanzialmente, le stesse già menzionate per i progetti del CdP 1994-2000: criticità nel rilascio delle autorizzazioni da parte di Enti e soggetti terzi, 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.

Per quanto concerne gli investimenti per la realizzazione del Sistema AV/AC, invece, le contabilizzazioni complessive relative all'anno 2005 sono pari a 3.368 milioni di euro contro i 4.247 dell'anno precedente, con una diminuzione della spesa pari al 20% circa.

Gli investimenti dell'asse Torino-Milano-Napoli presentano, al 31/12/2005, una percentuale di avanzamento economico del 67% rispetto al costo preventivato (20.167 milioni di euro contabilizzati, rispetto al costo complessivo di 30.170): alcuni lotti funzionali risultano finalmente avviati all'esercizio commerciale (Roma-Gricignano, verso Napoli).

Occorre registrare, comunque, il ritardo accumulato nell'avvio delle opere del “Resto del Sistema AV/AC” (Terzo valico dei Giovi e Milano-Verona -Padova), dovuto sia a all'iter di approvazione dei progetti, sia alle difficoltà legate all'attivazione dei relativi finanziamenti.

Le contabilizzazioni maggiori, nell'anno 2005, si sono avute sulle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna, seguite dalle tratte Bologna-Firenze e Roma-Napoli.

6.9.1. Conclusioni

Le contabilizzazioni complessive relative agli investimenti del Gruppo FS, nel 2005, sono state pari a circa 8 miliardi di €.

La società di trasporto, Trenitalia S.p.A., ha contabilizzato, sempre nel 2005, circa 1,4 miliardi di €, con un incremento del 12% rispetto alle contabilizzazioni dell'anno precedente (il 2004 aveva fatto registrare un incremento della spesa di circa il 7% rispetto al 2003). Dette contabilizzazioni riguardano, principalmente, l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile (per oltre 1 miliardo, di cui meno del 5% a valere sulle residue fonti statali). Notevole impulso, rispetto agli anni precedenti, registra il programma di attrezzaggio a bordo con le nuove tecnologie per la sicurezza e per l'efficientamento della circolazione. Inoltre, sempre per quanto concerne il settore della sicurezza, nel corso del 2005 - su precise indicazioni della scrivente Amministrazione e sulla base di un proficuo confronto con RFI, i rappresentanti della Conferenza Stato-Regioni ed, ovviamente, Trenitalia - è stato messo a punto un programma di attrezzaggio a bordo dei sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il supporto alla condotta che, in concomitanza con la realizzazione dei relativi sottosistemi di terra da parte di RFI, prevede che tutto il materiale rotabile di Trenitalia risulti provvisto delle moderne tecnologie per la sicurezza entro giugno 2008. La maggior parte delle installazioni è prevista negli anni 2006 e 2007.

Si rappresenta, inoltre, che la parte del programma degli investimenti di Trenitalia finanziata dallo Stato (a valere, in ultimo, sulle risorse recate dalla Legge Finanziaria del 1998, contrattualizzate con il II Addendum al CdP 1994-2000) è ormai in fase di conclusione.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali, nel 2005 RFI S.p.A. ha contabilizzato, per gli investimenti, circa 6,5 miliardi di € confermando, sostanzialmente, la capacità di spesa già espressa nel 2004.

Tale dato, notevolmente inferiore rispetto ai circa 8,5 miliardi di euro previsti dal Gestore nel PPI 2004, conferma quanto già espresso nella Relazione dello scorso anno nella quale si preannunciava che - in relazione alla capacità mostrata dal mercato di assorbire, in termini di produttività e di qualificazione tecnologica, l'ingente mole degli investimenti avviati - ulteriori margini di crescita delle contabilizzazioni sarebbero stati, secondo il parere della scrivente Amministrazione, assai ristretti.

Trattasi, dunque, di un buon risultato, notevolmente superiore rispetto alla media della spesa registrata nel corso degli anni passati, in cui la realizzazione della direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli si conferma la principale artefice rappresentando, da sola, più del 50% delle contabilizzazioni complessive. Proprio il Sistema AV/AC, comunque, mostra, per la prima volta nel corso dell'ultimo quinquennio, una diminuzione delle contabilizzazioni rispetto all'anno precedente (da 4,2 miliardi nel 2004, a 3,4 miliardi nel 2005).

Sulla rete convenzionale, invece, le contabilizzazioni complessive si sono incrementate di circa il 30% rispetto al 2004.

Il dato più importante degli avanzamenti fisici relativi allo stato di attuazione degli investimenti infrastrutturali al 2005 è rappresentato dall'attivazione della prima tratta ferroviaria italiana con tecnologia ad Alta Velocità sulla linea Roma - Napoli (oltre 200 Km, da Roma a Gricignano).

In totale, nel 2005, sono stati realizzati circa 332 Km di nuove linee (di cui 296 sulla direttrice AV/AC TO-MI-NA), tutte elettrificate. Inoltre sono state dotate delle tecnologie di sicurezza per il controllo della marcia dei treni (SCMT) circa 2.900 Km della Rete Convenzionale.

Un'altro dato positivo è rappresentato dall'aumento delle contabilizzazioni relative agli investimenti infrastrutturali sulla Rete Convenzionale nel Mezzogiorno che, dopo la flessione registrata nel 2004, si sono riallineate con la curva di crescita disegnata nel corso degli anni dal 2001 al 2003: anche questo riallineamento era stato preannunciato nella precedente Relazione, sulla base dell'avvenuta cantierizzazione di importanti interventi in Sicilia ed in Campania.

Il valore totale delle opere contabilizzate nel 2005 nel Mezzogiorno sulla Rete Convenzionale (pari a 807 milioni di euro, con un incremento del 25% rispetto al 2004) rappresenta circa il 25% di quanto contabilizzato, a livello nazionale, su detta Rete. Questo dato percentuale risente del contestuale, maggiore incremento delle contabilizzazioni relative al "Resto d'Italia" che, comunque, continua a manifestare una maggiore velocità di crescita nella realizzazione delle opere (+32% rispetto al 2004).

Tra le attivazioni più importanti al Sud, oltre alla realizzazione della tratta Campana (78 Km) della citata linea AV/AC Roma - Napoli, si segnalano 38 Km di raddoppi di linea, 10 Km di elettrificazioni e 535 Km di attrezzaggio con SCMT.

Tra le note negative, invece, il monitoraggio effettuato ha evidenziato come continuino a verificarsi, sia pure in maniera attenuata rispetto al 2004, ulteriori incrementi dei tempi e dei costi stimati per l'attuazione di alcuni investimenti.

Nel 2005, infatti, 45 progetti in corso o programmati sulla Rete Convenzionale hanno visto posticipare le stime precedentemente effettuate sulla data prevista di ultimazione, con ritardi per complessivi 465 mesi e con un massimo di oltre 4 anni su un singolo investimento (Nuova linea a monte del Vesuvio). Le cause principali dei ritardi continuano ad essere riconducibili alle fasi che precedono la realizzazione vera e propria, e cioè alla fase di progettazione ed all'iter autorizzativo dei progetti.

Le richieste e le prescrizioni degli Enti Locali interessati nel corso della fase autorizzativa figurano anche tra i principali fattori da cui derivano gli incrementi delle stime dei costi di alcune opere. Le altre cause di questi aumenti riguardano le variazioni dell'oggetto dell'investimento (estensioni e varianti) ed il recepimento di quanto stabilito in accordi internazionali (v. nuovo collegamento Torino-Lione).

Come è noto, su precisa indicazione del CIPE in merito alle problematiche connesse all'affidabilità delle stime che caratterizzano i progetti di investimento, la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha attivato una specifica indagine i cui primi risultati hanno evidenziato alcune criticità riguardanti, sostanzialmente:

- la fase iniziale di individuazione delle esigenze, degli obiettivi e dell'oggetto dell'intervento;
- il processo di validazione dei progetti interno ad RFI;
- le richieste, non sempre attinenti alla funzionalità ferroviaria, che Enti terzi avanzano nelle fasi approvative;
- la stima dei costi degli interventi, basata su livelli tariffari non sempre in linea quelli di mercato.

Detti risultati sono stati inviati al CIPE nel Marzo 2006, insieme alla proposta di alcune misure correttive da poter apportare al complesso processo di attuazione degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria. In ogni caso, occorrerà proseguire l'azione sin qui svolta al fine di promuovere misure strutturali necessarie a pervenire al risultato - essenziale, per conferire stabilità ed affidabilità al programma degli investimenti - che gli incrementi delle stime dei tempi e - soprattutto - dei costi degli investimenti rappresentino, nel corso degli anni, sporadiche e giustificate eccezioni.

Ovviamente, una maggiore attenzione alle fasi di progettazione e di validazione dei progetti da parte del Gestore, una maggiore responsabilizzazione e coinvolgimento delle imprese che appaltano i lavori, ma anche una maggiore certezza sulla conferma e sulla disponibilità dei finanziamenti programmati, nonché una contrazione dei tempi che intercorrono tra l'approvazione del programma di pianificazione delle risorse (PPI), l'effettivo stanziamento delle stesse (Legge Finanziaria) e la contrattualizzazione finale tra Stato e Gestore dell'infrastruttura (Contratto di Programma), gioverebbero notevolmente ai fini del rispetto del programma di attuazione degli investimenti.

Alla base di tutto, comunque, resta il fatto che il Piano degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria prevede, attualmente, un "monte investimenti" complessivo di circa 180 miliardi di € (valore PPI 2005). La sua completa attuazione in un'orizzonte temporale che si aggira intorno al 2020 prevede, dal 2007 al 2010, la necessità di disporre, per competenza, di finanziamenti variabili tra oltre 20 miliardi di € (nel 2007 e 2008) e 10 miliardi di € (nel 2010); per quanto concerne la cassa, l'attuazione del Piano evidenzia la necessità di oltre 7 miliardi di € all'anno.

Trattasi di cifre importanti, commisurate alla valenza degli investimenti programmati, ma notevolmente superiori a quelle rese disponibili negli anni scorsi e non facilmente sostenibili.

Proprio per questo è attualmente in corso una rielaborazione dei livelli di priorità dei vari investimenti, finalizzata ad individuare le opere più importanti che - in considerazione delle previsioni del possibile, futuro impegno finanziario da parte dello Stato e dell'effettiva capacità di spesa espressa dal mercato e dalla stessa RFI - possono essere avviate o completate nel breve e medio periodo.

Questa graduazione delle priorità dovrà ovviamente tenere conto sia dell'attuale stato di avanzamento dei progetti che della necessità di salvaguardare il raggiungimento degli obiettivi principali, che sono l'incremento della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete del Mezzogiorno, la tutela ambientale ed il riequilibrio modale nel trasporto delle persone e delle merci, il rispetto degli accordi internazionali, il completamento delle nuove linee già in fase di costruzione, prima tra tutte la moderna direttrice AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Contestualmente alla citata rimodulazione delle priorità - anche a seguito delle recenti valutazioni di Eurostat in materia di debito pubblico e di classificazione, nell'ambito dei settori istituzionali, delle società controllate dallo Stato (tra cui RFI) - occorrerà definire, con il Ministero dell'economia e delle finanze, le modalità più opportune e le procedure di attivazione dei finanziamenti degli investimenti ferroviari sulla rete convenzionale e sulla rete AV/AC, già in parte introdotte dalla Finanziaria 2006 e dal D.L. n. 223/2006 con la concessione di contributi in conto impianti.

Ciò fatto, sarà possibile stipulare il nuovo Contratto di Programma con il Gestore dell'infrastruttura comprendente gli investimenti in corso (provenienti dai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, quest'ultimo prorogato sino al 2006) e gli investimenti programmati da avviare nel periodo di vigenza contrattuale.

Si evidenzia, in ultimo, l'esigenza che detta stipula avvenga entro l'anno in corso, anche al fine di non generare una temporanea vacanza nella definizione dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, con possibili ripercussioni non solo sugli investimenti ma anche sulla sicurezza, sul funzionamento e sulla gestione della rete ferroviaria nazionale.

Appendice A – Finanziamenti straordinari per le aree depresse

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

- Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997) per un Programma di miglioramento e riqualificazione delle stazioni del Mezzogiorno e per il raddoppio e la velocizzazione di alcune linee: l'importo assegnato è pari a circa 165 milioni di euro;
- Legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996) per l'elettrificazione Taranto – Brindisi e la velocizzazione della linea Lamezia Terme – Catanzaro: l'importo assegnato è pari a circa 36 milioni di euro;
- Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.08.1997) per il miglioramento delle tecnologie della rete ferroviaria nelle regioni meridionali e per il collegamento e la progettazione di alcune linee: l'importo originario assegnato ammontava complessivamente a 250 milioni di euro, di cui 96 milioni di competenza di RFI S.p.A..

Come già evidenziato, a seguito della Legge 144/99 che ha portato un definanziamento dell' 1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 pari a 1,792 milioni di euro (1,4 milioni di euro per la parte di competenza di RFI S.p.A.) e di una diversa allocazione delle risorse sui singoli progetti delle Leggi 341/95 e 135/97, il finanziamento originario concesso ha subito delle modifiche: la nuova situazione è riportata in dettaglio nella Tabella A.1.

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

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

DESCRIZIONE INTERVENTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO CONCESSO	SITUAZIONE ATTUALE
Materiale rotabile	154,9	154,5
Progettazione Sicignano-Lagonegro	2,6	-
Totale Legge 135/97	250,5	248,7
Raddoppio Bari – Taranto	15,5	15,5
Totale Legge 208/98	15,5	15,5
Totale	466,8	465

Altre Leggi di Finanziamento relative alle aree depresse sono:

- Legge 64/96 (Delibera CIPE 13.03.1996 e Delibera CIPE 4.4.2001) per la seconda fase del raddoppio della linea ferroviaria Palermo – Punta Raisi (*realizzazione opere costituenti la tratta funzionale tra la fermata di Orleans e quella del Palazzo di Giustizia*): l'importo assegnato ammonta a circa 41 milioni di euro;
- Legge 208/98 (Delibera CIPE 06.08.1999) per la realizzazione della variante del raddoppio della linea ferroviaria Bari – Taranto nel comune di Palagianello: l'importo assegnato ammonta a circa 16 milioni di euro.

Lo stato di attuazione dei provvedimenti analizzati nel presente paragrafo è sinteticamente rappresentato nelle successive Tabelle. Si precisa che nella Tabella A.2 non vengono presi in considerazione i finanziamenti relativi al materiale rotabile (per l'importo di 154,5 milioni di euro). Dalle lettura delle cifre si evince che risulta attivato il complesso delle risorse, con una percentuale di lavori in corso pari all'88% ed una spesa consuntivata pari al 62% del totale.

Tabella A.2 – Stato di attuazione al 31.12.2005 delle Leggi 341/95, 641/95, 135/97 e 208/98

STATO DI ATTUAZIONE	MILIONI DI €
Progetti attivati	310,5
Progetti da attivare	0
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	273,5
Lavori da avviare	37
Perizia di spesa	273,5

Tabella A.3 – Stato di attuazione Leggi Aree Depresse - Legge 341/95, Legge 135/97, Legge 641/96 e Legge 208/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINIZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	<i>Riqualificazione stazioni</i>	47,2	-	47,2	47,2	41,7
Direttrici	1	Rete Calabria	<i>Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza</i>	25,8	-	25,8	25,8	18,6
		Direttrice Adriatica	<i>Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio (più progettazione Matera - Altamura FAL)</i>	36,2	-	36,2	36,2	2,6
		Rete Calabria	<i>Raddoppio Reggio C. - Melito</i>	42,6	-	42,6	42,6	18,8
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	<i>Velocizzazione linea Foligno - Terontola</i>	12,9	-	12,9	12,9	12,9
Totale Legge 341/95				164,7	-	164,7	164,7	94,6
Sistema controllo marcia treni	3	Programma SCMT	<i>Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)</i>	5,4	-	5,4	5,4	5
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	<i>Progettazione Sicignano Lagonegro</i>	2,6	(2,6)	-	-	-
Direttrici	1	Rete Sarda	<i>Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda</i>	29,7	-	29,7	29,7	29,3
		Rete Siciliana	<i>Raddoppio Palermo-Messina (tratta Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù)</i>	37,2	1,2	38,4	38,4	34,9
			<i>Raddoppio Messina-Siracusa (tratte Fiumefreddo-Giarre e Targia-Siracusa)</i>	17,0	-	17,0	17,0	3,6

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINANZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Ammodernamento Infrastrutturale	3	Ammodernamento infrastrutturale	Collegamento porto La Spezia con interporto S. Stefano	3,6	-	3,6	3,6	3,6
Materiale rotabile	2	Materiale rotabile	Acquisto e revamping materiale rotabile	154,9	(0,4)	154,5	154,5	148,1
Totale Legge 135/97				250,5	(1,8)	248,7	248,7	224,4
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Elettrificazione della linea Brindisi - Taranto	15,5	-	15,5	15,5	14,1
		Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	20,7	-	20,7	20,7	7,7
Totale Legge 641/96				36,2	-	36,2	36,2	21,8
Direttrici	1	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto (compresa variante Palagianello)	15,5	-	15,5	15,5	-
Totale Legge 208/98				15,5	-	15,5	15,5	-
Totale Aree Depresse				466,8	(1,8)	465	465	340,8

Appendice B – Finanziamenti definiti con apposite Leggi

Originariamente, nei provvedimenti di cui si tratta, era stato disposto che le risorse da corrispondere venissero conferite a FS S.p.A. sotto forma di contributi alla realizzazione di opere specifiche. Tale modalità di apporto è stata modificata con la Legge 23.12.2000 n. 388 (Legge Finanziaria 2001) che ha stabilito che le risorse finanziarie previste:

- 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;

siano da attribuire quali aumenti di capitale sociale per le finalità previste dalle medesime Leggi.

Legge n. 30 del 27.02.1998

La Legge 27.2.98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a concedere a FS S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro 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 circa 8 milioni di euro per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la Legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro successivamente ridotti di 40,1 milioni di euro per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Come mostrato nelle successive Tabelle, al 31.12.2005 tutte le risorse previste dal provvedimento sono state attivate e le opere sono in corso di realizzazione con una percentuale di contabilizzato pari al 10%.

Tabella B.1 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	210,4
Progetti da attivare	-
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	210,4
Lavori da avviare	-
Perizia di spesa	210,4

Tabella B.2 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 30/98

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CDP	PROGETTO	FINANZIAMENTO ORIGINARIO	QUOTA DEFINANZIAMENTO	FINANZIAMENTO AL 31.12.2005	DELIBERATO AL 31.12.2005	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Direttrici	1	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia (raddoppio tratte S. Lorenzo-Ospedaletti, Andora-S. Lorenzo e P.E. Andora-Finale)	242,7	40,1	202,6	202,62	13,3
Nodi		Nodo di Genova	Nodo ferroviario di Genova	7,7	0,0	7,7	7,7	7,7
Totale Legge 30/98				250,5	40,1	210,4	210,4	21

Legge n. 194 del 18.07.1998

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 circa 13 milioni di euro, successivamente ridotti di 2,6 milioni di euro per effetto del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e dalla riduzione dell'1% sugli stanziamenti dell'anno 1999 stabilita dalla Legge 144/99.

Le contabilizzazioni effettuate al 31.12.2004 risultano pari a quasi 8 milioni di euro, che rappresentano il 75% delle risorse complessivamente stanziata dalla Legge.

Legge n. 472 del 07.12.1999

La Legge 472 del 7/12/99, *interventi nel settore dei trasporti*, prevedeva finanziamenti in favore di FS S.p.A. per collegamenti internazionali intermodali e altri di investimenti.

L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti a cura di FS S.p.A.. In particolare, a valere sul comma 5, sono state autorizzate spese per circa 83 milioni di euro per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n. 5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno.

Con il comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro per l'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 per un ammontare di circa 2,5 milioni di euro.

Lo stato di attuazione della Legge è sinteticamente rappresentato nelle Tabelle successive; dalle letture delle cifre in queste riportate si evince che è stata attivata il

50% delle risorse e che, a valere su quest'ultime, si registra una percentuale di lavori in corso pari al 30% ed un contabilizzato pari al 19%.

I progetti di investimento riportati nelle prime quattro righe della Tabella B.4 ed evidenziati con un asterisco (*), fanno capo ai nuovi interventi definiti dalla Legge Obiettivo e per i quali sono state avviate le attività preliminari di studio e progettazione. Per tali progetti, sono state utilizzate, in via provvisoria, delle anticipazioni su risorse già disponibili in attesa del reperimento dei finanziamenti dedicati.

Tabella B.3 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

STATO	MILIONI DI €
Progetti attivati	80,0
Progetti da attivare	6,7
Lavori ultimati	-
Lavori in corso	12,8
Lavori da avviare	67,2
Perizia di spesa	12,8

Tabella B.4 - Stato di attuazione al 31.12.2005 della Legge 472/99

GRUPPO PROGRAMMI	TIPO	PROGRAMMA CONTRATTO DI PROGRAMMA	PROGETTO	FINANZIATO	DELIBERATO AL 31.12.20045	CONTABILIZZATO AL 31.12.2005
Nodi	1	Progetto di Legge Obiettivo - NODO DI VENEZIA	<i>Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia *</i>	-	1,8	1,2
Diretrici	1	Progetto di Legge Obiettivo - DIRETTRICE MILANO - VENEZIA	<i>Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona *</i>	-	0,3	0,2
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	<i>Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste *</i>	-	3,5	1,8
Rete AV/AC	1	Progetto di Legge Obiettivo - RETE AV/AC	<i>Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento)*</i>	-	1,2	0,4
Riqualificazioni Stazioni	3	Riqualificazione stazioni	<i>Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia</i>	2,6	2,6	0,8
Sistema Linee di Accesso al Gottardo	1	SISTEMA LINEE DI ACCESSO AL GOTTARDO	<i>Corridoio europeo n. 5 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)</i>	82,6	32,7	2,5
Immobilizzazioni Immateriali	3	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	<i>Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como</i>	1,5	1,2	1,1
Totale Legge 472/99				86,7	43,1	8,1

Appendice C – Elenco Allegati

Allegato 1: Tabelle A e A1 del Contratto di Programma 1994-2000 (*importi in lire*)

Allegato 2: Interventi previsti dal I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(*importi in lire*)

Allegato 3: Interventi previsti dall'accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 (*importi in lire*)

Allegato 4: Interventi previsti dal II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
(*importi in lire*)

Allegato 5: Interventi previsti dal III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
ai sensi dell'art. 3 della Legge 354/98

Allegato 6: Contratto di Programma 2001-2005, investimenti previsti su Rete
Convenzionale (*importi in lire*)