

3.2 - Primo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Al fine di regolare la definizione di un programma di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle A e A1 del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 è stato sottoscritto il primo Addendum al contratto stesso.

L'ammontare complessivo delle risorse da utilizzare per l'esecuzione del suddetto programma di investimenti ammonta a 3.763 milioni di euro, così suddivisi:

• Per le Regioni meridionali	1.543 milioni
• Per l'intermodalità e le linee trasversali	854 milioni
• Per l'AV e il potenziamento delle rete tradizionale	854 milioni
• Per altre opere	512 milioni

Il dettaglio degli interventi è riportato, per ciascun settore di intervento, nell'allegato 2.

3.3 - Secondo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

3.3.1 - Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998

Come riportato precedentemente, la legge 27 dicembre 1997, n. 450 (finanziaria 1998) prevede lo stanziamento aggiuntivo di 6.611 milioni di euro in apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato, al fine di "favorirne il processo di razionalizzazione produttiva, riorganizzazione e ammodernamento, tenuto conto anche del completamento dei piani di investimento già autorizzati". La stessa legge prevede inoltre - in tabella E - una riduzione di 516 milioni di euro al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato da apportare ai finanziamenti per investimenti già assentiti con precedenti provvedimenti legislativi.

3.3.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma

L'accordo preliminare al secondo addendum si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro, a valere sulle risorse apportate dalla legge 450/97, destinato al finanziamento di interventi di "mantenimento in efficienza" e di adeguamento di linee ed impianti, al fine di far fronte alle esigenze più urgenti per la realizzazione del "Programma straordinario di revisione della rete"- predisposto per ottemperare alle disposizioni impartite in materia di miglioramento dei livelli di sicurezza nella direttiva del 3 giugno 1998 del Ministro dei trasporti e della navigazione - e garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario.

L'accordo preliminare di cui trattasi è stato sottoscritto il 18 febbraio 1999.

Di seguito si riporta la ripartizione per programma delle assegnazioni previste. La descrizione dei progetti inclusi in ciascun programma è invece riportata in allegato 3.

RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA DELLE ASSEGNAZIONI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000		<i>milioni di euro</i>
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	1.255
Progetti	MANUTENZIONE STRAORDINARIA ARMAMENTO	441
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA T.E.	274
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E OPERE A DIFESA DELL'INFRASTRUTTURA	385
	ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	155
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	336
Progetti	AUMENTO PRODUTTIVITÀ	284
	MIGLIORAMENTI INFRASTRUTTURALI	52
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STAZIONI	51
PROGRAMMA	ACQUISTO E RIMPIAZZI MATERIALI DI INVENTARIO	70
PROGRAMMA	"SCATOLE NERE" SUI MEZZI DI TRAZIONE	56
RISERVA TECNICA		91
TOTALE		1.859

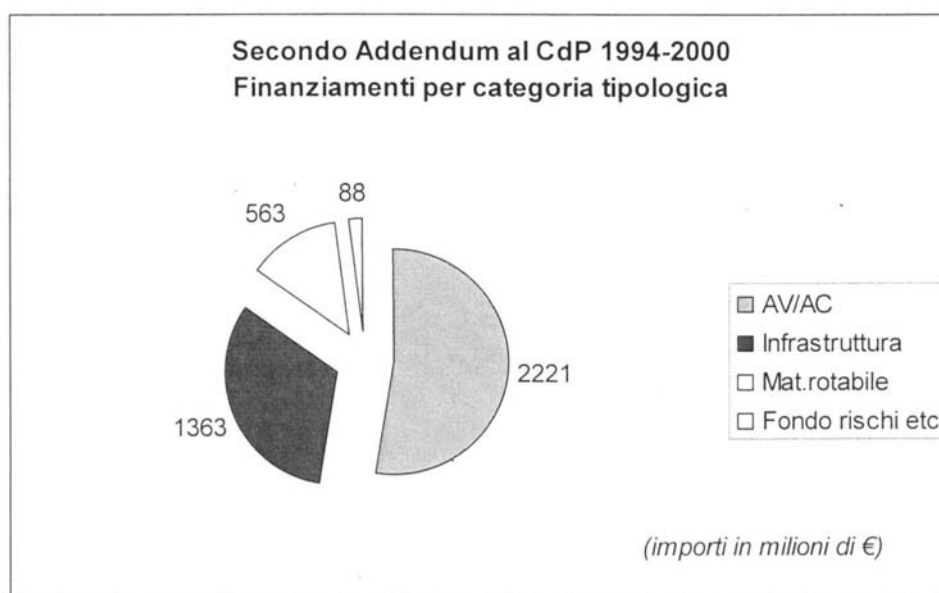
3.3.3 - Secondo Addendum al CdP 1994-2000

Come già detto, l'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al C.d.P. ha contrattualizzato una prima parte, pari a 1.859 milioni di euro, dei 6.094 previsti dalla legge 450/97; per la restante parte (4.235 milioni), è stato predisposto il relativo programma di utilizzo che costituisce l'Addendum n. 2 al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 1° agosto 2000.

- Circa il 50% delle risorse di cui trattasi è stata allocata per investimenti sulla rete esistente, nonché per nuove forniture di materiale rotabile (prevalentemente del Trasporto Regionale) e rifunzionalizzazione di quello esistente. In sintesi sono stati previsti interventi per:
 - ◆ il mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
 - ◆ il potenziamento mirato di linee ed impianti tra cui il completamento di opere e forniture in avanzato corso di realizzazione, specialmente nei nodi;
 - ◆ l'efficientamento e l'incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione (compreso attrezzaggio dei rotabili), nonché per le esigenze connesse con il servizio di trasporto metropolitano/regionale e al progetto "Grandi Stazioni";
 - ◆ il potenziamento e l'ammodernamento del parco rotabili sia attraverso interventi di restyling e riqualificazione di quello circolante che mediante l'immissione di nuovi mezzi da acquistare.

- La restante parte dello stanziamento è stato destinato alla realizzazione delle nuove linee ad alta capacità/alta velocità ed in particolare:
 - ◆ ad una ulteriore tranche di finanziamento della quota di copertura dello Stato per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli e la progettazione del resto del sistema (Milano-Genova e Milano-Venezia);
 - ◆ ad una ulteriore tranche di finanziamento delle occorrenze per gli interessi intercalari da corrispondere agli istituti di credito, in relazione ai capitali di prestito necessari al completo finanziamento del progetto.

Per la disamina del programma proposto, i vari interventi sono stati raggruppati secondo le seguenti categorie tipologiche:

Figura 3.3 – ripartizione dei finanziamenti

Il programma degli interventi è mostrato nella seguente tabella. Ulteriori informazioni sono riportate nell'allegato 4.

TABELLA 3.6 - interventi previsti nel secondo addendum al contratto di programma

1. QUADRUPPLICAMENTO AD ALTA CAPACITÀ E VELOCITÀ	Importo (milioni di €)
QUADRUPPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)	2.066
PROGETTAZIONE ALTRI TRATTI: Rifinanziamento	
INTERESSI INTERCALARI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TRATTA TORINO-MILANO-NAPOLI: Tranche di rifinanziamento	155
TOTALE	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	Importo (milioni di €)
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)	413
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE: Mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi	98
RIFINANZIAMENTO progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati	181

INTERVENTI ALLE LINEE, AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI, PREVISTI DALLE CONFERENZE DEI SERVIZI RELATIVI ALLA TORINO-MILANO-NAPOLI: 1 ^a tranche	181
NUOVI PROGETTI:	
Interventi per lo sviluppo del traffico merci	62
Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate	52
"Grandi Stazioni"	196
Impianti e terminali merci	103
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41
SISTEMI DI OBLITERAZIONE, CONTENIMENTO EVASIONE, INFORMAZIONE AL PUBBLICO ETC	36
TOTALE	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	Importo (milioni di €)
FORNITURE IN CORSO: Rincari, scorte tecniche e maggiori forniture	116
Acquisto nuovo materiale rotabile Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici	336
TECNOLOGIE DEI ROTABILI: Attrezzaggio mezzi con sistema Vigilante ed ATC	111
TOTALE	563
4. RIEPILOGO	Importo (milioni di €)
1. QUADRUPPLICAMENTO AC/AV	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

3.4 - Terzo Addendum al C.d.P. e Legge 354/98

3.4.1 - Il quadro normativo

L'art.1 della Legge 8/10/98 n° 354 ha autorizzato la F.S. S.p.A. a predisporre ed eseguire, nel periodo 1998/2000, un piano triennale per la soppressione di passaggi a livello, privilegiando i principali itinerari internazionali e nazionali e gli ambiti dei principali nodi e stazioni, nonché le linee regionali di particolare importanza (nel limite del 10% delle risorse), per un importo totale pari a 568 milioni di euro (1.100 Miliardi di lire).

La stessa Legge ha autorizzato F.S. S.p.A. a realizzare, inoltre, il potenziamento e l'ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali, compreso l'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana, e dei collegamenti ad essi afferenti nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola (art. 3).

Con ordinanza n. 1/99, in data 30/3/99, della Sezione di Controllo della Corte dei Conti è stato promosso il giudizio di legittimità costituzionale concernente l'art. 1 commi 3 e 4 e l'art. 3 commi 1 e 4 della legge 354/98, in relazione all'art. 81 della Costituzione: tale questione è stata superata con la Finanziaria 2000 (legge 488/99), che ha apportato delle riduzioni alle autorizzazioni di spesa e contestualmente ha previsto il finanziamento completo delle opere, assicurando anche la copertura per gli esercizi successivi a quelli compresi nel bilancio triennale.

Detta Legge infatti, in tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire) relativi alla Legge n.354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro (616 miliardi di lire) rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa L.354/98 (1.859 milioni di euro - 3.600 miliardi di lire). Tale definanziamento ha inciso sugli anni che vanno dal 2000 in poi, e pertanto le somme indicate dalla L.354/98 per gli anni 1998 e 1999 sono rimaste inalterate.

Alla luce di tale modifica legislativa, la Corte Costituzionale, con ordinanza n. 324 del 21 luglio 2000, ha ritenuto superata la questione di legittimità costituzionale sollevata dalla Corte dei Conti .

Tenendo conto dei definanziamenti operati dalla Finanziaria 2000, l'importo di cui all'articolo 1 della L. 354/98 è stato ridotto da 568 a 503 milioni di euro (da 1.100 a 974 miliardi di lire), mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa legge è stato ridotto da 1.291 a 1.038 milioni di euro (da 2.500 a 2.010 miliardi di lire).

Il Terzo Addendum, stipulato il 23 novembre 2000, relativamente al quale il CIPE ha espresso parere favorevole con delibera n. 111 del 2 novembre 2000, contrattualizza le somme di cui sopra (1.541 milioni di euro).

3.4.2 - Articolo 1 della L. 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'8/2/1999) esistevano 8542 passaggi a livello (P.L.), di cui 6230 manovrati e custoditi da personale F.S. e 2312 manovrati direttamente da privati, così distribuiti:

TABELLA 3.7 - Piano presentato l'8/2/99

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Diretrici nazionali e nodi	622	91
Diretrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4945	2035
TOTALE PARZIALE	6230	2312
TOTALE	8542	

Con gli stanziamenti precedentemente assegnati alla F.S. S.p.A per la soppressione dei P.L. (Legge 189/83), nonché con gli interventi di potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale, erano stati soppressi, dal 1983 circa 3000 P.L. ed erano in corso interventi soppressivi per complessivi 326 P.L. .

La soppressione di ulteriori 204 P.L. era altresì prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria, quali quadruplicamenti, raddoppi, varianti.

Erano inoltre in corso le progettazioni esecutive di opere già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria per la soppressione di ulteriori 96 P.L. .

In sintesi, all'atto della predisposizione del piano, erano in corso di soppressione 530 P.L. mentre ulteriori 242 P.L. potevano essere soppressi con residui ancora disponibili rispetto ad altri stanziamenti assegnati, nonché con i contributi degli Enti Locali.

I tempi necessari per la soppressione dei suddetti 772 P.L. venivano così stimati:

- 190 P.L. entro il 2000;
- 190 P.L. entro il 2001;
- 192 P.L. entro il 2002;
- 200 P.L. entro il 2003;

Il piano di cui trattasi prende quindi in considerazione i restanti 7770 P.L., ripartiti come mostra la seguente tabella:

TABELLA 3.8 - Piano 8/2/99

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	192	50
Direttrici internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4895	2030
TOTALE PARZIALE	5535	2235
TOTALE	7770	

La società F.S., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della 354/98 - pari a 568 milioni di euro (prima del defanziamento apportato dalla legge 488/99), e di 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) provenienti dal residuo della Legge 189/83, seguendo i criteri e le priorità stabiliti dall'art. 1 della legge 354/98, ha previsto di sopprimere tutti i passaggi a livello ricadenti sulle direttrici nazionali e nodi, sulle direttrici internazionali e sulle linee trasversali per un totale di 845 P.L.

Sostanzialmente il piano di soppressione prevedeva di intervenire su 640 passaggi a livello pubblici e 205 privati per una previsione di spesa complessiva di circa 558 milioni di euro (1080 miliardi di lire).

I rimanenti 56,8 milioni di euro (poi ridotti a 50,3 dall'emanazione della L. 488/99) restavano invece finalizzati alla soppressione dei passaggi a livello ricadenti sulle linee regionali di particolare rilevanza.

Il relativo piano, proposto da F.S., è stato approvato con Decreto del 06/12/2002, previa intesa con le Regioni e gli Enti Locali sancita dalla Conferenza Unificata nella seduta del 25/7/2002.

Sulla situazione attuale dei PL presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del piano di soppressione si dirà al paragrafo 6.7.

3.4.3 - Articolo 3 della L. 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della L.354/98, dopo la promulgazione della Legge, F.S. S.p.A. ha trasmesso un documento contenente il programma di interventi proposti per il finanziamento. Tale programma prevedeva, conformemente a quanto disposto dal dettato legislativo, interventi sulle direttrici internazionali ed interventi finalizzati al potenziamento dei servizi ferroviari lungo alcuni itinerari fondamentali del Meridione nonché, nell'ambito dello sviluppo dell'itinerario ferroviario Venezia-Trieste-Lubiana (facente parte del così detto corridoio V), un contributo per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno.

Come già detto, la Legge finanziaria per il 2000 ha effettuato la decurtazione di 253 milioni di euro (490 miliardi di lire) dai complessivi 1.291 originariamente previsti per il finanziamento dell'intero programma di interventi in esame. Con riferimento a tale programma, quindi, sono

ad oggi autorizzati finanziamenti per complessivi 1.038 milioni di euro (tra le varie riduzioni, è stato completamente definanziato il contributo per il V° corridoio in Slovenia).

Nella successiva tabella 2 sono elencati gli interventi previsti nel III addendum, che, nell'allegato 5, vengono descritti con maggior dettaglio.

TABELLA 3.9 - tabelle di ripartizione dei fondi recati dalla legge 354/98

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98		(milioni di €)
INTERVENTI DI SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO		Importo come definanziato
Piano triennale 1998-2000		503

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98		(milioni di €)
INTERVENTO	Importo come definanziato	
ITINERARIO TORINO-MODANE		
– Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane	78	
– Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	
ITINERARI SEMPIONE, LUINO, CHIASSO		
– Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	
<i>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:</i>		
– Variante di Novara e sistemazione del Nodo	49	
– Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	3	
– Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	26	
– Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1 ^a fase gronda nord-est di Milano	62	
– Raddoppio Bergamo-Treviglio	52	
ITINERARIO BRENNERO e LINEE AFFERENTI		
– Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: fasi funzionali	134	
– Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13	
ITINERARI TARVISIO-VILLA OPICINA e LINEE AFFERENTI		
– Potenziamento itinerari merci dell'area Veneto-Friulana afferenti ai collegamenti internazionali di Tarvisio e Villa Opicina (compresa la sistemazione del ponte di Latisana)	46	

ITINERARIO PESCARA-ROMA	
– Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31
ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI	
– Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46
REGIONE SICILIA	
<i>Itinerario Messina-Catania:</i>	
– Fase per il completamento del raddoppio della linea	258
<i>Nodo di Palermo:</i>	
– Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62
PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI	
– Potenziamento impianti per il traffico merci	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67
SOMMA PARZIALE	1.038
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0
TOTALE	1.038

3.4.4 - Articolo 4 della L. 354/98

Le somme recate dalla Legge 354/98 agli articoli 1 e 3 sono state oggetto del III Addendum al Contratto di Programma di cui si è detto in precedenza.

L'art.4 della stessa Legge, per consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A., nonché per urgenti e limitati interventi di viabilità stradale, autorizza una spesa totale di circa 158 milioni di euro (306 miliardi di lire). Tale somma è stata ripartita con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001 (che sostituisce il DM 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad F.S. (67 milioni di euro - 130 miliardi di lire) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 21 milioni di euro (40 miliardi di lire) sono stati assegnati al progetto Sempione-valico di Luino-Varese-collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro (90 miliardi di lire) sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete FS (progetto ricondotto nel Contratto di Programma 2001-2005, di cui si dirà in seguito).

Capitolo 4 - Il Contratto di Programma 2001-2005

4.1 Inquadramento generale

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE nn. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 2/5/2001. Il Contratto prevede il completamento di interventi relativi al precedente Contratto di Programma - che necessitano di ulteriori finanziamenti, oppure già finanziati ma non precedentemente contrattualizzati con Contratto di Programma - nonché un vasto programma di investimenti che costituisce la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo PGT.

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 ammontava a circa 48.402 milioni di euro, (93.720 miliardi di lire) di cui circa 26.451 milioni di euro (51.216 miliardi di lire) già provvisti di copertura finanziaria.

Gli ulteriori fabbisogni finanziari che scaturiscono dal Contratto ammontavano quindi, all'atto della stipula, a circa 22.000 milioni di euro (42.505 miliardi di lire), parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge 388/2000), che ha disposto in Tabella D (aumento di capitale sociale ad FS) stanziamenti per 3.615 milioni di euro (7.000 miliardi di lire).

Tale somma riduceva a 18.337 milioni di euro (35.505 miliardi di lire) i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto.

La Legge Finanziaria 2001 prevedeva, inoltre, la "Progettazione definitiva raddoppio Pontremolese" con fondi - 5 milioni di euro (9 miliardi di lire) - stanziati in appositi capitoli del Ministero (interventi non compresi nel C.d.P 2001-2005)

Successivamente, con la stipula del 1° addendum al Contratto di Programma 2001-2005 sono state ripartite le somme recate dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), che in Tabella D (aumento di capitale sociale ad FS), ha stanziato 4.607 milioni di euro (8.921 miliardi di lire).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti, inoltre, i valori di alcuni investimenti sono aumentati, modificando anche il valore complessivo dei fabbisogni necessari al finanziamento degli interventi. Al 31/12/2002, quindi, il costo totale degli investimenti previsti dal Contratto (compresa AV) è pari a 73.629 milioni di euro.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31/12/2002.

4.1.1 - PGT, Piano d'Impresa di F.S. S.p.A. e Contratto di Programma 2001-2005

Gli interventi di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria originariamente considerati nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) interessano, nell'arco del prossimo decennio, circa 3.000 km di linee per un volume di investimenti attorno ai 46.500

milioni di euro (90.000 miliardi di lire) - di cui specificamente oltre 2.000 per le tecnologie). Gli obiettivi che questi interventi intendono raggiungere sono:

- il raddoppio della capacità di trasporto sugli assi fondamentali del sistema ferroviario (Alta Capacità TO-VE e MI-NA, quadruplicamento NA-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-RC);
- il raddoppio della capacità di trasporto sull'intero arco alpino e potenziamento dei collegamenti con i porti dell'Alto Tirreno (terzo valico di GE, corridoio TIBRE) ed Alto Adriatico (VR-BO, corridoio adriatico);
- il potenziamento e la creazione di bypass nei principali nodi ferroviari;
- il completamento del corridoio Adriatico (completamento raddoppio Bologna-Bari-Lecce);
- la creazione di corridoi per il trasporto merci atti a consentire il trasporto di container e semirimorchi (diretrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-Chiasco o Ferrara-Brennero, Genova-Terzo Valico-Novara-Sempione);
- la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico merci.

Tra gli interventi sopra elencati, ne sono stati individuati alcuni di elevata priorità (tutti relativi alla rete ferroviaria dello SNIT) per un volume di investimenti stimato in circa 28.400 milioni di euro (55.000 miliardi di lire).

Infine, nel PGT sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 516 milioni di euro (1.000 miliardi di lire) all'anno per i programmi di manutenzione straordinaria delle linee e degli impianti della rete tradizionale, a tutela degli standard prestazionali di affidabilità e sicurezza di tutta l'infrastruttura nazionale.

Il Piano d'Impresa di Ferrovie dello Stato S.p.A., costruito su un orizzonte 1999-2003 ed ancora su basi non completamente coerenti con la definizione del processo di societizzazione, per quanto attiene alla sezione di competenza del Gestore dell'infrastruttura, risulta in linea con i contenuti del PGT ancorché il riferimento temporale sia di più breve periodo. Tuttavia il Piano riporta valutazioni più aggiornate di costi di progetti di investimento che, a diverso titolo, avevano registrato incrementi di spesa per il loro completamento e messa in esercizio.

Il piano di investimenti delineato nel Contratto di programma 2001-2005, ha dovuto quindi dare concretezza agli indirizzi del PGT, di cui si configura come lo strumento applicativo per il primo quinquennio, e identifica le fasi e le modalità di copertura dei costi aggiuntivi per il completamento degli investimenti già previsti nel Piano d'Impresa, in precedenza descritti.

E' necessario sottolineare qui come i valori di costo a vita intera originariamente inseriti nei programmi di investimento siano da considerarsi stime preliminari di F.S. S.p.A., effettuate sulla base delle informazioni allora disponibili.

I fabbisogni finanziari che scaturivano dal nuovo Contratto assommavano, all'atto della stipula, come già evidenziato, a circa 22.000 milioni di euro, risultanti dalla somma delle necessità di copertura dei fondi per:

- il completamento degli investimenti già in atto sulla rete tradizionale e sulla rete AV/AC;

- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT sulla rete tradizionale, che comprende anche interventi in tecnologie innovative la cui introduzione è volta principalmente all'innalzamento dei livelli di sicurezza del trasporto su ferro;
- l'avvio delle realizzazioni per il resto del sistema AV/AC, in particolare per la tratta Milano-Brescia e la prima fase del Terzo Valico;
- la realizzazione di nuovi investimenti per il risanamento ambientale, la sperimentazione tecnica e la sicurezza delle lunghe gallerie;
- gli interventi di manutenzione straordinaria necessari, oltre che per le attività cicliche volte a rinnovare e migliorare l'affidabilità delle linee e degli impianti costituenti l'infrastruttura (ivi compresi gli asset immobiliari dei terminali merci e delle officine di manutenzione dei rotabili), anche per completare il Piano Straordinario di Revisione della Rete (PSRR) già parzialmente finanziato nel periodo 1999-2000.

I fabbisogni finanziari stimati all'atto della stipula, come già detto, sono successivamente aumentati e sono stati acclarati con il Piano di Priorità degli Investimenti approvato il 29/9/2002 dal CIPE.

La pianificazione degli investimenti ferroviari delineata dal PGT ha assunto una prospettiva ancora più ampia con la promulgazione della Legge n° 443 del 21/12/2001, la cosiddetta "Legge Obiettivo", e con la successiva approvazione della Delibera CIPE n° 121 del 21/12/2001, recante il "Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche".

Il processo di recepimento degli indirizzi forniti da tali strumenti, ha permesso di individuare una serie di investimenti ferroviari ricadenti sugli assi individuati dalla Delibera CIPE appena citata. Alcuni di questi investimenti sono già presenti tra quelli finanziati con i Contratti di Programma, mentre altri si vanno ad aggiungere a questi, e talvolta li integrano e completano.

Il processo di valutazione ed omogenizzazione con il Contratto di Programma 2001-2005 è tuttora in corso.

4.1.2 - Il Piano di Priorità degli Investimenti

Il Piano di Priorità degli Investimenti costituisce uno strumento di programmazione dello sviluppo infrastrutturale ferroviario, introdotto dal Contratto di Programma 2001-2005 per rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità.

L'onerosità finanziaria che caratterizza gli interventi di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Paese, costringe a distribuire nel tempo i finanziamenti necessari ed a ripartirli sui singoli interventi di cui si compone il programma di sviluppo previsto dal Governo e dal Contratto di Programma.

Il Contratto di Programma regola la definizione e l'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti nel testo degli articoli 6 e 8.

L'iter procedurale prevede che una prima definizione di massima del Piano fosse inviata entro il 15 settembre 2001, a cura del gestore dell'infrastruttura in conformità "... al piano d'impresa e sulla base degli indirizzi stabiliti dal Piano generale dei Trasporti e della Logistica ..." e avendo come riferimento i citati "criteri generali", appresso riportati:

- a) mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;
- b) miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;
- c) redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);
- d) sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;
- e) tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;
- f) grado di integrazione con altri investimenti collegati, con particolare riguardo alle linee ad Alta Capacità, ai corridoi europei, alle aree urbane ed ai nodi delle aree metropolitane;
- g) potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;
- h) potenziamento della rete nel Mezzogiorno e nelle altre aree del Paese carenti di infrastrutture.

Considerata la presenza - tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Contratto di Programma - sia di interventi già in fase di attuazione, sia di interventi da avviare (per i quali non esiste ancora alcun documento progettuale e/o di valutazione economico-finanziaria), il Contratto stesso ha previsto che, successivamente alla prima definizione di massima si sarebbero resi necessari affinamenti ed eventuali ridefinizioni del Piano di Priorità, da effettuarsi sulla base di specifici dossier di valutazione, redatti da R.F.I. S.p.A. e sottoposti all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Secondo quanto disposto dal Contratto, infine, al termine di tale fase di affinamento, il Piano andava sottoposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, all'esame del CIPE entro il 28/2/2002, per la definitiva approvazione entro i successivi 60 giorni, confermando o rimodulando - anche in relazione ad eventuali diverse esigenze di finanziamento - le relative stime dei costi e dei tempi.

Il Piano elaborato e trasmesso da R.F.I. S.p.A. in data 14/9/2001 è stato oggetto delle valutazioni del CIPE nella seduta del 15/11/2001, che, pur dando atto della sostanziale congruenza degli stanziamenti del disegno di legge finanziaria 2002, rispetto alle occorrenze segnalate nel PPI stesso ha rilevato alcune criticità ed ha richiesto ulteriori approfondimenti.

Nel corso della riunione pre-CIPE del 17/12/2001 sono stati esaminati i documenti forniti ai fini del citato approfondimento, in particolare per la quota di investimenti destinati al Sud del Paese. Il CIPE ha espresso una forte indicazione affinché il Gestore dell'infrastruttura presentasse uno schema di PPI con una diversa modulazione degli investimenti nel Mezzogiorno, in modo da perseguire l'obiettivo del riequilibrio tra le diverse aree del Paese nel contesto di un complessivo rafforzamento del sistema ferroviario italiano.

Alla luce delle criticità sopra riportate e delle raccomandazioni del CIPE, R.F.I. S.p.A. è stata invitata a redigere la stesura definitiva del Piano delle Priorità ed a presentarlo entro il 28/02/2002, per l'approvazione da parte del CIPE stesso, ai fini della stipula di un Addendum al Contratto di Programma per la formalizzazione dell'utilizzo delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2002, come aumenti di capitale.

Le integrazioni apportate dal documento di rivisitazione presentato il 27/02/2002 evidenziavano il persistere di alcune criticità già emerse, tra l'altro, all'atto della prima presentazione. Con Delibera n° 12 del 28/03/2002, il CIPE ha rinviato ulteriormente l'approvazione del PPI subordinandola al recepimento di una serie di prescrizioni, esprimendo nel contempo parere favorevole sulla bozza di Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - recante l'individuazione delle opere da finanziare a carico della Legge Finanziaria 2002 - in subordine al recepimento, anche qui, di una serie di indicazioni.

Con la Delibera n° 66 del 2/8/2002 il CIPE ha approvato definitivamente il Primo Addendum citato, rinviando ancora l'approvazione del PPI al recepimento delle indicazioni recate dall'Addendum stesso.

La stesura definitiva del Piano di priorità degli Investimenti è stata, infine, approvata dal CIPE con la Delibera n° 85 del 29/9/2002, anche per i riflessi di ordine finanziario per l'anno 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, prevedendo per R.F.I l'impegno a presentare un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi entro il mese di giugno 2003.

A seguito delle prescrizioni del Ministero e del CIPE e della definizione del Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche (Legge 443/2001-Legge Obiettivo), il PPI è divenuto, nella sostanza, un piano degli investimenti infrastrutturali ferroviari per il prossimo decennio: oltre che a rilevare le occorrenze finanziarie, quindi, tende ad identificare il quadro completo delle infrastrutture ferroviarie che servono per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese, con l'evidenziazione di costi (Costi a Vita Intera), tempi di realizzazione (avvio cantieri e fine lavori), fabbisogno di finanziamenti da parte dello Stato e previsioni di contabilizzazione.

Gli effetti derivanti dall'approvazione del Piano sono molteplici e di diversa natura. Tra i più rilevanti si citano i seguenti: le modifiche dei costi d'investimento e dei tempi di attivazione, documentate nelle analisi condotte nell'ambito dei Dossier di valutazione; l'introduzione di nuovi interventi rispetto al piano originario; l'accelerazione di alcuni progetti localizzati nel Mezzogiorno; i nuovi progetti di investimento individuati dalla Legge Obiettivo.

Nello specifico, il valore totale degli investimenti sulla sola Rete convenzionale previsto dal Contratto di Programma 2001-2005 è stato rideterminato in circa 27.596 milioni di euro contro i precedenti 23.023 circa. Le principali modifiche/integrazioni, che complessivamente hanno accresciuto la stima di circa 4.573 milioni di euro, sono sintetizzate di seguito:

- aggiornamento dei Costi a Vita Intera degli investimenti sulla Rete convenzionale, in base ai risultati dei Dossier di valutazione, per circa 1.750 milioni di euro (anche a seguito della "accelerazione" di alcuni progetti afferenti la Rete meridionale);
- trasferimento di alcuni progetti in precedenza oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 per un totale di circa 2.624 milioni di euro, riportati in una nuova tabella (2 bis);
- previsione di un nuovo progetto - "Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno" - (in tabella 3 del Contratto) per 200 milioni di euro.

Per quanto concerne il Sistema AV/AC, il Piano ha evidenziato, per l'asse Torino-Milano-Napoli, un costo pari a 28.790 milioni di euro, mentre le stime relative al costo del Resto del Sistema riportano un valore di 11.991 milioni di euro.