

341/95-Delibera CIPE 23.04.1997; Legge 641/96-Delibera CIPE 18.12.1996; Legge 135/97-Delibera CIPE 29.08.1997. Pertanto l'importo totale stanziato si è ridotto complessivamente a 449 milioni di euro;

- l'importo originario recato dalla Legge 30/98, a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e della Legge 144/99 che ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento del 1999, è passato da 250 a 210 milioni di euro;
- l'importo originario recato dalla Legge 194/98, a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 e della Legge 144/99 che ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento del 1999, è passato da 13 a 10 milioni di euro;
- l'importo originario recato dalla Legge 354/98 (art.1 e art.3), a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998, è passato da 1.541 a 1.523 milioni di euro.

Per quanto riguarda la legge 354/98, la riduzione a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 si riferisce all'intero stanziamento che come noto comprende, all'art.4, per un importo di circa a 158 milioni di €, anche interventi delle Ferrovie Nord Milano e del Comune di Como. Saranno inviate specifiche richieste di informazioni alle strutture competenti per conoscere, su tale quota, l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano ad 41.751 milioni di euro.

Sulle erogazioni di cassa effettuate a favore di F.S. a fronte di tali stanziamenti (e di quelli successivi di cui alle Leggi Finanziarie dal 2001 in poi) si dirà al capitolo 5.

Al 31/12/2000, una parte degli interventi previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addendum erano ancora in corso. La società F.S., proseguendo nell'esecuzione di dette opere, ne ha assicurato l'ultimazione nel rispetto di tempi programmati. Inoltre, considerando l'avvenuta ristrutturazione societaria, gli investimenti riguardanti l'area del trasporto dovranno essere completati da Trenitalia S.p.A., mentre R.F.I. S.p.A. porterà a termine gli investimenti infrastrutturali: il completamento del programma di investimenti del contratto di cui trattasi prosegue in parallelo all'attuazione del nuovo Contratto di Programma 2001-2005.

E' da tenere in conto, altresì, che, all'atto della sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005 alcuni investimenti inclusi nel Contratto di Programma 1994-2000 e nei relativi addenda hanno evidenziato la necessità di ulteriori finanziamenti. Tali interventi sono stati riportati nella Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005 (investimenti già previsti Piano d'Impresa 1999-1993 di F.S.) ed il relativo costo è stato computato tra gli oneri da fronteggiare con quest'ultimo.

Successivamente all'approvazione da parte del CIPE del Piano di Priorità degli Investimenti (versione 2002 - Delibera n° 85 del 29 settembre 2002) e del successivo aggiornamento del Piano stesso (versione ottobre 2003 - Delibera n° 103 del 13 novembre 2003), altri progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 - all'atto interamente finanziati - hanno subito degli aumenti di costo che sono stati evidenziati nelle citate versioni del Piano di Priorità. Poiché tali progetti hanno, quindi, richiesto la necessità di ulteriori finanziamenti, si è reso necessario far transitare detti investimenti nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2001-2005, inserendo gli stessi in una nuova tabella (Tabella 2 bis) di detto

Contratto. Altri due progetti appartenenti al Contratto di Programma 1994-2000 sono altresì transitati nella Tabella 2 del Contratto di Programma 2001-2005 e sono stati accorpati con i corrispondenti progetti ivi presenti (aventi lo stesso oggetto, ma fase funzionale diversa) in conseguenza degli stretti legami funzionali esistenti. Un ulteriore progetto, per omogeneità di oggetto (Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno) è stato trasferito alla Tabella 3 del Contratto di Programma 2001-2005. Per una più immediata verifica di tali modifiche, si rinvia alle relative tabelle (vedi successivo paragrafo 4.2, pagine 38-43).

A tali modifiche si è provveduto con gli schemi di Addendum n° 2 e 3 Al Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in fase di approvazione (il primo, definitiva) da parte del CIPE.

Gli effetti della ristrutturazione del gruppo F.S. e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle successive figure:

Figura 3.1 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie

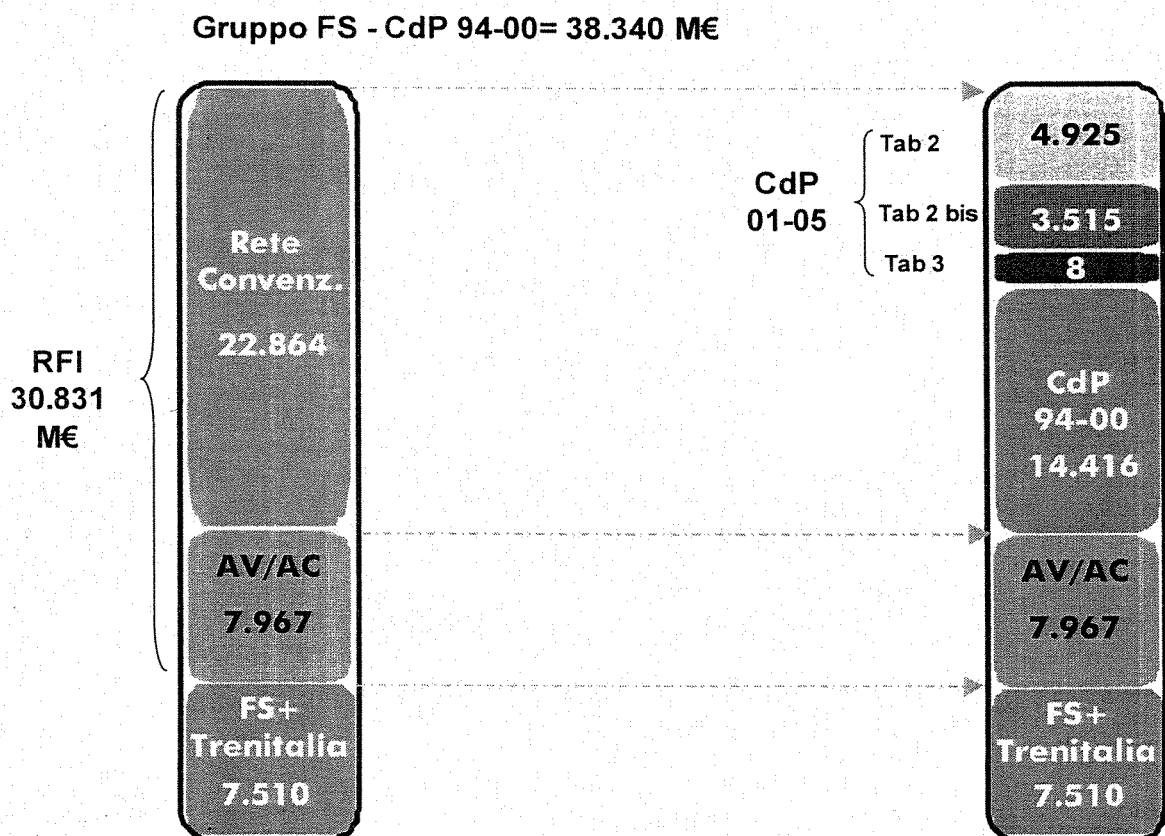
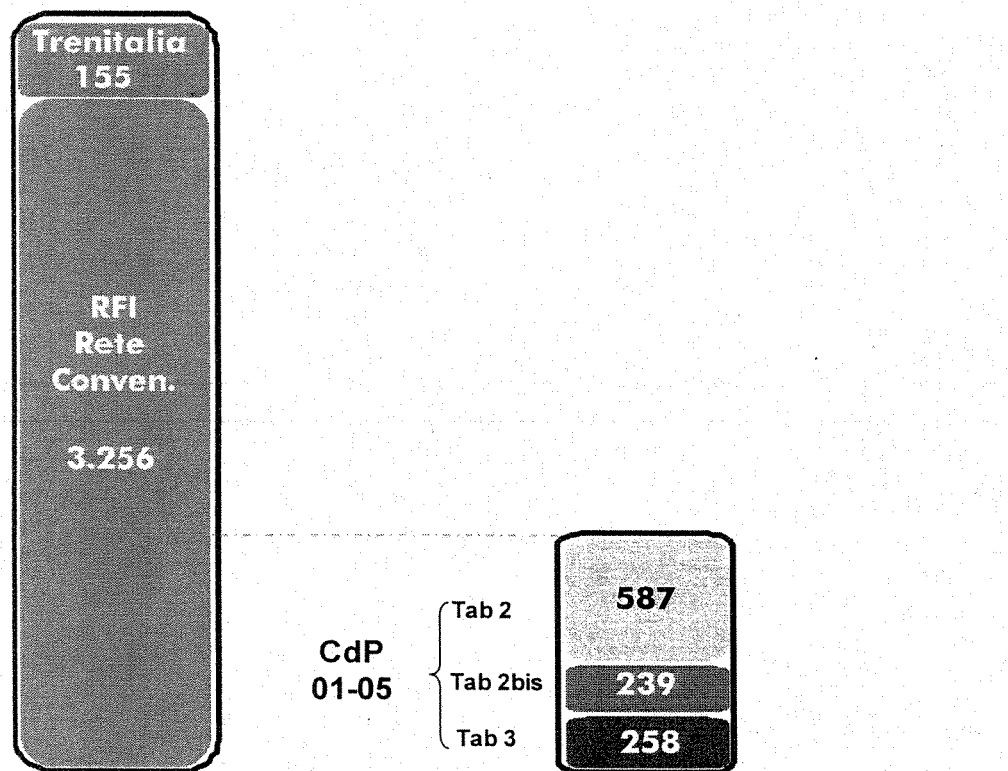


Figura 3.2 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi**Risorse altre leggi= 3.416 M€**

Pertanto, il quadro generale delle fonti originarie e dei successivi finanziamenti statali relativi agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000, non ricondotti nel C.d.P. 2001-2005 è il seguente:

<i>(importi in milioni di €)</i>	Fonte CdP 94-00	Altre Leggi	Tot. Finanziamenti
R.F.I.	14.416	2.172	16.588
FS + Trenitalia	7.510	155	7.665
Tot. Finanziamenti	21.926	2.327	24.253

Il quadro fin qui fornito riferisce, quindi, dei contenuti originari del CdP 1994-2000 e delle fonti di finanziamento del contratto stesso e dei successivi addenda.

Del contenuto di tali addenda si dirà nei successivi paragrafi.

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.

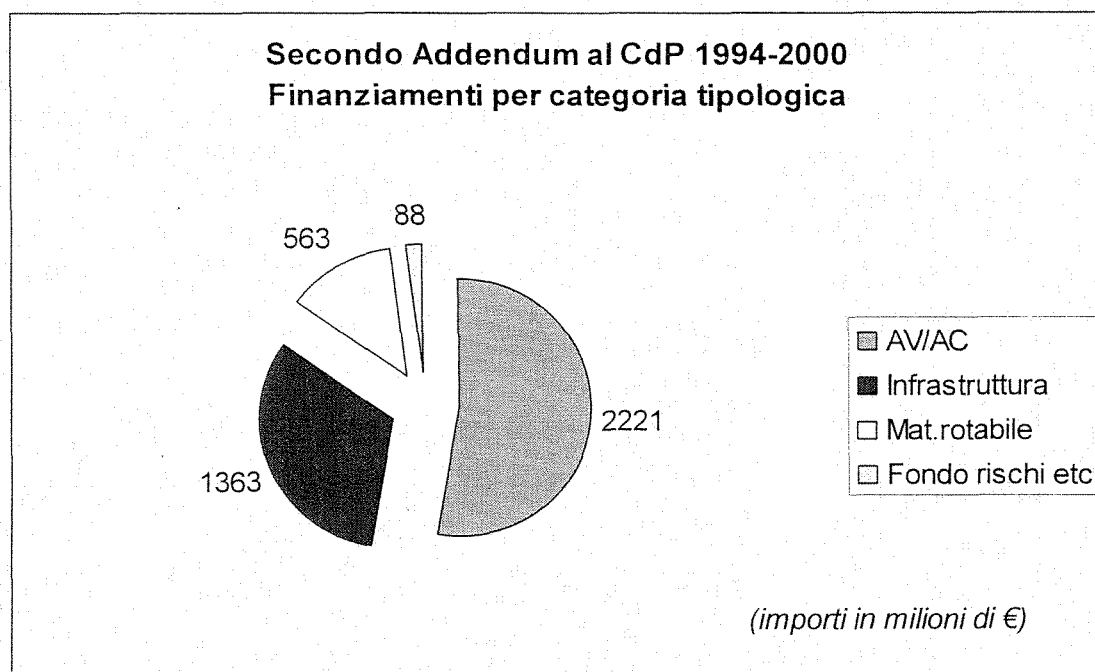
RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA DELLE ASSEGNAZIONI PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000		
PROGRAMMA		<i>milioni di euro</i>
	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	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 intercari 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^ 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: Rincarì, scorte tecniche e maggiori forniture	116
Acquisto nuovo materiale rotabile	336
Revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici	
TECNOLOGIE DEI ROTABILI: Attrezzaggio mezzi con sistema Vigilante ed ATC	111
TOTALE	563
4. RIEPILOGO	Importo (milioni di €)
1. QUADRUPLICAMENTO 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. 1994-2000 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).

Come già evidenziato al paragrafo 3.1 (vedi anche Tabella 3.5), l'importo originario di 1.541 milioni di euro è stato ridotto a 1.523 a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

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
Direttrici nazionali e nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4945	2035
TOTALE PARZIALE	6230	2312
TOTALE	8542	

Utilizzando il criterio di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21/03/2000 denominato "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" la classificazione dei suddetti passaggi a livello diventa la seguente:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	1.145	199
Rete Complementare	5.085	2.113
TOTALE PARZIALE	6.230	2.312
TOTALE	8.542	

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	

Con la classificazione del precedentemente citato D.M.T. del 21/03/2000, la Tabella diventa:

Rete ferroviaria	P.L. manovrati da F.S.	P.L. manovrati da privati
Rete Fondamentale	500	127
Rete Complementare	5.035	2.108
TOTALE PARZIALE	5.535	2.235
TOTALE	7.770	

La società F.S., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della 354/98 - pari a 568 milioni di euro (prima del definanziamento 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, erano stati 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 sono elencati gli interventi previsti nel III addendum, che, nell'allegato 5, vengono descritti con maggior dettaglio: nella terza colonna sono riportati i valori ridotti a seguito del passaggio in economia delle somme relative all'anno 1998 di cui si è detto in precedenza.

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	Importo dopo passaggio in economia
Piano triennale 1998-2000	503	488

ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98

(milioni di €)

INTERVENTO	Importo come definanziato	Importo dopo passaggio in economia
ITINERARIO TORINO-MODANE		
- Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modane	78	78
- Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39
ITINERARI SEMPIONE, LUINO, CHIASO		
- Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	16
<i>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:</i>		
- Variante di Novara e sistemazione del Nodo	49	49
- Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	3	3
- Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	26	26
- Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1 ^a fase gronda nord-est di Milano	62	62
- Raddoppio Bergamo-Treviglio	52	62
ITINERARIO BRENNERO e LINEE AFFERENTI		
- Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcadano: fasi funzionali	134	134
- Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13	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	46
ITINERARIO PESCARA-ROMA		
- Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31	31
ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI		
- Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46	46
REGIONE SICILIA		
<i>Itinerario Messina-Catania:</i>		
- Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258
<i>Nodo di Palermo:</i>		
- Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62

PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI		
– Potenziamento impianti per il traffico merci	67	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67	43
SOMMA PARZIALE	1.038	1.033
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0	0
T O T A L E	1.038	1.033

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).

Anche sull'intero importo della Legge 354, art. 4, pari a circa 158 mln di euro, è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

Saranno richieste specifiche informazioni per conoscere l'ammontare della parte di riduzione relativa ai 67 milioni assegnati ad FS.

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).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e del suo successivo aggiornamento (ottobre 2003), il Contratto si è evoluto, sia in termini di aggiornamento delle cifre d'investimento sia in termini di disciplina contrattuale, ed ha visto nella stipula del 1° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 una prima tappa di questo processo evolutivo. Tale evoluzione ha riguardato l'aggiornamento del valore degli investimenti del Contratto, che è stato rideterminato in complessivi 102,3 miliardi di euro (inclusi gli investimenti relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli ed al cosiddetto "Resto del Sistema").

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).

Nel corso del 2003 è stato sottoposto all'esame del CIPE lo schema di Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. I principali contenuti del documento riguardano il recepimento delle innovazioni normative apportate dall'art. 75 della legge n. 289/2002 (Finanziaria 2003) in materia di finanziamento dell'infrastruttura AV/AC e la ripartizione delle risorse finanziarie stanziate in aumento di capitale sociale dalla Tabella D della medesima legge. Su tale schema, il CIPE ha espresso parere favorevole con Delibera n. 29/2003 del 25 luglio 2003 subordinatamente al recepimento di alcune indicazioni. Il testo è stato inviato alle competenti Commissioni Parlamentari ed è stato approvato, con osservazioni, nei primi mesi del 2004. Come richiesto dalla citata Delibera n. 29/2003 il testo è ritornato al CIPE per l'espressione del definitivo avviso a riguardo. Lo schema in parola è stato esaminato, unitamente allo schema di Terzo Addendum, nella seduta del Pre-CIPE del 1 aprile 2004, ed è, quindi, in attesa di essere licenziato definitivamente dal CIPE.