

Considerando le fonti di finanziamento derivanti dal Primo e Secondo Addendum, l'ammontare complessivo dei fabbisogni finanziari necessari per il completamento dei lavori previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si attesta intorno ai 74,5 miliardi di euro.

Alla luce del nuovo modello di finanziamento del Sistema AV/AC previsto dalla Finanziaria 2003, ed estendendo lo schema in questione anche alle opere afferenti al cosiddetto Resto del sistema (Terzo Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), circa metà dei fabbisogni in parola (36,3 miliardi di euro) dovrà essere reperita, tramite Infrastrutture SpA, sul mercato bancario e su quello dei capitali (fatta eccezione, nel periodo di costruzione delle opere, degli interessi/costi finanziari da riconoscere ad Ispa).

I residui fabbisogni finanziari per tutti gli altri interventi troveranno copertura attraverso gli stanziamenti delle future leggi finanziarie ed altre fonti pubbliche e/o private, secondo i meccanismi previsti dal Contratto di Programma 2001-2005.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31/12/2003.

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 (direttrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-Chiasso 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 (settembre 2002) e con il suo successivo aggiornamento (ottobre 2003).

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.

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.

Il Piano si configura come uno strumento flessibile, da aggiornare periodicamente confermando o rimodulando le stime dei costi e dei tempi di esecuzione in relazione allo stato di effettiva attuazione degli investimenti ed alle reali possibilità ed esigenze di finanziamento.

L'onerosità finanziaria che caratterizza gli interventi di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Paese, infatti, costringe a distribuire nel tempo le risorse necessarie ed a ripartirle 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.

In ottemperanza alle prescrizioni della citata Delibera n.85/2002, nel mese di luglio del 2003 è stata trasmessa da RFI una proposta di aggiornamento del Piano. In seguito ai rilievi evidenziati sia dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze sia dalla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in ordine alla necessità di procedere ad alcuni approfondimenti e miglioramenti, il documento è stato rielaborato per dare una risposta a tali richieste e ripresentato nel mese di ottobre. Nella seduta del 13 novembre 2003, il CIPE ha espresso parere favorevole, con una serie di prescrizioni, sull'aggiornamento del Piano e ne ha approvato le previsioni per l'anno 2004, ed, in via programmatica, le previsioni per gli anni successivi, impegnando RFI a presentare una nuova proposta di aggiornamento del PPI - che tenga conto delle prescrizioni formulate - entro il mese di aprile 2004.

In particolare, la nuova versione del Piano contiene alcune rilevanti novità che qui brevemente si richiamano:

- una rilettura dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in cui la rete primaria include, oltre al Sistema AV/AC nella tradizionale definizione della Torino-Milano-Napoli, dell'asse orizzontale Milano-Verona-Padova e del 3° Valico dei Giovi (Resto del Sistema), anche le linee di valico, gli shunt merci dei nodi, l'estensione a Sud delle rete AV/AC prevista dalla Legge Obiettivo, il tutto interpretato in una logica di integrazione con la rete convenzionale e di interoperabilità con i corridoi europei;
- una prima risposta alle necessità di chiarimento e di qualificazione dell'attendibilità delle stime dei costi a vita intera, esposti per i singoli progetti di investimento, mediante l'introduzione di alcuni criteri per la definizione dei margini di accuratezza delle stime finalizzati alla classificazione degli interventi in funzione dello stato di evoluzione progettuale, fornendo dei range di variazione dei valori di costo esposti. Il processo di chiarificazione non è ancora giunto a convergenza ed è tuttora in corso e sarà supportato da una specifica indagine a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- l'introduzione di un Piano di Upgrading della rete mirato ad omogeneizzare ed elevare gli standard di sicurezza, i livelli delle prestazioni e dei servizi dell'infrastruttura nazionale;
- l'impegno programmatico per la realizzazione degli investimenti nel Mezzogiorno anche mediante il varo di una specifica iniziativa "sblocca cantieri" al Sud e con l'inserimento nel Piano di sette nuovi progetti nel Mezzogiorno definiti dalla Delibera CIPE 85/2002. In tale ottica, nel quadro dei documenti presentati a corredo del PPI è stato inoltre elaborato uno specifico documento di approfondimento delle iniziative programmate ed in corso di svolgimento nel sud del Paese.

Come già ricordato, la stima complessiva di tutti gli interventi previsti dal Contratto di Programma 2001-2005, risultante a valle delle analisi e degli approfondimenti condotti in ambito PPI, è stata determinata in 102,3 miliardi di euro contro i 73,6 fotografati nella precedente relazione di monitoraggio al 31/12/2002. Il costo degli interventi registra quindi un incremento complessivo di 28,7 miliardi di euro, così composto:

- 11,3 miliardi di euro (il 39% del totale incremento) determinati dall'inclusione nell'accordo dei seguenti nuovi oggetti:

- sette nuovi interventi localizzati nel Mezzogiorno come da delibera n.85/02 (6,3 miliardi di euro);
 - “Parte comune sezione internazionale Torino-Lione competenza territoriale” (2,3 miliardi di euro);
 - “Piano di Upgrading della rete” (2,1 miliardi di euro);
 - “Partecipazione al capitale sociale di Stretto di Messina Spa” (0,375 miliardi di euro);
 - “Velocizzazione linea Palermo-Agrigento” (0,140 miliardi di euro)
 - “Tecnologie Sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)” (0,134 miliardi di euro);
 - “Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/Ancona (Studio di fattibilità)” (1 Meuro);
- 3,9 miliardi euro (14%) imputabili al trasferimento di alcuni progetti in precedenza oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 ed adesso inclusi nella tabella 2bis prevista dal 2° Addendum al CdP 2001-2005;
- 13,5 miliardi euro (47%) derivanti dall’aggiornamento dei costi a vita intera degli investimenti.

4.1.3 - Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

L’Addendum in parola ha provveduto, ripartire le risorse recate dalla Legge Finanziaria 2002 ed ad integrare la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell’Infrastruttura prevista nello strumento originario. L’Addendum è stato sottoscritto il 24/10/2002.

Per quel che riguarda l’aspetto finanziario, la Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002) ha recato risorse complessive per circa 4.607 milioni di euro. Tali risorse, con il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sono state ripartite secondo il seguente schema:

<i>(milioni di euro)</i>	
Programma AV/AC	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti rete convenzionale	905
Totale	4.607

Si rimanda allo specifico paragrafo 4.4 per lo schema dettagliato della ripartizione sui singoli progetti d’investimento.

Per quel che riguarda l'aspetto della disciplina del rapporto contrattuale, l'Addendum, tra l'altro:

- avvia la procedura necessaria a rendere coerente il programma degli interventi di investimento precedentemente riportati nel Contratto di Programma con le opere ferroviarie riportate nel Programma delle infrastrutture strategiche individuate dal CIPE nella delibera del 21/12/2001, ai sensi della “Legge Obiettivo”;
- prevede l'impegno per il Gestore, nella fissazione delle priorità di intervento nell'arco di vigenza contrattuale, di prendere a riferimento l'obiettivo di riparto territoriale delle risorse pubbliche in base al quale il 45% della spesa pubblica in conto capitale, di cui una media del 30% a valere su risorse ordinarie e la rimanente quota con risorse aggiuntive esplicitamente dedicate al riequilibrio economico-sociale, deve essere destinato a interventi nelle otto regioni del Mezzogiorno. L'obiettivo di cui sopra sarà considerato in modo disgiunto rispetto all'insieme degli obiettivi strategici sottesi al Piano di Priorità degli Investimenti;
- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno da parte di RFI a rendere disponibili i dati relativi ai progetti in corso relativi al Mezzogiorno con periodicità trimestrale, aggiornando anche il quadro riepilogativo degli investimenti realizzati e di quelli in corso, suddivisi per fonti di finanziamento (risorse ordinarie, risorse per le aree depresse e risorse comunitarie), con esplicita segnalazione delle eventuali criticità rilevate dalla Società che possano comportare impedimenti o ritardi nella realizzazione delle opere e/o incrementi di costo;
- nell'ambito delle attività di monitoraggio, l'impegno ad uniformare ed armonizzare le diverse forme di monitoraggio esistenti, le funzioni di monitoraggio previste dalla normativa vigente, dalle deliberazioni CIPE relative all'argomento, dai Contratti di Programma;
- l'utilizzo per tutti i progetti finanziati con l'Addendum, del Codice Unico Progetto (CUP).

4.1.4 - Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Come accennato nelle premesse del paragrafo 4.1, si è quasi perfezionato presso il CIPE l'iter approvativo del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Appare, quindi, ragionevole collocare la sottoscrizione in tempi ravvicinati.

Peraltro, va qui ricordato che parallelamente è in corso anche l'iter approvativo del Terzo Addendum al CdP 2001-2005 (oggetto di trattazione al successivo paragrafo 4.1.5), che recepisce gli aggiornamenti conseguenti all'approvazione, da parte del CIPE, dell'aggiornamento del PPI nella versione di ottobre 2003.

Relativamente al settore degli investimenti, il Secondo Addendum ha per oggetto i seguenti principali argomenti:

- l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel vigente Contratto in conformità con i valori riportati nel PPI-settembre 2002, approvato dal CIPE nella seduta del 29/9/2002;

- le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti AV/AC Torino-Milano-Napoli introdotte dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2003 al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA per gli investimenti di RFI;
- la ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli e resi nuovamente disponibili a seguito delle mutate modalità di finanziamento;
- le disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al programma delle opere strategiche.

Per quanto riguarda le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti AV/AC Torino-Milano-Napoli, a seguito delle disposizioni recate dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003, dal 1 gennaio 2003 tutto il fabbisogno di finanziamento non coperto dalle erogazioni effettuate dallo Stato alla data del 31.12.2002 è trasferito in capo ad Infrastrutture SpA (ISPA). Viene quindi superato l'originario schema di finanziamento 40% Stato - 60% Privati.

Resta comunque a carico dello Stato l'onere di copertura del fabbisogno finanziario relativo agli interessi intercalari che matureranno fino alla completa entrata in esercizio di ogni singola opera. Alla data del 31.12.2002, le coperture finanziarie pubbliche risultavano determinate nella misura di 5.128 Meuro, valore che corrisponde alle erogazioni (al netto degli interessi intercalari) effettuate nel corso degli anni a beneficio del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli a fronte di complessivi stanziamenti di 11.697 Meuro.

L'importo erogato per la copertura degli interessi del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli risultava pari a 559 Meuro, a valere su una stima totale quantificata in complessivi 5.251 Meuro nel Dossier di valutazione datato gennaio 2003.

Il nuovo schema, che attribuisce ad ISPA il reperimento dei finanziamenti per la realizzazione del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli, prevede che sia a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito non adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento economico del Sistema medesimo, nonché i contributi al Gestore relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e degli impianti (questo in analogia con quanto avviene mediante il Contratto di Programma per tutta la rete nazionale).

Per quanto attiene invece al cosiddetto "Resto del Sistema" (linea AV/AC Milano-Verona-Padova; linea AV/AC Milano-Genova, cosiddetto Terzo Valico - Valico dei Giovi), l'Addendum prevede l'impegno per il Gestore a completare la progettazione e redigere i corrispondenti Dossier di valutazione prima di procedere alla loro realizzazione.

Il meccanismo da adottare per i relativi finanziamenti dovrebbe prevedere anche in questo caso la responsabilizzazione di ISPA. Nel corso del 2003 il CIPE, in occasione dell'approvazione delle progettazioni preliminari del Terzo valico dei Giovi e della tratta Milano-Verona (nelle sedute del 29/09/2003 e del 5/12/2003), ha infatti espresso il proprio orientamento in tal senso, autorizzando RFI a contrarre prestiti ponte con il sistema bancario, nelle more dell'intervento finanziario da parte di ISPA.

Per ciò che attiene alla ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli, come già ricordato in precedenza, a tutto il 2002 lo Stato aveva disposto stanziamenti, nel corso degli anni, per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli pari 11.697 Meuro (al netto degli interessi intercalari), contrattualizzati nel CdP 2001-2005 e relativo primo Addendum per l'intero ammontare.

Per gli effetti di quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2003, e coerentemente con quanto riportato nel Dossier di valutazione degli investimenti per l'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli, come detto, alla stessa data sono state considerate acquisite dal progetto, per la realizzazione di tratte e nodi, risorse finanziarie pubbliche pari a 5.128 Meuro. Nella Legge Finanziaria 2003, ancorché non ancora erogate per cassa, sono state comunque riportate le risorse non ancora utilizzate, che ammontano a 6.569 Meuro (pari alla differenza tra lo stanziato di 11.697 e l'erogato di 5.128 Meuro).

In attesa della contrattualizzazione dello Schema di Addendum sinora descritto nei suoi contenuti principali, si fa notare come la Legge Finanziaria 2004 abbia operato un definanziamento degli stanziamenti in favore di RFI, pari a 5.314 milioni di euro, rimanendo confermata la disponibilità dei residui 1.255 Meuro tra gli stanziamenti da erogare per cassa, ancorché con mutata destinazione di utilizzo.

Lo schema di Secondo Addendum provvede a ripartire tale somma nel seguente modo:

- 139 Meuro per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari dalla finanziaria 2003 ed i fabbisogni per l'anno 2003 relativi a detti interessi, evidenziati nella documentazione di aggiornamento relativa alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli esaminata dal CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003;
- 1.116 Meuro da ripartire con il successivo Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Per ciò che riguarda la ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003), tali risorse finanziarie recate sotto forma di aumenti di capitale per investimenti del Gestore, sono ripartite secondo quanto riportato nella Tabella 8 allegata al secondo Addendum. In dettaglio, i 3.942 Meuro stanziati nella Tabella D, in coerenza con quanto riportato nel PPI di settembre 2002, vengono così destinati:

- 3.184 Meuro per investimenti sulla rete convenzionale;
- 542 Meuro per interventi in Manutenzione straordinaria (Tabella 4);
- 216 Meuro per coprire una parte degli interessi intercalari relativi al Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli per l'anno 2003 (Tabella 7).

Quest'ultimo importo, come detto in precedenza, è risultato insufficiente a soddisfare l'intera esigenza di oneri finanziari maturati nel 2003 a fronte del finanziamento a titolo oneroso dell'opera. Pertanto, si è reso necessario integrarne la provvista per un valore di 139 Meuro a valere sui precedenti impegni dello Stato comunque destinati all'AV/AC, di cui si è già detto in precedenza.

Nell'articolato dello schema di Addendum, inoltre, sono presenti una serie di disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al programma delle opere strategiche, tra le quali l'impegno del Gestore a porre in atto tutte le azioni necessarie a

garantire la costante coerenza tra quanto rappresentato nel Piano di Priorità ed il Piano delle opere strategiche definito in attuazione della Legge n. 443/2001.

4.1.5 - Il Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Lo schema di terzo atto integrativo del CdP 2001-2005, al momento in cui si scrive la presente Relazione, è stato esaminato nel corso della seduta preparatoria del CIPE del 1 aprile 2004.

Lo schema di Addendum in parola, relativamente alla sezione investimenti, avrà come principali contenuti i seguenti punti:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Finanziaria 2004), pari a 6.700 Meuro, in considerazione dei fabbisogni previsti, per l'anno 2004, dal Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003, e delle maggiori esigenze nel frattempo evidenziate per l'esecuzione del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina;
- una nuova allocazione, che modifica la precedente disposta dal secondo Addendum, dei 1.116 Meuro citati nel paragrafo precedente, dei quali 1.100 Meuro per far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 per il progetto di investimento "Piano di upgrading della rete e degli impianti" e 16 per uno specifico "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud".

L'Addendum sarà oggetto di diffusa trattazione nella prossima relazione di monitoraggio degli investimenti, allorquando si relazionerà sulle attività dell'anno 2004, periodo di competenza dell'atto. Ai fini della presente relazione, si è ritenuto opportuno richiamarne brevemente i contenuti, come detto ancora in corso di perfezionamento, per gli stretti legami con il precedente Addendum e con il PPI 2003.

4.2 - Il programma degli investimenti sulla rete tradizionale

4.2.1 - Investimenti in potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura

Il Contratto di Programma 2001-2005 integrato in considerazione di quanto riportato nel citato Piano di Priorità degli Investimenti, prevede, per il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale, una serie di progetti di investimento, ed in particolare:

- **Tabelle 2 e 2 bis:** investimenti già oggetto del Contratto di Programma 1994-2000 che richiedono, per il loro completamento, impegni finanziari superiori a quanto inizialmente stimato in quella sede e quindi solo parzialmente coperti dalle disponibilità fin qui

concesse a Ferrovie dello Stato S.p.A.; investimenti che costituiscono il completamento di fasi già avviate nell'ambito del precedente Contratto; interventi finanziati con risorse messe a disposizione da recenti, mirati, provvedimenti legislativi e non riportati in precedenti Contratti di Programma;

- **Tabella 3:** nuovi progetti di sviluppo della rete infrastrutturale che rappresentano un'indispensabile integrazione in termini di coerenza funzionale con quanto previsto dal precedente Contratto di Programma e in ottemperanza agli indirizzi del PGT.

Più specificamente, le azioni proposte con gli investimenti elencati nelle tabelle citate hanno come principali obiettivi:

- aumento della capacità di offerta del sistema ferroviario, anche al fine di stimolare la domanda potenziale, attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttrici e nodi ferroviari;
- incremento del livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione dei traffici;
- potenziamento delle linee localizzate nelle aree strutturalmente più deboli del Paese al fine di migliorare la qualità del servizio erogato alle imprese di trasporto ferroviario;
- rafforzare l'integrazione con altre modalità di trasporto per rimuovere lo svantaggio competitivo della ferrovia sul servizio porta a porta;
- ridurre i costi di produzione per portare i processi industriali ad un livello di produttività allineato con quello dei Gestori dell'infrastruttura dei principali paesi europei.

Il volume totale degli investimenti di cui trattasi, ammonta a circa 23.114 milioni di euro.

Gli interventi, di varia natura, sono suddivisibili nei seguenti macro-gruppi:

- Rete Fondamentale
- Nodi
- Rete Complementare
- Investimenti diffusi

Si riportano nelle pagine seguenti la Tabella 2 e la Tabella 3 allegate al Contratto di programma 2001-2005, così come modificate dal PPI ed inoltre la nuova Tabella 2 bis: si ritiene opportuno tornare a sottolineare che, anche se la procedura di formalizzazione di tali tabelle e delle successive è tuttora in corso di ultimazione, i relativi contenuti sono già stati definiti con la Delibera CIPE di approvazione dell'aggiornamento del PPI n° 103/2003.

Per ulteriori informazioni relative agli investimenti di cui trattasi si rimanda, invece, all'allegato 6.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella 2 - Investimenti previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A. (articolo 8 CdP 2001-2005)

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato	
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	336	312	-	23	
		Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27	-	
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	1.008	819	139	50	
	Direttrice Milano/Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	774	706	-	68	
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-	-	
		Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	948	753	150	45	
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento Asse Livorno - Pisa	134	50	4	81	
		Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	349	119	76	153
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	150	702	
	Sistema Linee di accesso Gottardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno)	1.000	83	-	917	
		Itinerari internazionali	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale	2.278	-	-	2.278
		Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	27	-	3	
		Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-	-
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15	-	
	Sub-totale Rete Fondamentale		9.202	4.321	561	4.320	
RETE COMPLEMENTARE	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-	-	
	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	293	24	15	
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60	-	
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	1.073	492	235	346	
		Raddoppio Palermo-Messina	2.247	1.840	67	340	
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-	-	
		Sub-totale Rete Complementare		3.899	2.813	385	701
NODI	Direttrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31	-	
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	185	32	145	
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	-	158	
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	46	-	2	
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	-	12	
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	-	21	
		PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	54	2	-	52	
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	-	26	
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2ª fase)	54	-	-	54	
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	-	25	
		Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	753	493	150	110	
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	-	
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	-	
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1	-	
	Sub-totale Nodi		1.785	968	214	604	
DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	-	-	
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	-	11	
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2ª fase)	1.033	801	232	-	
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antrdoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Martigny. Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.	26	26	-	-	
	Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	150	199	
		Sub-totale Diffusi		1.639	1.046	382	211
			Totale generale	16.526	9.147	1.542	5.836

Tabella 2 bis - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 2° Addendum CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	26	-	23
Direttrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	279	248	-	30
Direttrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	58	55	-	3
Direttrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	292	267	-	25
Direttrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90	-
Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10	-
Direttrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	378	354	-	24
Sub-totale Rete Fondamentale		1.784	1.578	100	106
Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	784	589	153	41
	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35	-
Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	116	48	35
Rete Siciliana	Raddoppio Messina-Siracusa	474	455	-	19
Sub-totale Rete Complementare		1.791	1.480	236	95
Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26	-	1
Nodo di Genova	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	146	129	-	17
Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	223	203	13	6
Nodo di Milano	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	206	151	-	55
	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	473	348	90	35
	Raddoppio Milano-Mortara	526	207	-	319
	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	74	-	8
Nodo di Roma	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	361	336	-	25
	Raddoppio Prenestina-Lunghezza	60	38	-	22
Nodo di Venezia	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	141	130	-	10
Sub-totale Nodi		2.242	1.641	103	498
Totale generale		5.818	4.679	440	699

Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005
(articolo 9 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Termini e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica)	780	70	-	711
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	600	4	-	596
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara)	2.500	219	-	2.281
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.855	16	-	1.839
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	1.540	56	564	921
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	-	-	1
Sub-totale Rete Fondamentale		7.803	416	564	6.823
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	1.970	286	-	1.684
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	140	140	-	-
	Venafro-Termini	1.101	-	-	1.101
	Battipaglia - Potenza - Metaponto	1.497	-	-	1.497
	Taranto - Metaponto - San Lucido	618	-	-	618
	S. Gavino-Sassari/Olbia	801	-	-	801
	Roma-Pescara	1.221	-	-	1.221
	Palermo-Trapani	640	-	-	640
	Siracusa-Gela	401	-	-	401
	Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	375	-	-	375
	Sub-totale Rete Complementare	8.943	426	77	8.439
NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	1	-	149
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	49	-	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	2.300	15	9	2.276
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.392	10	-	1.382
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.200	10	-	1.190
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	624	11	-	613
	Sub-totale Nodi	5.743	97	9	5.637
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	-	1.033
	Sistema Controllo Marcia Treno (3ª fase - interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	60	456
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2ª e 3ª fase)	240	196	44	-
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	26	154
	Rilevamento termico Boccole (2ª fase)	36	15	21	-
	Itinerari merci	181	-	60	121
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	42	150
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	-	-	134
Sub-totale Diffusi		2.650	246	253	2.151
Totale		25.139	1.185	904	23.051

4.2.2 – Altri investimenti diffusi e di ricerca

Trattasi sostanzialmente di:

- Investimenti di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti per un totale di 5.018 milioni di euro, comprendenti anche il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti;
- Investimenti per la ricerca, la sperimentazione ed il risanamento ambientale, nonché per l'adeguamento della rete alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, per un totale di 207 milioni di euro;
- Progetti di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie, per un totale di 1.394 milioni di euro (2.700 miliardi di lire).

In relazione agli investimenti in parola, la novità rilevante introdotta dall'aggiornamento del PPI approvato dal CIPE con Delibera 103/2003 è costituita dal Piano di Upgrading della rete. Si tratta di un programma di interventi tecnologici ed infrastrutturali atti a rendere la rete esistente idonea a rispondere, in tempi brevi, a criticità significative ed a creare un network complementare ed integrativo al sistema AV/AC senza significativi limiti prestazionali. L'obiettivo fondamentale del Piano di Upgrading, dunque, è di omogeneizzare ed elevare le prestazioni dell'intera rete, garantendo un programma di interventi di rapida attuazione sulle linee e sugli impianti diversificati per tre filoni di prodotto (merci, viaggiatori lungo percorso, viaggiatori locali) che si accompagnano ad interventi per il miglioramento della sicurezza e delle prestazioni.

Di seguito si riportano le Tabelle 4, 5 e 6 del Contratto di Programma 2001-2005, relative a tali investimenti (aggiornate sulla base del PPI-versione ottobre 2003).

Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	2001	2002	2003	2004	2005	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	542	2.287
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	-	1.000	1.100	2.100
Totale generale	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018
Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2003)	284	1.007	542			
Ulteriori fabbisogni da Stato				1.542	1.642	3.185

Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 CdP 2001-2005)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	125	32	33	59
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	12
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	10
Studi e sperimentazioni	25	4	5	15
Totale generale	207	57	55	96

Tabella 6 del CdP 01-05 - Progetti di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno (articolo 11)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	36	65
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	207	904
Totale generale	1.394	183	243	968