

L'importo che ne deriva, pari a 6.094 milioni di euro (11.800 miliardi di lire), è stato oggetto dell'Accordo Preliminare al II Addendum del Contratto (per 1.859 milioni di euro) e del successivo II Addendum (per 4.235 milioni di euro).

Tabella 3.4 – Fonti II Addendum

FONTI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611
Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516
Importo II Addendum	6.094
<i>di cui</i>	
Accordo preliminare al II Addendum	1.859
II Addendum	4.235

Inoltre, la Legge Finanziaria 1998 annulla tutti i mutui già autorizzati e non ancora accessi, pari a 7.982 milioni di euro, prevedendo un pari importo in aumenti di capitale. In particolare, la seconda riga della Tabella 3.2 (mutui già autorizzati al 31.12.92), diventa:

Tabella 3.5 – Mutui autorizzati al 31/12/1992

MUTUI AUTORIZZATI	MILIONI DI €
Mutui già autorizzati al 31.12.92 e accessi al 27.12.97 (Finanziaria 1998)	4.671
Finanziaria 1998 – Legge 27.12.97 n. 450 (trasformazione in aumento di capitale di mutui da accendere)	7.982
Totale	12.653

Infine:

- la Legge Finanziaria 1999 (Legge 23.12.1998 n. 449) riporta solo slittamenti temporali alle erogazioni stabilite precedentemente;
- la Legge Finanziaria 2000, oltre ad intervenire in merito ai finanziamenti disposti dalla Legge 354/98 - di cui si dirà in seguito, a proposito del III Addendum al Contratto – assegna in Tabella D (come spese in conto capitale) ulteriori 26 milioni di euro (50 miliardi di lire): detto stanziamento è stato destinato a studi ed opere sulle linee Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia ed altre.

Il quadro complessivo delle coperture finanziarie sopra descritte per 38.340 milioni di euro (74.236 miliardi di lire) è riportato in Tabella 3.6.

Tabella 3.6 – Riepilogo generale senza ripartizione per anno

RIEPILOGO GENERALE	MILIONI DI €	
Fonti originarie del C.d.P.	28.457	
Riduzione D.L. n. 41 del 23.02.95 (conv. l 22/03/95 n.85)	-676	
Finanziaria 1996 - Legge n. 550 del 28.12.95	4.617	I Addendum 3.763 milioni di euro
Legge 662/96 art. 2, comma 14	-15	
Finanziaria 1997 - Legge n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163	
Finanziaria 1998 - Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611	II Addendum (e preliminare) 6.094 milioni di euro
Finanziaria 1998 - Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516	
Finanziaria 2000 - Legge n. 488 del 23.12.99 (Tabella D)	26	
Totale	38.340	

La Tabella 3.6 esplicita le riduzioni sulle Finanziarie 1995-1998 (tale importo risulta dalla somma degli importi negativi riportati nella stessa), pari a 1.370 milioni di euro (2.654 miliardi di lire).

Il III Addendum al Contratto, stipulato il 23.11.2000, contrattualizza ulteriori somme pari a 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire), recate dalla Legge 354/98, così come rideterminate ai sensi della Legge 488/99 (Finanziaria 2000).

Al fine di rappresentare compiutamente il quadro delle risorse stanziare precedentemente all'emanazione della Finanziaria 2001 (i cui stanziamenti sono a valere sul Contratto di Programma 2001-2005), occorre considerare i finanziamenti definiti da altri provvedimenti legislativi riportati nella Tabella 3.7.

Tabella 3.7 – Altri provvedimenti legislativi

PROVVEDIMENTI	IMPORTO ORIGINARIO (MILIONI DI €)	IMPORTO RIDOTTO (MILIONI DI €)
Legge 189/83 - soppressione dei P.L.	875	875
Legge 08.08.1995 n. 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	166	165
Legge 20.12.1996 n. 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36	36
Legge 23.05.1997 n. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248
Legge 27.02.1998 n. 30 - raddoppio Andora - S. Lorenzo e Nodo di Genova	250	210
Legge 18.06.1998 n. 194 - progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	10
Legge 07.12.1999 n. 472 - interventi nel settore trasporti	87	87
Legge 23.12.1996 n. 651 - giubileo Lazio	133 ¹	133
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al C.d.P. 1994–2000	1.541 ²	1.523
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con D.M. 110/T del 20.10.98	67	67
Legge 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16
Totale	3.474	3.411

¹FS riferisce che al termine dei lavori il costo globale delle opere riconosciuto si è attestato in circa 143 milioni di cui circa 10 relativi a contributi in conto esercizio e, quindi, da non considerare tra le fonti per gli investimenti.

²Come rivisto dalla Legge 488/99 (Finanziaria 2000)

Gli importi originari di alcuni specifici provvedimenti legislativi si sono ridotti, come evidenziato nella Tabella 3.7, a seguito del passaggio in economia dei Fondi stanziati nel 1998, operato dalla Legge 144/99.

In particolare:

- la Legge 144/99 ha portato una riduzione dell'1% sullo stanziamento dell'anno 1999 per un totale di circa 2 milioni di euro per i seguenti provvedimenti legislativi: Legge 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 158 milioni di euro, anche interventi di Ferrovie Nord Milano e del Comune di Como.

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano a 41.751 milioni di euro pari alla somma delle fonti originarie del Contratto e delle Finanziarie 1995-2000 per 38.340 milioni di euro (di cui alla Tabella 3.6) e di altri provvedimenti legislativi per 3.411 milioni di euro (di cui alla Tabella 3.7).

Sulle erogazioni di cassa effettuate a favore di FS S.p.A. 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 Addenda erano ancora in corso. La società FS S.p.A., 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 RFI 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 di Impresa 1999-2003) 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), del successivo aggiornamento del 2003 (versione ottobre 2003 - Delibera n. 103 del 13 novembre 2003) e dell'aggiornamento del 2004 (versione aprile 2004 - Delibera CIPE n. 91 del 2004), 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.

A tali modifiche si è provveduto con gli Addenda II, III e con lo schema di IV Addendum (attualmente in fase di perfezionamento) al Contratto di Programma 2001-2005.

Gli effetti della ristrutturazione del Gruppo FS e della stipula del Contratto di Programma 2001-2005 sulle risorse assegnate agli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle Figure 3.3 e 3.4.

Figura 3.3 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie

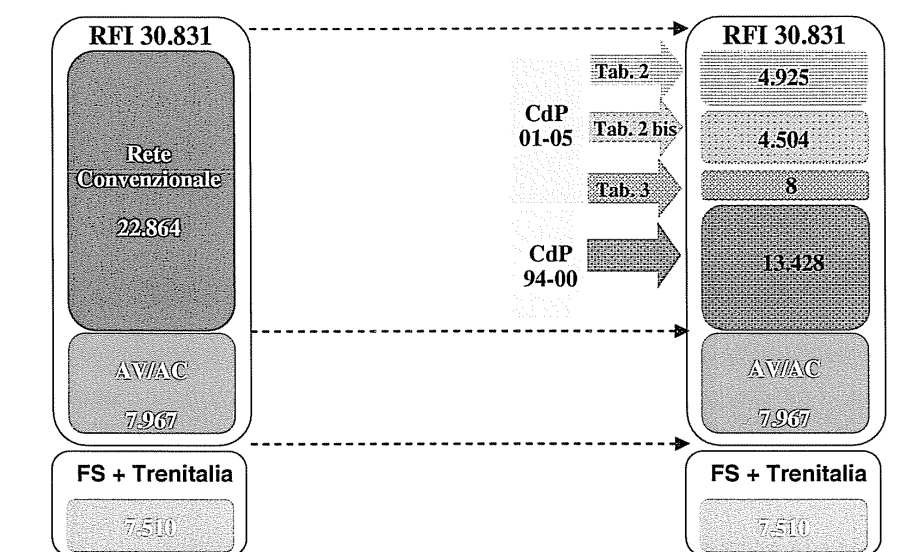
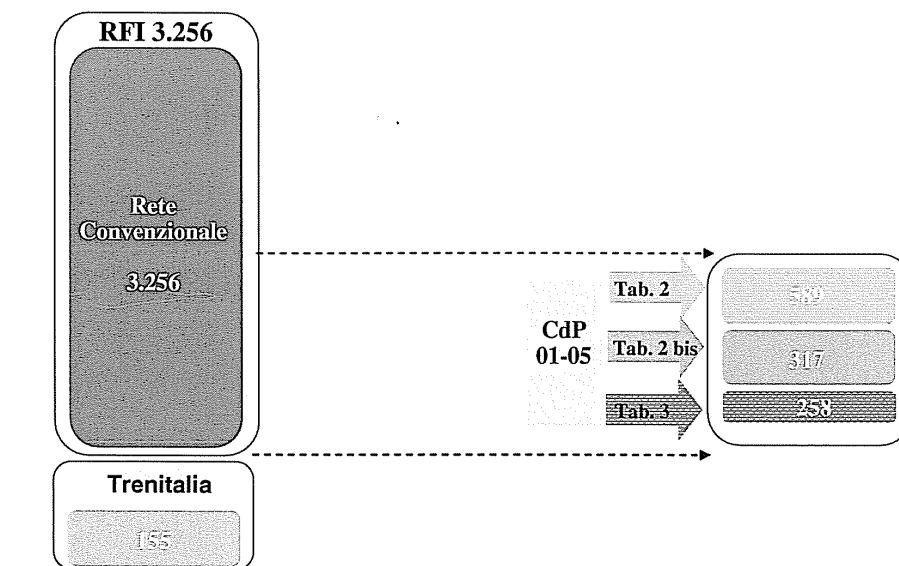


Figura 3.4 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi



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 Contratto di Programma 2001-2005 è riportato in Tabella 3.8.

Tabella 3.8 – Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005

SOCIETÀ	C.d.P. 1994-2000	ALTRE LEGGI	TOTALE
RFI S.p.A.	13.428	2.075	15.503
FS S.p.A. + Trenitalia S.p.A.	7.510	155	7.665
Totale	20.938	2.230	23.168

Il quadro fin qui fornito riferisce, quindi, dei contenuti originari del Contratto di Programma 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. I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

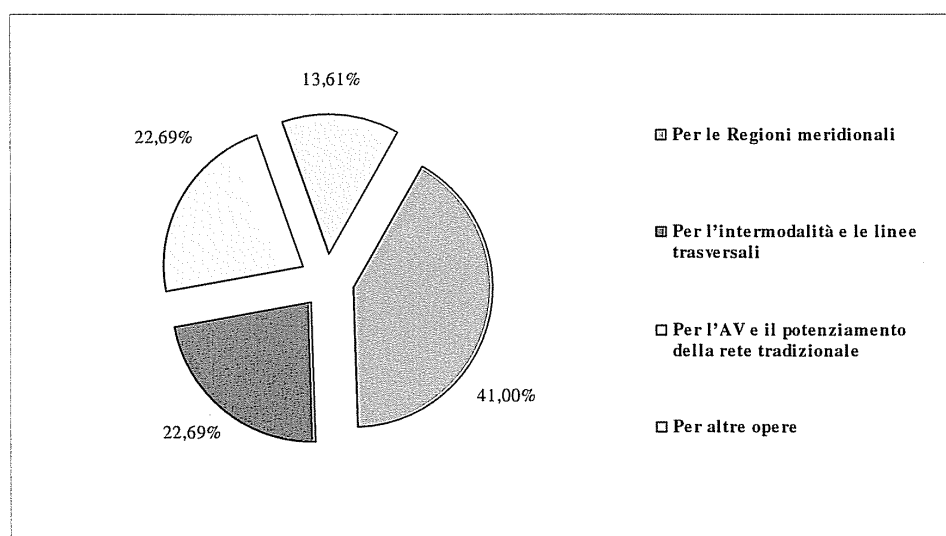
Al fine di regolare la definizione di un programma di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle A e A1 del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 è stato sottoscritto il I Addendum al Contratto stesso.

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

Tabella 3.9 – Investimenti I Addendum

INVESTIMENTI I ADDENDUM	Milioni di €
Per le Regioni meridionali	1.543
Per l'intermodalità e le linee trasversali	854
Per l'AV e il potenziamento della Rete Convenzionale	854
Per altre opere	512
Totale	3.763

Figura 3.5 – Distribuzione degli investimenti



Dal Figura 3.5 si rileva la significativa concentrazione degli investimenti sulle opere nelle Regioni meridionali, cui viene dedicato il 41% delle risorse disponibili.

Il dettaglio degli interventi è riportato, per ciascun settore di intervento, in Allegato 2.

3.3. II 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 di Ferrovie dello Stato S.p.A., al fine di *favorire 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 del capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A., da apportare ai finanziamenti per investimenti già assentiti con precedenti provvedimenti legislativi.

3.3.2. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma

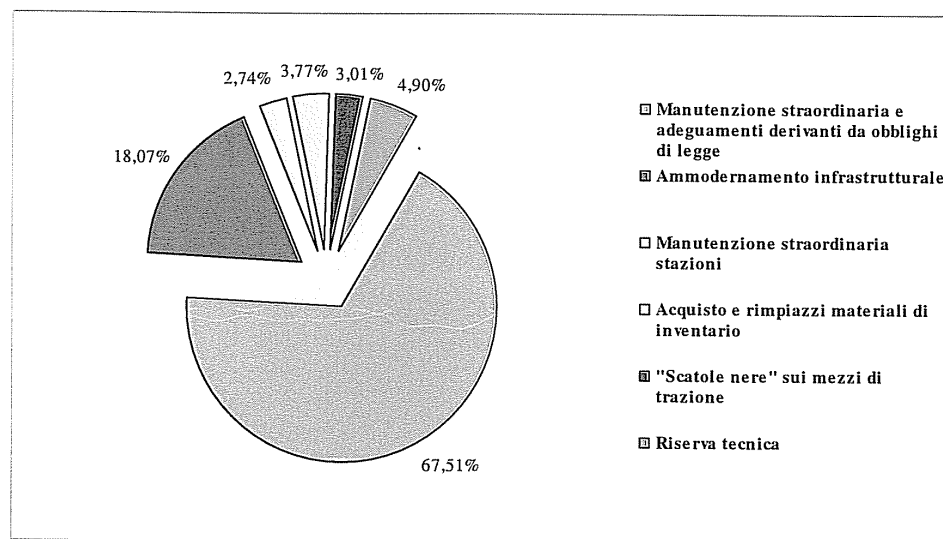
L'accordo preliminare al II Addendum si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro, a valere sulle risorse apportate dalla Legge 450/97, destinato al finanziamento di interventi di mantenimento in efficienza e di adeguamento di linee ed impianti, al fine di far fronte alle esigenze 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.

Tabella 3.10 - Ripartizione per programma delle assegnazioni per il mantenimento in efficienza, sulla base delle risorse previste nell'Accordo Preliminare al II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

RIPARTIZIONE PER PROGRAMMA		MILIONI DI €
PROGRAMMA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTI DERIVANTI DA OBBLIGHI DI LEGGE	1.255
<i>Progetti</i>	<i>Manutenzione straordinaria armamento</i>	441
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	274
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell'infrastruttura</i>	385
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	155
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	336
<i>Progetti</i>	<i>Aumento produttività</i>	284
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	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

Figura 3.6 – Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al II Addendum

La Figura 3.6, rappresenta la distribuzione delle risorse finanziarie previste dall'Accordo Preliminare al II Addendum tra i diversi programmi da realizzare. Risulta significativa la quota percentuale, pari al 67,51%, destinata alla manutenzione straordinaria e agli adeguamenti derivanti dagli obblighi di legge del sistema ferroviario. Di minor rilievo risultano le quote percentuale di risorse destinate a:

- ammodernamento infrastrutturale (18,07%);
- acquisto e rimpiazzi materiale di inventario (3,77%);
- scatole nere su mezzi di trazione (3,01%);
- manutenzione straordinaria stazioni (2,74%).

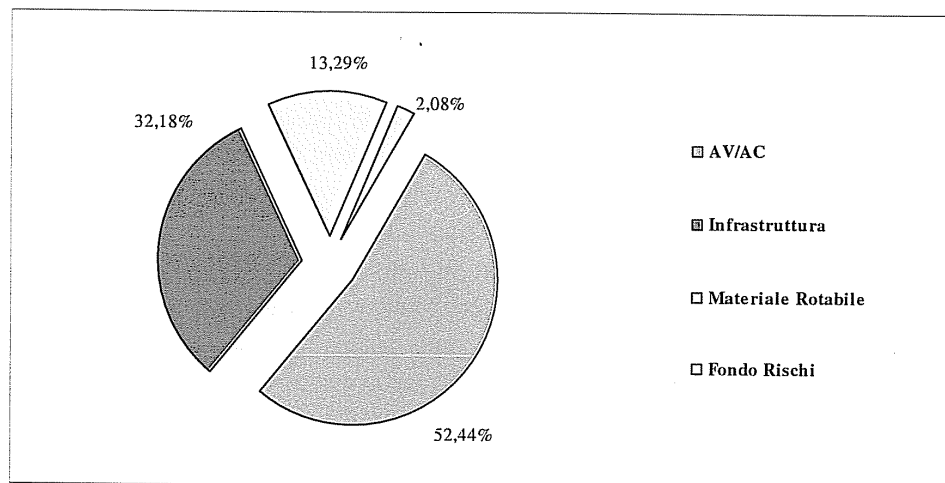
3.3.3. II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

Come già detto, l'Accordo Preliminare al II Addendum del Contratto di Programma ha contrattualizzato una prima parte, pari a 1.859 milioni di euro, dei 6.094 previsti dalla Legge 450/97; per la restante quota (4.235 milioni), è stato predisposto il seguente programma di utilizzo (confluito nel II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000):

- circa il 50% delle risorse è stata allocata per investimenti sulla Rete esistente, nonché per nuove forniture di materiale rotabile (prevalentemente del Trasporto Regionale) e per il *reengineering* di quello esistente. In sintesi sono stati previsti interventi per:
 - mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti,
 - potenziamento mirato di linee ed impianti tra cui il completamento di opere e forniture in avanzato corso di realizzazione, specialmente nei Nodi,
 - efficientamento ed incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione, nonché per le esigenze connesse al servizio di trasporto metropolitano/regionale e al progetto Grandi Stazioni,
 - potenziamento ed 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 stata destinata alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità/Alta Velocità. In particolare:
 - alla realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli e alla progettazione del "Resto del Sistema" (Milano-Genova e Milano-Venezia);
 - 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 categorie tipologiche presentate nella Figura 3.7.

Figura 3.7 – Ripartizione dei finanziamenti del II Addendum per tipologia



Il programma degli interventi è mostrato nella Tabella 3.11. Ulteriori informazioni sono riportate nell'Allegato 4.

Tabella 3.11 – Interventi previsti nel II Addendum

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
Quadruplicamento ad Alta Capacità e Velocità	2.221
<i>Quadruplicamento Torino-Milano-Napoli: tranche di rifinanziamento (quota parte dello Stato)</i>	2.066
<i>Progettazione altri tratti: rifinanziamento</i>	
<i>Contributi in corso di costruzione per la realizzazione della tratta Torino-Milano-Napoli: tranche di rifinanziamento</i>	155
Interventi sull'infrastruttura esistente	1.363
<i>Mantenimento in efficienza linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose (fase)</i>	413
<i>Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile: mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi</i>	98

INTERVENTI PREVISTI	MILIONI DI €
<i>Rifinanziamento progetti in corso e/o nuove fasi di progetti avviati</i>	181
<i>Interventi alle linee, ai Nodi ed agli impianti esistenti, previsti dalle conferenze dei servizi relativi alla Torino-Milano-Napoli: 1° tranche</i>	181
<i>Nuovi progetti:</i>	
<i>Interventi per lo sviluppo del traffico merci</i>	62
<i>Completamento progettazione del nodo di Genova e fase di razionalizzazione impianti e fermate</i>	52
<i>Grandi Stazioni</i>	196
<i>Impianti e terminali merci</i>	103
<i>Tecnologie di Rete: interventi di omogeneizzazione tecnologica compresa la linea Roma-Cassino-Napoli</i>	41
<i>Sistemi di oblitterazione, contenimento evasione, informazione al pubblico etc</i>	36
Materiale rotabile	563
<i>Forniture in corso: rincari, scorte tecniche e maggiori forniture</i>	116
<i>Acquisto nuovo materiale rotabile revamping ed adeguamento tecnologico locomotive, carrozze ed automotrici</i>	336
<i>Tecnologie dei rotabili: attrezzaggio mezzi con sistema vigilante ed atc</i>	111
Fondo per la progettazione di nuove opere, rischi, imprevisti e sperimentazione	88
Totale	4.235

3.4. III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98

3.4.1. Il quadro normativo

L'art.1 della Legge 08.10.1998 n. 354 ha autorizzato FS 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 FS S.p.A. a realizzare 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.

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, in Tabella F, ha previsto la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro (2.984 miliardi di lire) relativi alla Legge 354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro (616 miliardi di lire) rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa Legge 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 Legge 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 Legge 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 III 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 3.7), 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 Legge 354/98

All'atto della predisposizione del Piano Triennale per la soppressione dei passaggi a livello (presentato l'08.02.1999) esistevano 8.542 passaggi a livello (di seguito P.L.), di cui 6.230 manovrati e custoditi da personale di FS S.p.A. e 2.312 manovrati direttamente da privati, distribuiti secondo la Tabella 3.12.

Tabella 3.12 – Piano Triennale per la soppressione dei Passaggi a Livello

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttrici nazionali e Nodi	622	91
Direttrici internazionali	316	82
Linee trasversali	347	104
Altre linee	4.945	2.035
Totale parziale	6.230	2.312
Totale	8.542	

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.

Tabella 3.13 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	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 ad FS 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 3.000 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 7.770 P.L., ripartiti come mostra la seguente Tabella 3.14.

Tabella 3.14 – Piano dell'08.02.1998

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	P.L. MANOVRATI DA PRIVATI
Direttrici nazionali e Nodi	192	50
Direttrici internazionali	156	66
Linee trasversali	292	89
Altre linee	4.895	2.030
Totale parziale	5.535	2.235
Totale	7.770	

Con la classificazione del precedentemente citato D.M.T. del 21.03.2000, la Tabella di riferimento diventa la 3.15.

Tabella 3.15 – Classificazione post Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 21.03.2000

RETE FERROVIARIA	P.L. MANOVRATI DA FS	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 FS S.p.A., a fronte dello stanziamento previsto dall'art.1 della Legge 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.