

Sostanzialmente il Piano Triennale 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 (1.080 miliardi di lire).

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

Il relativo piano, proposto da FS S.p.A., 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 25.07.2002.

Sulla situazione attuale dei P.L. presenti sulla rete ferroviaria e sull'evoluzione del Piano Triennale di soppressione si dirà al paragrafo 6.7.

### 3.4.3. Articolo 3 della Legge 354/98

Con riferimento all'articolo 3 della Legge 354/98, FS 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 Diretrici 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).

Nelle successive Tabelle sono elencati gli interventi previsti dal 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 3.16 – Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di €)**

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
<b>Interventi di soppressione dei passaggi a livello</b>		
Piano triennale 1998-2000	503	488

**Tabella 3.17 - Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 3 della Legge 354/98 (milioni di €)**

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
<b>Itinerario Torino-Modane</b>		
Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modena	78	78
Proseguimento della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39
<b>Itinerari Sempione, Luino, Chiasso</b>		
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: Variante di Gozzano (a integrazione contributo Enti Locali)	16	16
Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa:		
<i>Variante di Novara e sistemazione del Nodo</i>	49	49
<i>Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate</i>	3	3
<i>Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara</i>	26	26
<i>Potenziamento impianti Milano-Chiasso e 1° fase gronda nord-est di Milano</i>	62	62
<i>Raddoppio Bergamo-Treviglio</i>	52	62
<b>Itinerario Brennero e linee afferenti</b>		
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transpadano: fasi funzionali	134	134
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13	13
<b>Itinerari Tarvisio-Villa Opicina e linee afferenti</b>		
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
<b>Itinerario Pescara-Roma</b>		
Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31	31
<b>Itinerario Reggio Calabria-Gioia Tauro-Bari</b>		
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46	46
<b>Itinerario Messina-Catania</b>		
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO
<b>Nodo di Palermo</b>		
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62
<b>Principali direttrici e itinerari alternativi</b>		
Potenziamento impianti per il traffico merci	67	67
Studi, sperimentazioni, rischi ed imprevisti	67	43
Totale parziale	1.038	1.035
Contributo per il V corridoio in Slovenia	0	0
<b>Totale</b>	<b>1.038</b>	<b>1.035</b>

#### 3.4.4. Articolo 4 della Legge 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 della rete FS e della rete di 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 06.11.2001 (che sostituisce il D.M. 110-T del 20/10/98).

La Legge 388/2000 (Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad FS S.p.A. (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 milioni di euro, è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro a seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998.

## **4. Il Contratto di Programma 2001-2005**

### **4.1. Inquadramento generale**

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere CIPE n. 2 e 44 del 2001, è stato sottoscritto il 02.05.2001. 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 Contratto di Programma 2001-2005).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e dei suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 e aprile 2004), 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 I 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 108 miliardi di euro (inclusi gli investimenti relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli ed al cosiddetto "Resto del Sistema").

Con la stipula degli Addenda I, II, III al Contratto di Programma 2001-2005 sono state ripartite le somme recate rispettivamente dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge 289/2002 (Legge Finanziaria 2003), e dalla Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004).

E' attualmente in corso di esame lo schema di IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 che provvede, tra l'altro, ad allocare le risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2005.

Considerando le fonti di finanziamento attualmente disponibili, l'ammontare complessivo dei fabbisogni finanziari necessari per il completamento dei lavori previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 si attesta intorno ai 71,5 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 (III Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), circa 38,3

miliardi di euro dovranno essere reperiti tramite Infrastrutture S.p.A.(di seguito ISPA) 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 31.12.2004.

#### **4.1.1. PGT, Piano d'impresa di FS 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 (di seguito PGT) interessano, nell'arco del prossimo decennio, circa 3.000 km di linee per un volume di investimenti attorno ai 46.500 milioni di euro (90.000 miliardi di lire) - di cui specificamente oltre 2.000 per le tecnologie. Gli obiettivi che questi interventi intendono raggiungere sono:

- il raddoppio della capacità di trasporto sugli assi fondamentali del sistema ferroviario (Alta Capacità TO-VE e MI-NA, quadruplicamento NA-Battipaglia e potenziamento Battipaglia-RC);
- il raddoppio della capacità di trasporto sull'intero arco alpino e potenziamento dei collegamenti con i porti dell'Alto Tirreno (terzo valico di GE, corridoio TIBRE) ed Alto Adriatico (VR-BO, corridoio adriatico);
- il potenziamento e la creazione di bypass nei principali Nodi ferroviari;
- il completamento del corridoio Adriatico (completamento raddoppio Bologna-Bari-Lecce);
- la creazione di corridoi per il trasporto merci atti a consentire il trasporto di container e semirimorchi (diretrici Sicilia-Gioia Tauro-Taranto Bari-Rimini-Bologna-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 Convenzionale, 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 FS 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 su Rete Convenzionale e su Rete AV/AC;
- la prima tranche dei nuovi investimenti previsti dal PGT su Rete Convenzionale, 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 III 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 (di seguito 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 i suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 ed aprile 2004).

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. 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:

- mantenimento in efficienza della rete e degli impianti;
- miglioramento dell'automazione e della sicurezza, anche mediante la soppressione dei passaggi a livello;
- redditività economica e ricadute gestionali (grado di copertura dei costi futuri);
- sviluppo di sistemi di offerta per il trasporto ferroviario ambientalmente sostenibili in vista del riequilibrio modale;
- tempistica a finire ed attivazioni di significative fasi funzionali intermedie;
- 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;
- potenziamento della rete per il trasporto ferroviario delle merci in logica intermodale, tenendo conto delle esigenze in materia di trasporto di merci pericolose;
- 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 RFI 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 28.02.2002, 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 RFI S.p.A. in data 14.09.2001 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, RFI 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 I 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 02.08.2002 il CIPE ha approvato definitivamente il I 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 29.09.2002, anche per i riflessi di ordine finanziario per l'anno 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, prevedendo per RFI S.p.A. 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 S.p.A. 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, con delibera n. 103/03, 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 S.p.A. a presentare una nuova proposta di aggiornamento del PPI - che tenga conto delle prescrizioni formulate - entro il mese di aprile 2004.

In particolare, la versione 2003 del Piano che presentava un "monte investimenti" pari a circa 165 miliardi di euro, contro i 123 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di settembre 2002 conteneva 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 III Valico dei Giovi ("Resto del Sistema"), anche le linee di valico, gli shunt merci dei Nodi, l'estensione a Sud della 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 prescritto dalla Delibera CIPE n. 103/2003, RFI S.p.A. ha presentato ad aprile 2004, un aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI 2004). Conformemente alla sopra citata Delibera, detto PPI ha rappresentato un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi recependo le indicazioni ivi contenute e relative, sostanzialmente, alla metodologia di pianificazione degli investimenti, al contenimento degli incrementi dei costi, ed all'accelerazione degli investimenti nel Mezzogiorno.

Il nuovo aggiornamento del Piano delle Priorità, presenta un "monte investimenti" pari a circa 168 miliardi di euro (contro i 165 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di ottobre 2003), ed è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 20.12.2004.

Rispetto alle precedenti versioni, il PPI 2004 dedica un'attenzione maggiore al Mezzogiorno. Il valore complessivo degli investimenti in tale macroarea è di circa 63 miliardi di euro, pari al 39% del totale relativo al territorio nazionale.

Inoltre, grazie alle azioni avviate dal CIPE su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta avviato un processo che tende a ridurre il gap di capacità progettuale tra gli investimenti ferroviari nel Mezzogiorno ed il resto del Paese.

Sempre riguardo agli investimenti nel Mezzogiorno, la Delibera CIPE n. 91/2004 approva la proposta di RFI S.p.A. di riallocazione delle risorse finanziarie provenienti dai rimborsi comunitari FESR, complessivamente pari a 549,5 milioni di euro. La medesima Delibera, inoltre, prevede che, una quota delle risorse accantonate dalla delibera n. 19/2004 per il "Fondo progettazioni RFI S.p.A." venga destinata alla progettazione preliminare dei sette interventi nel Mezzogiorno per i quali, lo stesso Comitato, aveva disposto l'avvio degli studi di fattibilità (ex Delibera CIPE n. 85/2002).

Complessivamente il Piano presenta un fabbisogno di circa 110 miliardi di euro, dei quali 10,737 a valere sugli aumenti di capitale di FS S.p.A. per l'anno 2005.

Per quanto concerne il prosieguo dell'attività programmatica di RFI S.p.A., la citata Delibera n. 91/2004 fornisce una serie di indicazioni riguardanti, sostanzialmente, l'attività progettuale del gestore (prevedendo il ricorso sistematico allo studio di fattibilità ed il rafforzamento del processo interno di validazione dei progetti) e la metodologia di valutazione e di pianificazione degli investimenti, cui RFI S.p.A. dovrà conformarsi con la stipula del prossimo Contratto di Programma. Con l'Addendum in questione, comunque, RFI S.p.A. assumerà gli impegni relativi al monitoraggio semestrale degli investimenti nel Mezzogiorno e nel settore della sicurezza in generale, di pari prescritti dal CIPE.

#### **4.1.3. I 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 I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sono state ripartite secondo il seguente schema:

**Tabella 4.1 – Investimenti I Addendum**

INVESTIMENTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Programma AV/AC	2.695
Manutenzione straordinaria linee ed impianti	376
Piano straordinario revisione rete	631
Investimenti Rete Convenzionale	905
<b>Totale</b>	<b>4.607</b>

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 S.p.A. 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. II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005**

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, approvato nel suo schema con le Delibere CIPE n. 29 del 25 luglio 2003 e n. 22 del 29 settembre 2004, è stato sottoscritto il 18 gennaio 2005.

Relativamente al settore degli investimenti, il II 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 29.09.2002;
- 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 S.p.A. per gli investimenti di RFI S.p.A.;
- 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 S.p.A. (di seguito 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, ora denominati "contributi dello Stato ex legge n. 78/1994 ed ex legge n. 289/2002 (Legge Finanziaria 2003) in fase di costruzione" 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 milioni di euro, valore che corrisponde alle erogazioni (al netto dei contributi in corso di costruzione) effettuate nel corso degli anni a beneficio del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli a fronte di complessivi stanziamenti di 11.697 milioni di euro.

L'importo erogato per la copertura degli interessi del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli risultava pari a 559 milioni di euro, a valere su una stima totale quantificata in complessivi 5.251 milioni di euro 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 III 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 III valico dei Giovi e della tratta Milano-Verona (nelle sedute del 29.09.2003 e del 05.12.2003), ha infatti espresso il proprio orientamento in tal senso, autorizzando RFI S.p.A. 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 milioni di euro (al netto dei contributi in corso di costruzione), contrattualizzati nel Contratto di Programma 2001-2005 e relativo I 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 milioni di euro. Nella Legge Finanziaria 2003, ancorché non ancora erogate per cassa, sono state comunque riportate le risorse non ancora utilizzate, che ammontano a 6.569 milioni di euro (pari alla differenza tra lo stanziato di 11.697 e l'erogato di 5.128 milioni di euro).

Nel corso 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 S.p.A., pari a 5.314 milioni di euro, rimanendo confermata la disponibilità dei residui 1.255 milioni di euro tra gli stanziamenti da erogare per cassa, ancorché con mutata destinazione di utilizzo.

Il II Addendum ha provveduto a ripartire tale somma nel seguente modo:

- 139 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata ai contributi in corso di costruzione 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 milioni di euro da ripartire con il successivo III 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 II Addendum. In dettaglio, i 3.942 milioni di euro stanziati nella Tabella D, in coerenza con quanto riportato nel PPI di settembre 2002, vengono così destinati:

- 3.184 milioni di euro per investimenti su Rete Convenzionale;
- 542 milioni di euro per interventi in manutenzione straordinaria (Tabella 4);
- 216 milioni di euro per coprire una parte degli contributi in corso di costruzione 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 milioni di euro a valere sui precedenti impegni dello Stato comunque destinati all'AV/AC, di cui si è già detto in precedenza.

Nell'articolato dell'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. III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005**

Il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato approvato nel suo schema con la delibera CIPE n. 23 del 29 settembre 2004 ed è stato sottoscritto il 7 aprile 2005.

L'Addendum in parola, relativamente alla sezione investimenti, ha come principali contenuti i seguenti punti:

1. l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella Tabella 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
  2. 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;
  3. 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 milioni di euro, 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;
  4. una nuova allocazione, che modifica la precedente disposta dal II Addendum, dei 1.116 milioni di euro citati nel paragrafo precedente.
- Relativamente al punto 3, la ripartizione dei finanziamenti della Legge 24 dicembre 2003 n. 350 (Legge Finanziaria 2004), i 6.700 milioni di euro sono così ripartiti:
    - 6.496 milioni di euro, a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli contributi in corso di costruzione di cui alla Tabella 7, allegate al Contratto di Programma 2001-2005, così come modificate in base alle disposizioni dell'Addendum ed a completa copertura dei fabbisogni per l'anno 2004 riportati nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE. In particolare:
      - (i) 542 milioni di euro per manutenzione straordinaria (35% al Sud),
      - (ii) 1.000 milioni di euro per il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti descritto in precedenza (35% al Sud),
      - (iii) 4.393 milioni di euro per investimenti (35% al Sud),
      - (iv) 561 milioni di euro per i contributi dello Stato in fase di costruzione dell'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli,
    - 204 milioni di euro, ad ulteriore finanziamento del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina;
  - Relativamente al punto 4 la riallocazione dei 1.116 milioni di euro, 1.100 milioni di euro sono stati destinati a far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 del 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". Tale schema di

ripartizione ha consentito, da un lato di diminuire le risorse da porre a carico, per gli investimenti sull'Infrastruttura ferroviaria della Legge Finanziaria per l'anno 2005, e dall'altro di confermare l'impegno dello Stato al miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario.