1 - Premesse

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma, insieme all'Atto di Concessione, disciplina i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato ed, in particolare, regola gli oneri di gestione dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il Contratto di programma 2001-2005, attualmente vigente, è il quarto della serie. Il primo, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente F.S. sia per l'esercizio e lo sviluppo dell'infrastruttura, sia per l'esercizio sulla stessa delle attività di trasporto merci e viaggiatori, in essi compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale.

Alla scadenza di tale primo Contratto, intervenuta nel frattempo la trasformazione dell'ente Ferrovie dello Stato in società per azioni (12 agosto 1992), il testo contrattuale veniva sdoppiato per operare una prima distinzione netta tra quanto relativo alla gestione dell'infrastruttura e quanto relativo invece alla gestione dei servizi di trasporto.

Il secondo Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992 e valido per il 1993, regolava quindi:

- in una prima parte, i rapporti tra la nuova società e lo Stato azionista, con riferimento specifico all'esercizio e allo sviluppo dell'infrastruttura nazionale;
- in una seconda parte, i rapporti tra gli stessi soggetti relativi all'esercizio delle attività di trasporto.

Al secondo contratto è succeduto il terzo - stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 - e definito ormai in una situazione di stabilità per quanto riguarda i rapporti tra lo Stato e la società. Detto contratto, infatti, integrava quanto stabilito dall'Atto di Concessione stipulato il 26/11/1993 (D.M. n. 255/T).

Negli anni di vigenza di tale contratto sono stati stipulati tre addendum finalizzati, sostanzialmente, ad allocare le risorse destinate al settore ferroviario da leggi finanziarie ed altre disposizioni legislative .

Infine il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione sull'infrastruttura ferroviaria (D.M. n. 138-T del 31/10/2000), è stato sottoscritto il già citato Contratto di Programma 2001-2005.

Lo strumento del contratto di programma ha quindi accompagnato, in questo decennio, l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato che, nello stesso tempo, hanno subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima, il 12 agosto 1992, con la trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni;
- la seconda, con l'avvio del processo di societarizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la consequenziale separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha infatti trasferito (inizialmente il 1° giugno, con un contratto di affitto e, successivamente, il 1° dicembre, con un contratto di cessione di ramo d'azienda) alla controllata Società per Azioni "Trenitalia" la gestione delle attività di trasporto fino ad allora svolte in via diretta, e conferito alla propria Divisione Infrastruttura sempre maggiore autonomia gestionale in materia di rete infrastrutturale. Nel secondo semestre 2000, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha avviato a realizzazione il progetto di scissione parziale delle attività di holding da quelle di

gestione e sviluppo dell'infrastruttura. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1 luglio 2001 con la costituzione della Società per Azioni "Rete Ferroviaria Italiana".

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione, al 31/12/2001, sia del Contratto di Programma 1994-2000 e relativi addendum, sia del Contratto di Programma 2001-2005 e viene inviata a ciascuna delle Camere (in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Legge 238/93) ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000, .

2 - Le prescrizioni della normativa in materia di contenuti del Contratto di Programma

I contenuti dello strumento "Contratto di Programma" sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e lo Stato di cui all'art.5 del DPR 277/98 che si riporta per la parte che qui interessa.

c.2: I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma. Il contratto di programma è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei princìpi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti mirante alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

c.3: I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui all'art. 7 e i contributi pubblici da definirsi nel contratto di programma di cui al comma 2, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro.

c.4: Nel contratto di programma di cui al comma 2 può essere disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, finalizzati allo sviluppo dell'infrastruttura stessa ed al rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

c.5: Nel contratto di programma di cui al comma 2 può essere altresì prevista la concessione di un indennizzo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento (CEE) n. 1191/69, del Consiglio del 26 giugno 1969 e successive modifiche ed integrazioni.

L'articolo 4 del vigente Atto di Concessione, al comma 1, specifica inoltre i contenuti e limiti del Contratto di Programma:

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione e il Concessionario stipulano un contratto di programma nei limiti e secondo i principi, anche in materia contabile, di cui all'articolo 5 del d.P.R. n. 277 del 1998. Tale contratto, di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile, anche annualmente, individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all'infrastruttura, per:

a) gli investimenti destinati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, prevedendosi la facoltà di effettuare spostamenti temporali, previa comunicazione al Ministero dei trasporti e della navigazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie previste dal contratto stesso ed in coerenza con il piano d'impresa;

b) le attività di manutenzione ordinaria;

c) i contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;

d) gli eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell'interesse della collettività, ivi comprese le perdite derivanti dall'attivazione all'esercizio di linee ed impianti i cui pedaggi non coprono i costi di esercizio, nonostante il gestore abbia perseguito l'obiettivo della loro massima utilizzazione;

e) gli adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.

3 - Il Contratto di Programma 1994-2000

3.1- I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma in esame - di durata settennale, con decorrenza 1 gennaio 1994 e scadenza il 31/12/2000 - ha per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio e infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della rete, degli impianti e del materiale rotabile e la ristrutturazione del gruppo F.S. . Il Contratto è stato stipulato tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Società FS il 25 marzo 1996.

Gli investimenti previsti ammontavano originariamente, a 55.100 miliardi di lire, per la parte facente carico allo Stato. I principali interventi da attuare sono riportati nelle tabelle A e A1, allegate al Contratto (allegato1 alla presente relazione).

La tabella riportata di seguito mostra una sintesi di tali investimenti.

Sintesi degli interventi previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (Tabelle A e A1)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI		
	TABELLA "A"	TABELLA "A1"	TOTALE "A"+"A1"
NUOVI ITINERARI INTERNAZIONALI	29	100	129
POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA	**17.711**	**7.316**	**25.027**
DIRETTRICI	*9.439*	*4.989*	*14.428*
NODI	*6.876*	*1.527*	*8.403*
RETI DI BACINO	*1.396*	*800*	*2.196*
MATERIALE ROTABILE	4.900	3.150	8.050
INTERVENTI DIFFUSI	1.579	866	2.445
RISCHI ED IMPREVISTI	312	108	420
FONDO PER IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA	2.388	2.650	5.038
FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	3.500		3.500
RIPIANAMENTO MANCATI COFINANZIAMENTI CEE/SUD SUL C.d.P. DEL 29.12.92		750	750
SISTEMA ITALIANO ALTA VELOCITA' (A CARICO DELLO STATO)	8.331	1.260	9.591
INTERESSI INTERCALARI T.AV. PER IL 1995		150	150
TOTALE A CARICO DELLO STATO	**38.750**	**16.350**	**55.100**

(importi in Miliardi di lire)

Lo stesso contratto, inoltre, indicava altri interventi di sviluppo, potenziamento e mantenimento in efficienza della rete ferroviaria, da realizzare con ulteriori investimenti e con fabbisogni aggiuntivi stimati pari a 39.000 miliardi di lire.

Nella tabella che segue (Tabella 1), lo stanziamento originario di 55.100 mld di lire viene analiticamente suddiviso con riferimento alle diverse fonti di finanziamento, indicate dal Contratto stesso.

TABELLA 1 **RIEPILOGO FONTI ORIGINARIE DEL CDP 1994-2000**	**Miliardi di lire**
MUTUI RESIDUI AL 31.12.92 e cassa	3.700
MUTUI GIA' AUTORIZZATI AL 31.12.92	24.500
ULTERIORI RISORSE CEE	2.300
FINANZIARIA 1993 - L. 23.12.92 N. 500	8.250
FINANZIARIA 1994 - L 24.12.93 N. 538	8.050
FINANZIARIA 1995 - L 24.12.94 N. 725	8.300
TOTALE FONTI ORIGINARIE DEL C.D.P.	**55.100**

In sintesi, il Contratto di Programma 1994-2000, ha contrattualizzato gli stanziamenti concessi alla F.S. S.p.A. fino al 1995. Gli ulteriori finanziamenti erogati dallo Stato come aumenti di capitale alla F.S. S.p.A., sono stati contrattualizzati con specifici Addenda .

In particolare:

- il DL n. 41/95, convertito in Legge 22/3/95 n°85, modifica gli stanziamenti iniziali iscritti sui capitoli del Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e le relative proiezioni per gli anni 1996 e 1997 riducendoli, complessivamente, di 1.309 miliardi di lire;
- la Legge Finanziaria 1996 reca ulteriori finanziamenti pari a 8.940 miliardi di lire;
- la Legge Finanziaria 1997 opera, in tabella E, una riduzione dei finanziamenti pari, complessivamente, a 265 miliardi di lire;
- la Legge 662/96, al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva di F.S. S.p.A., ridetermina, all'art. 2, comma 14, gli apporti al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato previsti dalla Finanziaria 1995 (così come modificata dal citato DL n. 41/95) e dalla legge Finanziaria 1996. Detta rimodulazione porta risorse aggiuntive pari, complessivamente, a 2.370 miliardi di lire.

In merito a quanto disposto dall'ultima delle leggi sopra menzionate, si sottolinea che, ne gli Addendum al Contratto, non sono stati contrattualizzati 2.400 miliardi di lire che la citata Legge 662/96 apportava al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato per l'anno 1997. Tale discordanza è stata già evidenziata nella relazione sullo stato di attuazione degli investimenti redatta lo scorso anno da questa Direzione Generale: la questione, unitamente alla destinazione della somma di cui trattasi, sarà definita in una delle prossime sedute del CIPE.

In pratica, senza far riferimento ai 2.400 miliardi di cui sopra, ai fini della stipula del primo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, è stata considerata, quale conseguenza dell'emanazione della Legge 662/96, una riduzione di 30 miliardi di lire rispetto all'accorpamento degli stanziamenti disposti dalle Finanziarie 1995 e 1996.

Gli apporti sopra menzionati sono stati contrattualizzati con il primo Addendum al Contratto di Programma. La Tabella 2 ne riporta il riepilogo delle fonti di copertura, per un totale di 7.286 miliardi di lire.

TABELLA 2: FONTI I° ADDENDUM	miliardi di lire
riduzione DL n. 41 del 23.02.95 (conv. L 22/03/95 n.85)	-1.309
FINANZIARIA 1996 – L. n. 550 del 28.12.95	8.940
LEGGE 662/96 ART. 2 COMMA 14 (*)	-30
FINANZIARIA 1997 - L. n. 663 del 23/12/96 (tab. E)	-315
IMPORTO OGGETTO DEL I° ADDENDUM	**7.286**

(*) non considerando i 2.400 miliardi relativi al 1997.

Successivamente:

- la Legge Finanziaria 1998 reca maggiori risorse al capitale sociale di F.S. S.p.A. per 12.800 miliardi di lire;
- la stessa legge riduce, in tabella E, lo stanziamento inizialmente previsto dalla citata legge finanziaria 1997, per un totale di 1.000 miliardi di lire

L'importo che ne deriva, pari a 11.800 miliardi di lire, è stato oggetto dell'Accordo Preliminare all'Addendum n° 2 al Contratto di Programma (per 3.600 miliardi), e del successivo Addendum n° 2 (per 8.200 miliardi).

TABELLA 3: FONTI II° ADDENDUM	miliardi di lire
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella F)	12.800
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella E)	-1.000

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 3° Addendum al Contratto di Programma - assegna, in Tabella D (spese in conto capitale), ulteriori 50 miliardi di lire (Detto stanziamento – transitato in tab. 2 del C.d.P 2001-2005, 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 74.236 mld di lire (38.340 M€) è riportato in tabella 4.

TABELLA 4: RIEPILOGO GENERALE SENZA RIPARTIZIONE PER ANNO	miliardi di lire	
FONTI ORIGINARIE DEL C.D.P.	55.100	
riduzione DL n. 41 del 23.02.95 (conv. L 22/03/95 n.85)	-1.309	I Addendum 7.286 Mld di lire
FINANZIARIA 1996 - L. n. 550 del 28.12.95	8.940	
LEGGE 662/96 art. 2, comma 14 (*)	-30	
FINANZIARIA 1997 - L. n. 663 del 23/12/96 (tab. E)	-315	
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella F)	12.800	II Addendum (e preliminare) 11.800 Mld lire
FINANZIARIA 1998 - L. n. 450 del 27.12.97 (tabella E)	-1.000	
FINANZIARIA 2000 - L. n. 488 del 23/12/99 (tab. D)	50	
TOTALE	**74.236**	**= 38.340 M€**

(*) non considerando i 2.400 miliardi relativi al 1997 e non contrattualizzati

La tabella 4 esplicita le riduzioni sulle finanziarie 1995-1998, pari a 2.654 mld di lire (tale importo risulta dalla somma degli importi negativi riportati nella tabella).

Il 3° Addendum al C.d.P. 1994-2000, stipulato il 23/11/2000, contrattualizza ulteriori somme pari a 2.984 Mld di lire, recate dalla Legge 354/98, così come rideterminate ai sensi della L.488/99 (Finanziaria 2000). Di detto addendum e delle relative fonti di finanziamento si dirà, con maggior dettaglio, al paragrafo 3.4 .

Al fine di rappresentare compiutamente il quadro delle risorse stanziate precedentemente all'emanazione della Finanziaria 2001 (i cui stanziamenti sono a valere sul C.d.P. 2001-2005), occorre considerare i finanziamenti definiti da altri provvedimenti legislativi, riportati nella seguente tabella:

ALTRI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI

	(Mil di euro)	(Mld di lire)
Legge 189/83 - Soppressione dei P.L.	875	1.694
Legge 08.08.1995 N° 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	165	319
Legge 20.12.1996 N° 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36	70
Legge 23/05/1997 N° 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	250	485
Legge 27.02.1998 N° 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	250	485
Legge 18.06.1998 N° 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	25
Legge 07.12.1999 N° 472 - Interventi nel settore trasporti	87	168
Legge 23.12.1996 N° 651 - Giubileo Lazio	150	290
Legge 07.08.1997 N° 270 - Giubileo extra - Lazio		
Legge 08.10.1998 N° 354 -(art. 1 e 3) **Addendum N° 3** al C.d.P. 94 – 2000 (*)	1.541	2.984
Legge 08.10.1998 N° 354 - art.4 - ripartiti con DM 110/T del 20/10/98	67	130
Legge 01.03.1996 N° 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	80
Legge 30.06.1998 N° 208 - Delibera CIPE 06/08/1998	16	30
TOTALE	**3.491**	**6.760**

(*)come rivisto dalla legge 488/99 (Finanziaria 2000)

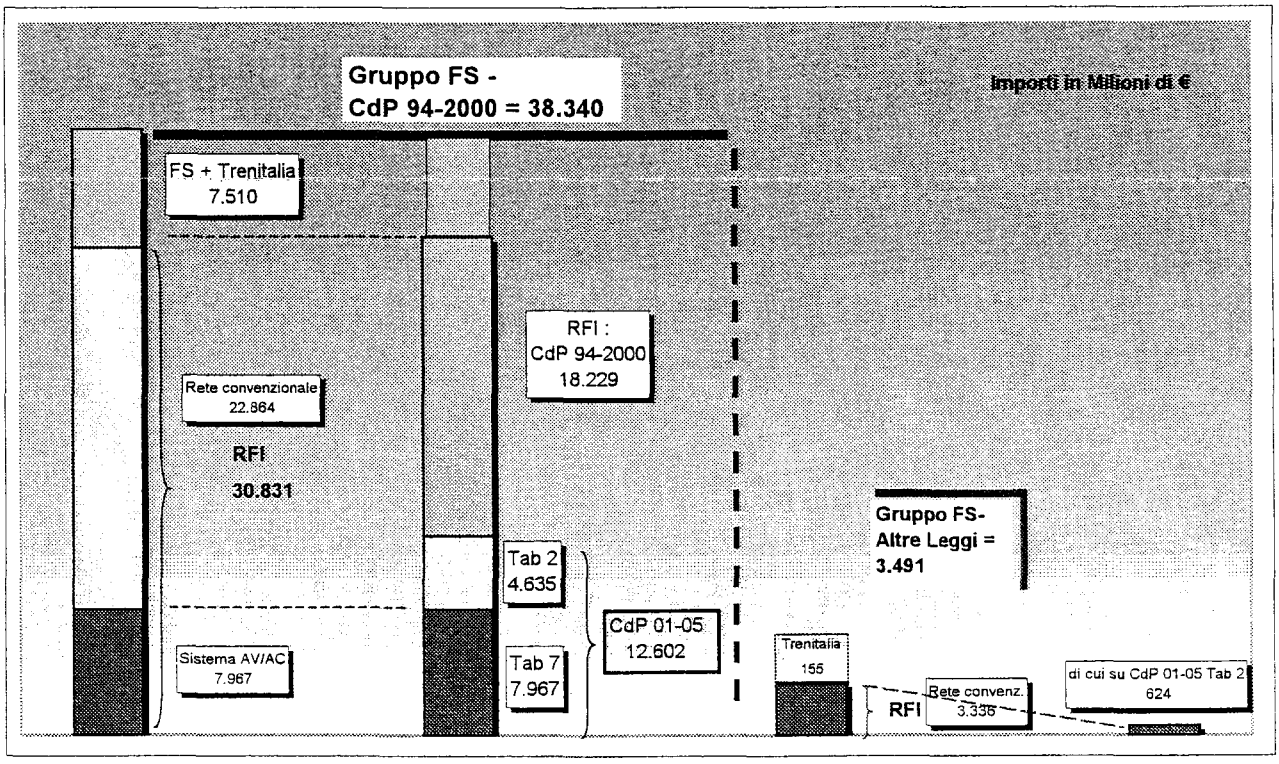
In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti ammontavano ad 80.996 miliardi di lire (41.831 milioni di euro).

Le erogazioni di cassa effettuate a favore di F.S. a fronte di tali stanziamenti (e di quelli successivi di cui alla legge Finanziaria 2001) risultano essere sensibilmente inferiori (di questo si fornirà maggiore dettaglio al capitolo 5).

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

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

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



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

importi in M€	Fonte CdP 94-00	Altre Leggi	Tot. Finanziamenti
R.F.I.	18.229	2.712	20.941
FS + Trenitalia	7.510	155	7.665
Tot. Finanziamenti	25.739	2.867	28.606

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

Del contenuto di tali addenda si dirà nei successivi paragrafi.

3.2 - Primo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

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

L'ammontare complessivo delle risorse da utilizzare per l'esecuzione del suddetto programma di investimenti ammonta a 7.286 miliardi di lire, così suddivise:

- *Per le Regioni meridionali* *2.987 miliardi*
- *Per l'intermodalità e le linee trasversali* *1.654 miliardi*
- *Per l'AV e il potenziamento delle rete tradizionale* *1.654 miliardi*
- *Per altre opere* *991 miliardi*

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

3.3 - Secondo addendum al Contratto di Programma 1994-2000

3.3.1 – Risorse recate dalla Legge Finanziaria 1998

Come riportato precedentemente, la legge 27 dicembre 1997, n. 450 (finanziaria 1998) prevede lo stanziamento aggiuntivo di 12.800 miliardi di lire in apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato, al fine di "favorirne il processo di razionalizzazione produttiva, riorganizzazione e ammodernamento, tenuto conto anche del completamento dei piani di investimento già autorizzati". La stessa legge prevede inoltre - in tabella E - una riduzione di 1.000 miliardi al capitale sociale

delle Ferrovie dello Stato da apportare ai finanziamenti per investimenti già assentiti con precedenti provvedimenti legislativi.

3.3.2 - Accordo preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma

L'accordo preliminare al secondo addendum si configura come un programma stralcio di 3.600 miliardi di lire, 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.