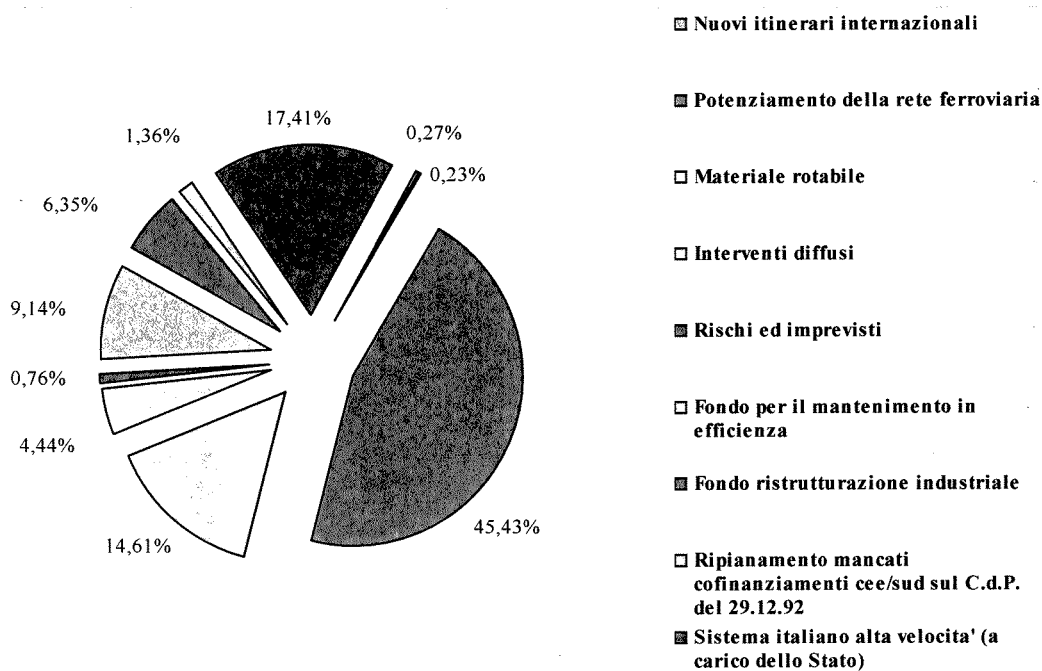


La Figura 3.1 presenta la suddivisione percentuale delle risorse finanziarie previste dal Contratto (cfr. Tabella 3.1, totale A + A1) per i principali interventi da realizzare mediante l'attuazione dello stesso. In particolare, il 45,43% delle risorse è destinato al potenziamento della Rete Ferroviaria esistente, il 17,41% al sistema Alta Velocità e il 14,61% al materiale rotabile. Quindi, il 67,45% delle risorse è dedicato al miglioramento qualitativo e quantitativo del sistema ferroviario nazionale mentre il 32,55% ad altri interventi tra i quali:

- Fondo per il mantenimento in efficienza (9,14%);
- Fondo ristrutturazione industriale (6,35%);
- interventi diffusi (4,44%);
- ripianamento dei mancanti cofinanziamenti CEE/SUD sul Contratto di Programma del 29.12.1992.

Figura 3.1 – Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000

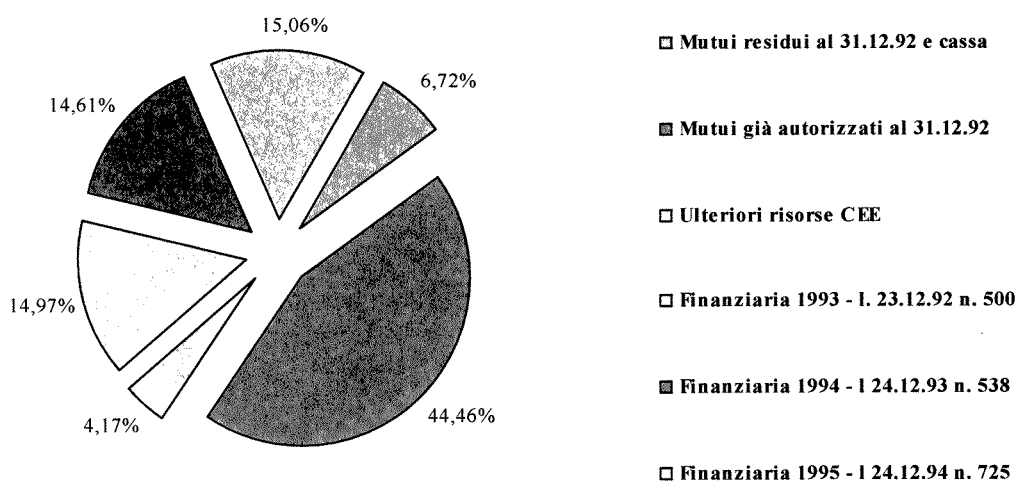


Nella Tabella 3.2, vengono riportate in dettaglio le coperture finanziarie in essere al momento della contrattualizzazione del Contratto di Programma 1994-2000.

Tabella 3.2 - Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

FONTI ORIGINARIE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	MILIONI DI €
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92	12.653
Ulteriori risorse CEE	1.188
Legge Finanziaria 1993 – Legge 23.12.92 n. 500	4.261
Legge Finanziaria 1994 – Legge 24.12.93 n. 538	4.157
Legge Finanziaria 1995 – Legge 24.12.94 n. 725	4.287
Totale fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	28.457

La Figura 3.2 presenta la distribuzione dello stanziamento originario tra le diverse fonti di finanziamento indicate dal Contratto.

Figura 3.2 – Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

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

3.2. I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000

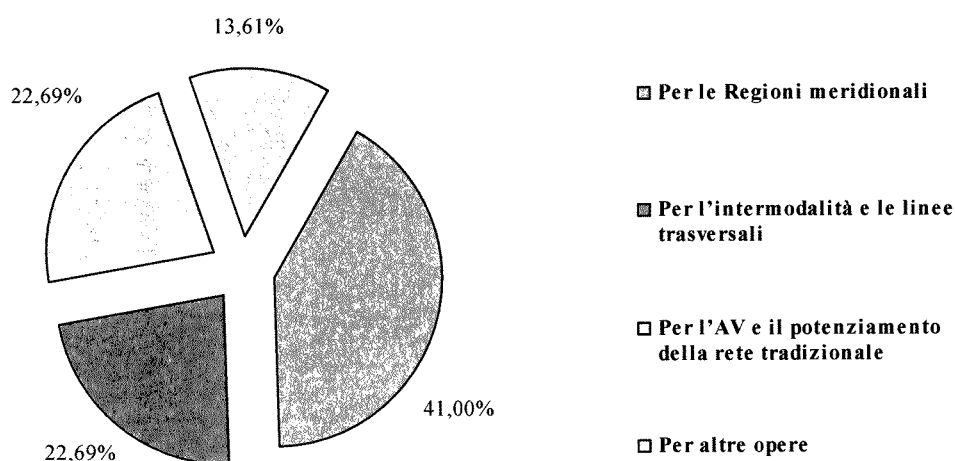
Al fine di regolare la definizione di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti nelle Tabelle “A” e “A1” del Contratto di Programma 1994-2000, il 16 luglio 1998 sono stati contrattualizzati i nuovi programmi con la sottoscrizione del I Addendum al contratto stesso.

L’articolazione della spesa per aree di intervento è riportata nelle Tabella 3.3 seguente:

Tabella 3.3 – Investimenti previsti nel 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 non stabilite per legge	512
Totale	3.763

Figura 3.3 – Distribuzione degli investimenti



Dal Figura 3.3 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.

Le relative fonti di copertura sono espone nella Tabella 3.4 seguente.

Tabella 3.4 – Fonti I Addendum

FONTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Decreto Legge n. 41 del 23.02.95 (conv. Legge 22/03/95 n. 85)	-676
Legge Finanziaria 1996 – Legge .n. 550 del 28.12.95	4.617
Legge 662/96 art. 2 comma 14	-15
Legge Finanziaria 1997 – Legge. n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163
Importo I Addendum	3.763

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito una sintetica illustrazione del disposto di ogni singola legge di finanziamento:

- il D.L. n. 41 del 23.02.1995, convertito in Legge 22.03.1995 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 676 milioni di euro;
- la Legge n. 550 del 28.12.1995 (Legge Finanziaria 1996) reca ulteriori finanziamenti pari a 4.617 milioni di euro;
- la Legge n. 662 del 23/12/1996, al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva di FS S.p.A., porta complessivamente una riduzione di 15 milioni di euro. Tale importo è dato dalla differenza tra maggiori risorse pari a 1.224 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione degli apporti delle Leggi Finanziarie 1995 e 1996 e la mancata contrattualizzazione di 1.239 milioni di euro che la citata Legge 662/96 apportava al capitale sociale di FS S.p.A. per l'anno 1997. Per quanto riguarda, in particolare, la mancata contrattualizzazione dei 1.239 milioni di euro, si ricorda che secondo la documentazione prodotta dalla Società ed analizzata nel corso di una serie di incontri svolti nelle sedi del Ministero dell'Economia e delle Finanze, detto importo risulta essere stato effettivamente già utilizzato da FS S.p.A. anche in relazione ai minori contributi in conto esercizio previsti lo stesso anno. Pertanto, in sede tecnica e nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 24 settembre 2002 è emerso l'orientamento di non dar corso ad una diversa finalizzazione del suddetto importo. Quindi gli effetti della Legge 662/96, ai fini degli investimenti infrastrutturali, possono essere ricondotti ad una riduzione di circa 15 milioni di euro rispetto agli accorpamenti disposti dalle Leggi Finanziarie 1995 e 1996;
- la Legge n. 663 del 23.12.1996 (Legge Finanziaria 1997) opera, in Tabella E, una riduzione dei finanziamenti pari, complessivamente, a 163 milioni di euro.

3.3. Accordo preliminare al II Addendum e II Addendum al CdP 1994-2000

Per regolare gli ulteriori investimenti rispetto a quanto già definito con il Contratto di Programma 1994-2000 ed il I Addendum, sono stati contrattualizzati due atti per un valore complessivo di 6.094 milioni di euro, il primo denominato “Accordo preliminare al II Addendum” per un importo di 1.859 milioni di euro e successivamente è stato contrattualizzato un secondo atto aggiuntivo denominato “Secondo Addendum” per un importo di 4.235 milioni di euro.

Il riepilogo di tali stanziamenti, è riportato nella Tabella 3.5 seguente.

Tabella 3.5– Importo II Addendum

ATTI CONTRATTUALI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Accordo preliminare al II Addendum	1.859
II Addendum	4.235
Totale	6.094

Le relative fonti di copertura sono esposte nella Tabella 3.6 seguente.

Tabella 3.6 – Fonti II Addendum

FONTI II ADDENDUM	MILIONI DI €
Legge Finanziaria 1998 – Legge n. 450 del 27.12.97 (Tabella F)	6.611
Legge Finanziaria 1998 – Legge. n. 450 del 27.12.97 (Tabella E)	-516
Importo II Addendum	6.094

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito una sintetica illustrazione del disposto delle leggi di finanziamento:

- la Legge n. 450 del 27/12/97 (Legge Finanziaria 1998) reca maggiori risorse al capitale sociale di FS S.p.A. per 6.611 milioni di euro 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 riduce, in Tabella E, lo stanziamento inizialmente previsto dalla citata Legge Finanziaria 1997, per un totale di 516 milioni di euro. L’importo che ne deriva è quindi pari a 6.094 milioni di euro.

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

Tabella 3.7 – Mutui autorizzati al 31/12/1992

RISORSE DISPONIBILI SOTTO FORMA DI MUTUI AUTORIZZATI AL 31/12/1992	MILIONI DI €
MUTUI GIA' AUTORIZZATI AL 31.12.92	12.653
<i>di cui</i>	
<i>Accesi al 27.12.97</i>	<i>4.671</i>
<i>Ancora da accendere e convertiti in aumento di capitale</i>	<i>7.982</i>

Di seguito si illustra il dettaglio del programma degli interventi di mantenimento in efficienza, di adeguamento di linee ed impianti, di investimenti sulla rete esistente, nonché della fornitura e della riqualificazione del materiale rotabile, previsti nei due atti costituenti il II Addendum.

3.3.1. Accordo preliminare al II Addendum al Contratto di Programma

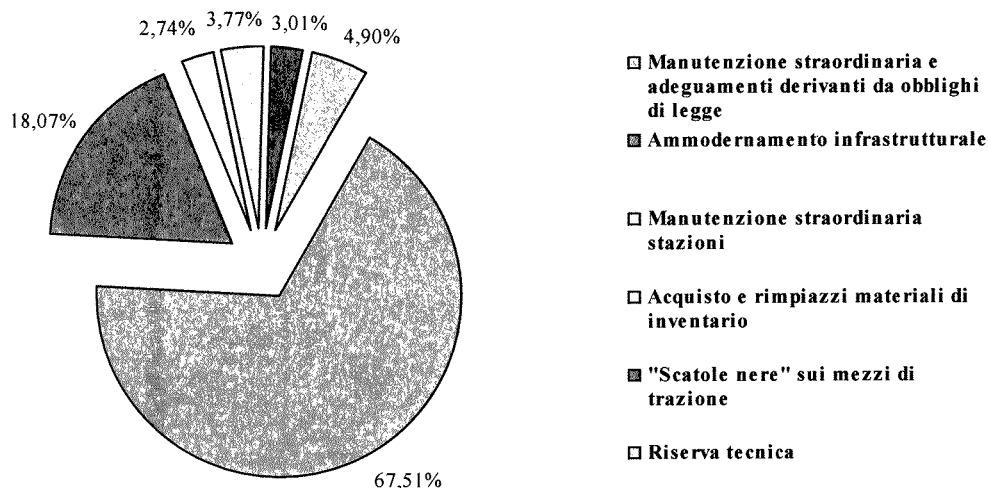
L'accordo preliminare al II Addendum, sottoscritto il 18 febbraio 1999, si configura come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro a valere sulle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 1998 per far fronte alle esigenze più urgenti per la realizzazione del "Programma straordinario di revisione della rete".

Tale Piano prevedeva interventi di "mantenimento in efficienza" e di adeguamento di linee e impianti, ed era stato predisposto per ottemperare alle disposizioni impartite in materia di miglioramento dei livelli di sicurezza nella direttiva del 3 giugno 1998 dell'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione e garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Nella Tabella seguente (cfr. Tabella 3.8) si riporta il riepilogo per programma oggetto dell'accordo preliminare. La descrizione dei progetti inclusi in ciascun programma è invece riportata in Allegato 3.

Tabella 3.8 - 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>	<i>441</i>
	<i>Manutenzione straordinaria T.E.</i>	<i>274</i>
	<i>Manutenzione straordinaria e opere a difesa dell'infrastruttura</i>	<i>385</i>
	<i>Adeguamenti derivanti da obblighi di legge</i>	<i>155</i>
PROGRAMMA	AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE	336
<i>Progetti</i>	<i>Aumento produttività</i>	<i>284</i>
	<i>Miglioramenti infrastrutturali</i>	<i>52</i>
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 3.4 – Distribuzione per programma delle risorse dell'Accordo Preliminare al II Addendum

La Figura 3.4, 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 percentuali 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%).

3.3.2. II Addendum al Contratto di Programma

Il 1° Agosto 2000 è stato stipulato il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 per l'importo residuo pari a 4.235 milioni di euro, dei complessivi 6.094 milioni di euro recati dalla Legge 450/97.

Circa il 50% di tali risorse è stato allocato per i seguenti programmi di investimento:

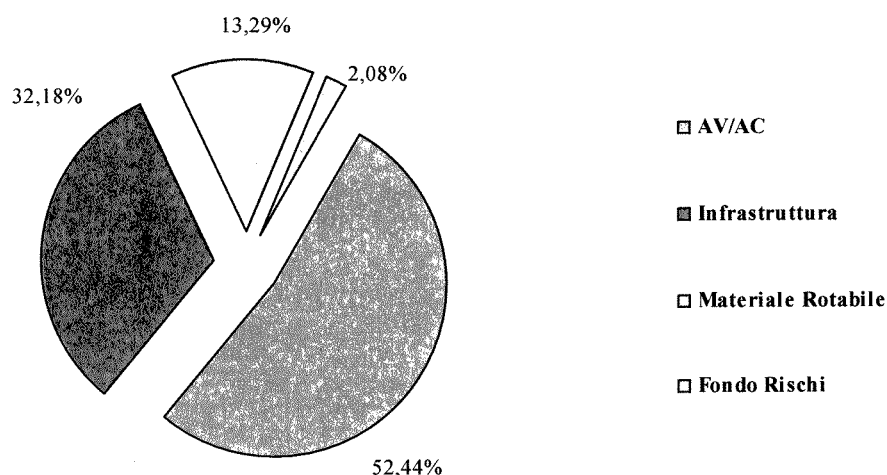
- mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti;
- potenziamento della rete esistente privilegiando il completamento di opere in avanzato grado di realizzazione, con particolare riguardo agli interventi nei nodi;
- efficientamento e incremento della qualità dei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione (compreso attrezzaggio dei rotabili), nonché al potenziamento del servizio di trasporto metropolitano/regionale ed al progetto "Grandi Stazioni";

- potenziamento e ammodernamento del parco rotabili sia attraverso interventi di *restyling* e riqualificazione di quello circolante sia 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 e alle occorrenze per i contributi dello Stato in corso di costruzione (ex interessi intercalari) da corrispondere agli istituti di credito, in relazione ai capitali di prestito necessari al completo finanziamento del progetto.

Per la disamina del programma proposto, i vari interventi sono stati raggruppati secondo le seguenti categorie tipologiche (cfr. Figura 3.5).

Figura 3.5 – Ripartizione dei finanziamenti del II Addendum per tipologia



Il dettaglio del programma degli interventi previsto dal II Addendum è mostrato nella Tabella 3.9.

Tabella 3.9 – 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 PREVISTI	MILIONI DI €
Interventi sull'infrastruttura esistente	1.363
<i>Mantenimento in efficienza linee ed impianti esistenti ed interventi di sicurezza per siti con merci pericolose</i>	413
<i>Impianti per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile: mantenimento in efficienza e potenziamenti diffusi</i>	98
<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 obliterazione, 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. Leggi finanziarie 1999 e 2000

- la Legge Finanziaria 1999 (Legge 23/12/1998 n.449) non apporta risorse ma riporta solo una rimodulazione temporale delle 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 di Programma – assegna, in Tabella D (spese in conto capitale), ulteriori 26 milioni di euro: detto stanziamento è stato destinato a studi ed opere sulle linee Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia ed altre linee.

3.5. Altri provvedimenti legislativi

3.5.1. Leggi per interventi specifici

Oltre agli stanziamenti delle Leggi Finanziarie, fino ad ora esaminati, che hanno recato finanziamenti sotto forma di aumenti di capitale a valere sul Capitolo di Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze 7122, occorre considerare anche gli specifici provvedimenti legislativi che hanno recato ulteriori finanziamenti, anche questi in aumento di capitale, a valere sul Capitolo 7123.

La Tabella 3.10 seguente riporta l'elenco di tali specifici provvedimenti legislativi.

Tabella 3.10 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi in aumento di capitale (Capitolo 7123)

PROVVEDIMENTI	IMPORTO ORIGINARIO (MILIONI DI €)	IMPORTO RIDOTTO (MILIONI DI €)	EFFETTI POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Legge 27.02.1998 n. 30 - raddoppio Andora - S. Lorenzo e Nodo di Genova	250	210	210
Legge 18.06.1998 n. 194 - progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	13	10	10
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al C.d.P. 1994–2000	1.541 ^(*)	1.523	1.334
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con D.M. 110/T del 20.10.98	67	65 ^(**)	65
Legge 07.12.1999 n. 472 - interventi nel settore trasporti	87	87	87
Totale	1.958	1.895	1.706

^(*) Come rivisto dalla Legge 488/99 (Legge Finanziaria 2000)

^(**) Come rivisto dopo il definanziamento di 1,77 milioni di euro

Si rammenta che l'art. 57 della Legge 23/12/2000 n. 388 (Legge Finanziaria 2001) ha stabilito che le suddette risorse finanziarie previste dalle disposizioni originarie come contributi, ad eccezione degli artt.1 e 3 della Legge 354/98 già stanziati come aumento di capitale, siano attribuite alla FS S.p.A. quali aumenti di capitale per le finalità previste dalle medesime leggi.

Il quadro dei finanziamenti da specifici provvedimenti legislativi si completa con le risorse stanziare da alcuni contributi pubblici assegnati per la soppressione dei Passaggi a Livello, per le aree depresse e per le opere relative al Giubileo (cfr. Tabella 3.11).

Tabella 3.11 – Risorse disponibili derivanti da altri provvedimenti legislativi sotto forma di contributi

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 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41	41
Legge 23.12.1996 n. 651 - giubileo Lazio	133 ^(*)	133
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio		
Legge 23/05/1997 N. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	249	248
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16	16
Totale	1.516	1.514

(*) Al termine dei lavori il costo globale delle opere riconosciuto si è attestato a circa 143 milioni di euro di cui circa 10 relativi a contributi in conto esercizio e, quindi, da non considerare tra le fonti per gli investimenti

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito il dettaglio dei finanziamenti assegnati dagli specifici provvedimenti legislativi:

- la Legge 27/2/98 n. 30 all'articolo 10 autorizzava l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione a concedere a FS S.p.A. un contributo decennale di circa 243 milioni di euro per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto ferroviario Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.

La stessa Legge autorizzava il contributo di circa 8 milioni di euro per la progettazione del Nodo ferroviario di Genova.

Complessivamente la Legge ha autorizzato una spesa di 250 milioni di euro.

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 dell'anno 1999, l'importo totale originario si è ridotto a 210 milioni di euro.

- La Legge 18/7/98 n. 194 all'articolo 3 prevedeva interventi nel settore del trasporto rapido di massa e ferroviario.

In particolare, al comma 2, per la predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero (tratta Verona-Monaco) è stata autorizzata la spesa di circa 13 milioni di euro.

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 dell'anno 1999, l'importo si è ridotto a 10 milioni di euro.

- La Legge 8/10/1998 n. 354 (art. 1 e art. 3) oggetto del III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 sarà analizzata in dettaglio nelle pagine seguenti.

- La Legge 8/10/1998 n. 354 all'art. 4 prevedeva il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete di FS S.p.A., sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A., nonché per urgenti e limitati interventi di viabilità stradale, autorizzando una spesa totale di circa 158 milioni di euro.

Tale somma è stata ripartita con il DM 110-T del 20/10/98, sostituito dal Decreto dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 5850 del 6/11/2001, nel modo seguente:

- 67 milioni di euro a Ferrovie dello Stato S.P.A. – (attribuiti a RFI S.p.A.);
- 86 milioni di euro a Ferrovie Nord di Milano;
- 5 milioni di euro al Comune di Como.

In particolare per FS S.p.A.:

- 21 milioni di euro sono stati assegnati al progetto Sempione-valico Luino-Varese collegamento con Malpensa;
- 46 milioni di euro sono rientrati nell'intervento di collegamento dell'aeroporto di Malpensa alla rete di FS S.p.A..

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 è stata effettuata una riduzione di 1,7 milioni di euro, sull'intero importo della Legge 354 art. 4 pari a circa 158 milioni di euro spettante ai tre beneficiari dello stanziamento (Ferrovie dello Stato S.p.A., Ferrovie Nord Milano e Comune di Como).

Il definanziamento è intervenuto in applicazione dell'art. 36 del R.D. n. 2440/1923 che all'epoca del definanziamento prevedeva il passaggio in economia, dei fondi non impegnati, al terzo esercizio successivo a quello a cui si riferiva lo stanziamento.

Si è ritenuto, prudenzialmente, di attribuire l'ammontare di detto definanziamento integralmente a carico della somma stanziata a favore della Società FS S.p.A. – RFI S.p.A., per cui l'importo ad essa assegnato passa da circa 67 a circa 65 milioni di euro. Per la definizione della questione sono stati, comunque, interessati i competenti uffici ministeriali ed FS S.p.A..

- La Legge 7/12/99 n. 472 “interventi nel settore dei trasporti”, prevedeva alcune iniziative per i collegamenti internazionali intermodali e altre a favore di FS S.p.A.:

- L'articolo 3 prevedeva varie disposizioni per la realizzazione di investimenti in favore di FS S.p.A.

In particolare, al comma 5, per la realizzazione degli interventi ferroviari relativi al Corridoio europeo n. 5 con priorità del tratto ferroviario Bergamo-Seregno, sono state autorizzate spese per circa 83 milioni di euro.

Al comma 7 si autorizzava la spesa per circa 1,5 milioni di euro per la urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como.

- L'articolo 6, "ristrutturazione e ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia", riguardava interventi specifici per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia per un ammontare di circa 2,5 milioni di euro.
- Infine lo stanziamento complessivo pari a 451 milioni di euro previsto dalle Leggi relative alle aree depresse, Legge 341/95 (Delibera C.I.P.E. 23.04.1997), Legge 641/96 (Delibera C.I.P.E. 18.12.1996), Legge 135/97 (Delibera C.I.P.E. 29.08.1997), ha subito una riduzione dell'1% pari a 2 milioni di euro (sullo stanziamento del solo anno 1999) a seguito dell'intervento della Legge 144/99 pertanto l'importo totale stanziato si è attestato a 449 milioni di euro.

I finanziamenti relativi alle aree depresse, sono trattati specificamente in apposito capitolo a cui si rimanda.

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

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.

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 Legge 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 relativi alla Legge 354/98 operando, pertanto, un definanziamento di 318 milioni di euro rispetto allo stanziamento previsto dalla stessa Legge 354/98 (1.859 milioni di euro). 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 Legge Finanziaria 2000, l'importo di cui all'articolo 1 della Legge 354/98 è stato ridotto da 568 a 503 milioni di euro, mentre l'importo previsto dall'articolo 3 della stessa Legge è stato ridotto da 1.291 a 1.038 milioni di euro.

Il III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, 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).

Successivamente, l'importo originario di 1.541 milioni di euro è stato ridotto a 1.523 a seguito del passaggio in economia per il mancato impegno dei fondi stanziati per l'anno 1998.

3.5.2.1 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. .