

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 provenienti dal residuo della Legge 189/83, per complessivi 614 milioni di euro, 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.

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.

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.

A seguito del passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998 l'importo si è ulteriormente ridotto di 15 milioni di euro.

Si segnala, infine, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E un definanziamento di ulteriori 45 milioni di euro, a seguito di tale riduzione l'importo stanziato è stato rideterminato in 442 milioni di euro.

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.

3.5.2.2 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 Direttrici 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 .

La realizzazione del suddetto programma di interventi era garantita da un finanziamento originario di 1.291 milioni di euro successivamente ridotto dalla citata Legge Finanziaria 2000 e dal passaggio in economia dei fondi stanziati nel 1998. A seguito di tali decurtazioni pertanto sono ad oggi autorizzati finanziamenti per complessivi 1.035 milioni di euro (tra le varie riduzioni, è stato completamente definanziato il contributo per il V Corridoio in Slovenia).

Si segnala, infine, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E un definanziamento di ulteriori 143 milioni di euro, a seguito della riduzione l'importo stanziato è stato rideterminato in 892 milioni di euro.

Nelle successive Tabelle sono elencati gli interventi previsti dal III Addendum: 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, mentre la quarta colonna riporta i valori ridotti a seguito del definanziamento operato in Tabella E dalla Legge Finanziaria 2006.

Tabella 3.16 – Ripartizione dei fondi recati dall'articolo 1 della Legge 354/98 (milioni di €)

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Interventi di soppressione dei passaggi a livello			
Piano triennale 1998-2000	503	488	442

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

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006 (DA ALLOCARE)
Itinerario Torino-Modane			
Interventi a breve-medio termine per il miglioramento infrastrutturale dell'attuale direttrice Torino-Modena	78	78	
Prosecuzione della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28	39	
Itinerari Sempione, Luino, Chiasso			
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	
Itinerario Brennero e linee afferenti			

INTERVENTI	IMPORTO COME DEFINANZIATO (LEGGE FINANZIARIA 2000)	IMPORTO DOPO ULTERIORE DEFINANZIAMENTO	IMPORTO RIDOTTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006 (DA ALLOCARE)
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: fasi funzionali	134	134	
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13	13	
Itinerari Tarvisio-Villa Opicina e linee afferenti			
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	
Itinerario Pescara-Roma			
Potenziamento tecnologico e infrastrutturale: fase	31	31	
Itinerario Reggio Calabria-Gioia Tauro-Bari			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46	46	
Regione Sicilia			
Itinerario Messina-Catania			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258	258	
Nodo di Palermo			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi (tratto Isola delle Femmine-Capaci) e potenziamento impianti	62	62	
Principali direttrici e itinerari alternativi			
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	
Definanziamento Tabella E Legge 23/12/2005 n.266 (Legge Finanziaria 2006)			-143
Totale Legge 354/98 – art.3	1.038	1.035	892

3.5.2.3 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 di FS S.p.A. 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. 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 (Legge Finanziaria 2001) ha trasformato la quota destinata ad FS S.p.A. (67 milioni di euro) in aumento del capitale societario.

In particolare:

- 21 milioni di euro sono stati assegnati al progetto Sempione-valico di 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. (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.

3.6. Riepilogo complessivo degli stanziamenti al 2000

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2000 i finanziamenti complessivi assegnati a FS S.p.A., tenendo conto delle riduzioni, ammontavano a 41.749 milioni di euro come mostrato nella Tabella 3.18 seguente.

Tabella 3.18 – Riepilogo generale senza ripartizione per anno

RIEPILOGO GENERALE	MILIONI DI €		IMPORTO POST LEGGE FINANZIARIA 2006
Fonti originarie del CdP	28.457	CdP 1994-2000	28.457
Riduzione D.L. n. 41 del 23.02.95 (conv. l 22/03/95 n.85)	-676	I Addendum 3.763 milioni di euro	3.763
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	II Addendum (e preliminare) 6.094 milioni di euro	6.094
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		
Legge Finanziaria 2000 - Legge n. 488 del 23.12.99 (Tabella D)	26		26
Totale stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie e fonti originarie	38.340		38.340
Legge 27.02.1998 n. 30 - Raddoppio Andora - S. Lorenzo e nodo di Genova	210	Leggi per interventi specifici 372 milioni di euro	372
Legge 18.06.1998 n. 194 - Progetto Esecutivo della linea ferroviaria del Brennero	10		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art.4) - ripartiti con DM 110/T del 20.10.98	65		
Legge 07.12.1999 n. 472 - Interventi nel settore trasporti	87		
Legge 08.10.1998 n. 354 (art. 1 e 3) – III Addendum al CdP 1994-2000	1.541	III Addendum 1.523 milioni di euro	1.334
D.L. 194 del 6.09.2002 (economia fondi 1998)	-18		
Totale altri provvedimenti legislativi in aumento di capitale	1.895		1.706
Legge 189/83 - soppressione dei P.L.	875	Contributi da Enti Pubblici 1.514	1.514
Legge 08.08.1995 n. 341 - Delibera CIPE 23.04.1997	165		
Legge 20.12.1996 n. 641 - Delibera CIPE 18.12.1996	36		
Legge 01.03.1996 n. 64 - Delibera CIPE 13.03.1996	41		
Legge 23.12.1996 n. 651 - giubileo Lazio	133		
Legge 07.08.1997 n. 270 - giubileo extra - Lazio			
Legge 23/05/1997 n. 135 - Delibera CIPE 29.08.1997	248		
Legge 30.06.1998 n. 208 - Delibera CIPE 06.08.1998	16		
Contributi da Enti Pubblici	1.514		1.514
Totale	41.749		41.560

Nella Tabella 3.18 è stata evidenziata, per completezza di informazione, la situazione dei finanziamenti a seguito della riduzione operata dalla Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) sugli art. 1 e 3 della Legge 354/98 (III Addendum al CdP 1994-2000)

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.

3.7. Ulteriore evoluzione del Contratto

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 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 3.6 e 3.7.

Figura 3.6 – Stanziamenti provenienti da Leggi Finanziarie e fonti originarie

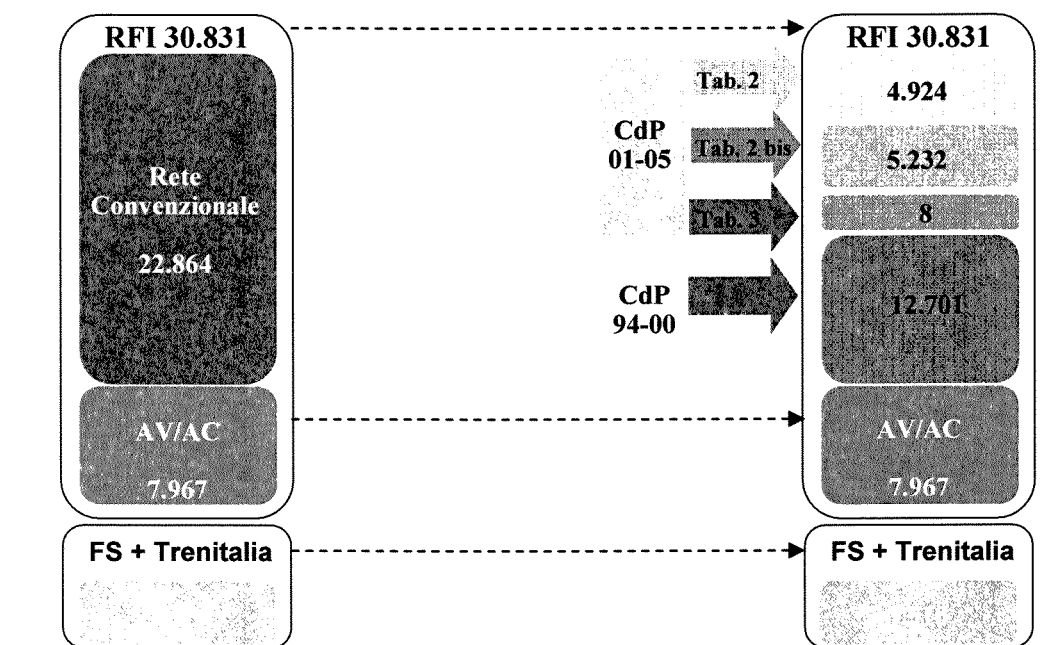
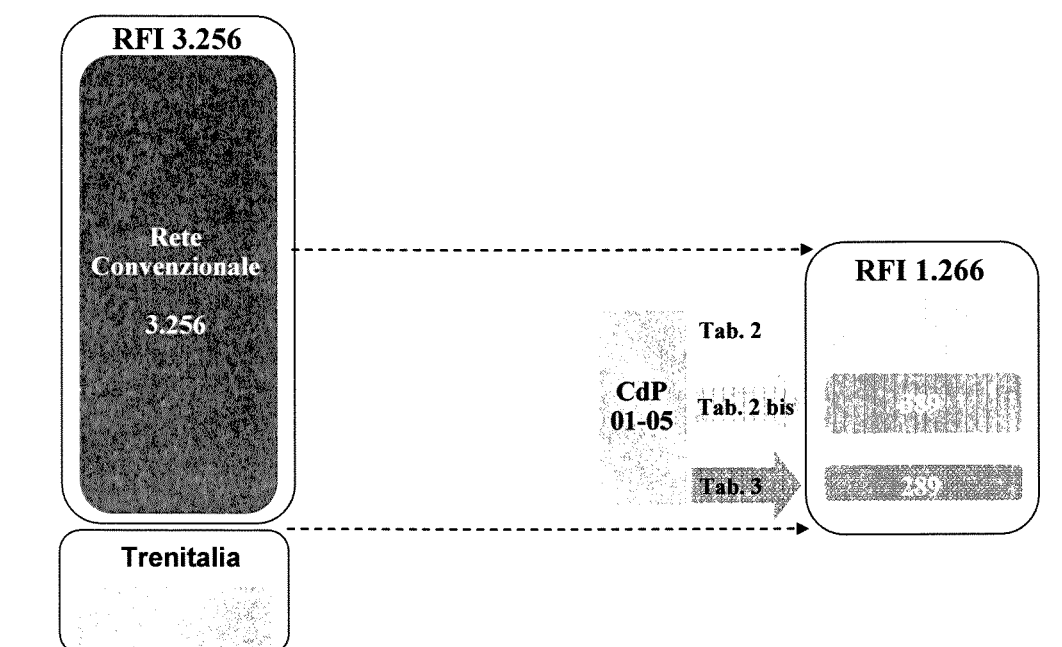


Figura 3.7 – Stanziamenti provenienti da altri provvedimenti legislativi e contributi



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 3.19.

Tabella 3.19 – Investimenti non ricondotti al Contratto di Programma 2001-2005

SOCIETÀ	C.D.P. 1994-2000	ALTRE LEGGI	TOTALE
RFI S.p.A.	12.701	1.972	14.673
FS S.p.A.+ Trenitalia S.p.A.	7.510	155	7.665
Totale	20.211	2.127	22.338

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 del Contratto di Programma 2001-2005 si dirà nel capitolo successivo.

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 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (di seguito PGTL).

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001–2005 ammontava a circa 48.402 milioni di euro, di cui circa 26.451 milioni di euro 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, parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge 388/2000), che ha disposto in Tabella D (aumento di capitale sociale a FS S.p.A.) stanziamenti per 3.615 milioni di euro.

Tale somma riduceva a 18.337 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto da finanziare tramite le successive Leggi Finanziarie, le Risorse CE e le altre Leggi di spesa.

La Legge Finanziaria 2001 prevedeva, inoltre, la “Progettazione definitiva raddoppio Pontremolese” con fondi - 5 milioni di euro - 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 dei vari Addenda al Contratto di Programma 2001-2005, le tappe di questo processo evolutivo. Tale evoluzione ha riguardato l'aggiornamento del valore degli investimenti del Contratto.

Con la stipula degli Addenda I, II, III e con l'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 sono state inoltre ripartite le somme recate rispettivamente dalla Legge 448/2001 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge 289/2002 (Legge Finanziaria 2003), dalla Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004) e dalla Legge 311/2004 (Legge Finanziaria 2005), così come rideterminate a seguito dei finanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal Decreto Legislativo 203/2005 (convertito con Legge n. 248/2005).

Il meccanismo iniziale di finanziamento di quanto riportato nel Contratto prevedeva stanziamenti per la spesa in conto corrente quali contributi agli oneri di gestione della Rete, aumenti al capitale sociale per l'attuazione degli investimenti sulla Rete Convenzionale ed un finanziamento misto Stato/Capitali di prestito per il Sistema AV. Detti meccanismi di finanziamento sono stati modificati a seguito dell'emanazione delle Leggi Finanziarie 2003 e 2006.

Alla luce del modello di finanziamento del Sistema AV/AC previsto dalla Legge Finanziaria 2003, esteso anche alle opere afferenti al cosiddetto Resto del Sistema (III Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), i fabbisogni finanziari del progetto dovevano essere reperiti tramite Infrastrutture S.p.A. (di seguito ISPA) sul mercato bancario e su quello dei capitali.

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.

La Legge Finanziaria 2006 ha introdotto innovazioni nelle modalità di erogazione dei finanziamenti concessi ad RFI S.p.A. per la copertura degli investimenti relativi alla Rete Convenzionale, che avverrà a partire dalle somme erogate dal 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

Anche nel caso dell'Alta Velocità, la Legge Finanziaria 2006 ha recato alcune disposizioni, anche sostanziali. Inanzitutto ISPA è, dal 1 Gennaio 2006, fusa per incorporazione in Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., che assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di ISPA, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti.

Con Delibera CIPE n. 159/2005, il Contratto di cui trattasi è stato prorogato al 2006, nelle more della definizione, in ambito del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di nuove e più opportune modalità di finanziamento degli investimenti e degli oneri connessi alla gestione della Rete.

Si rinvia al successivo paragrafo 4.5 per il quadro complessivo dei costi, dei finanziamenti e dei fabbisogni al 31.12.2005.

4.1.1. PGTL, 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 PGTL) interessano, nell'arco di circa un decennio, circa 3.000 Km di linee per un volume di investimenti attorno ai 46.500 milioni di euro - 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 (III 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-III Valico-Novara-Sempione);

- la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico merci.

Tra gli interventi sopra elencati, il Piano ne individua alcuni di elevata priorità (tutti relativi alla rete ferroviaria del cosiddetto Sistema Nazionale Integrato Trasporti - SNIT) per un volume di investimenti stimato in circa 28.400 milioni di euro.

Infine, nel PGTL sono stati considerati fabbisogni finanziari pari a circa 516 milioni di euro 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 1999-2003 di FS S.p.A., costruito su basi non completamente coerenti con la definizione del processo di societizzazione, allora solo avviata, per quanto attiene alla sezione di competenza del Gestore dell'infrastruttura, risultava in linea con i contenuti del PGTL ancorché il riferimento temporale sia di più breve periodo. Tuttavia il Piano riportava 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 PGTL, 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 citati.

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.

Come già evidenziato, i fabbisogni finanziari che scaturivano dal Contratto di Programma 2001-2005 assommavano, all'atto della stipula, a circa 22.000 milioni di euro (da Stato), 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 PGTL su Rete Convenzionale, comprendente anche interventi in tecnologie innovative volte 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, aprile 2004), nonché con il PPI edizione 2005, inviato dallo scrivente Ministero al CIPE ma attualmente in fase di aggiornamento per tener conto delle riduzioni dei finanziamenti delle altre disposizioni recate dalla Legge Finanziaria 2006.

La pianificazione degli investimenti ferroviari inizialmente delineata dal PGTL è stata integrata, assumendo 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 (di seguito PPI) 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 (di seguito MIT) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF).

Secondo quanto disposto dal Contratto, infine, al termine di tale fase di affinamento, il Piano andava sottoposto dal MIT, d'intesa con il MEF, 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 PPI 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 MEF sia dalla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario del MIT, 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 MIT;

- 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.

L'aggiornamento relativo all'anno 2004 è stato trasmesso da RFI S.p.A. ai competenti uffici del MIT e del MEF nel mese di maggio (Nota RFI-AD\A0011\P\2004\0000689 del 10/05/2004) ed è stato approvato dal CIPE nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera 91/04).

Il PPI 2004 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 PPI, presentava un "monte investimenti" pari a circa 168 miliardi di euro (contro i 165 miliardi di euro previsti dal PPI nella versione di ottobre 2003), approvato dal CIPE con Delibera n. 91 del 20.12.2004.

Rispetto alle precedenti versioni, il PPI 2004 dedicava un'attenzione maggiore al Mezzogiorno. Il valore complessivo degli investimenti in tale macroarea era 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 MIT e del MEF, risultava avviato un processo che tendeva 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).

L'edizione 2005 del PPI è stata elaborata da RFI S.p.A. ed inviata (nota RFI-AD\A0011\P\2005\691) alla scrivente Direzione Generale del MIT in data 10/06/2005.

In coerenza con le precedenti versioni, l'aggiornamento mantiene sostanziale continuità d'impostazione in termini di obiettivi strategici, articolazione nell'analisi dei progetti, dimensionamento dei fabbisogni e criteri di priorità. In particolare, rimane confermata la griglia degli obiettivi di priorità - in primis la sicurezza e la tecnologia - ed i criteri di