

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 424

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di addendum n. 3 al contratto di programma stipulato
con Ferrovie dello Stato S.p.A. per il periodo 2001-2005

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 29 ottobre 2004)

**TERZO ADDENDUM
AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005**

TRA

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(di seguito indicato come Ministro delle infrastrutture)

E

Rete Ferroviaria Italiana SpA
nella persona dell'Amministratore Delegato
(di seguito indicata anche come Società)

VISTO

- il regolamento CEE n. 1191, del 26 giugno 1969, così come modificato dal regolamento CEE n. 1893, del 20 giugno 1991, relativo all'azione degli Stati Membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- il regolamento CEE n.1107, del 4 giugno 1970, e le successive modificazioni e integrazioni, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di programma e di servizio di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- la legge 21 dicembre 2001, n. 443, "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive." (Legge Obiettivo);
- la legge 24 dicembre 2003, n. 350 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)";
- il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 29 dicembre 2003, "Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004";

- il decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188, “Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.), approvato con delibera CIPE del 1 febbraio 2001, n.1;
- la delibera CIPE n.121 del 21/12/2001, relativa all’approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla “Legge Obiettivo”;
- con specifico riferimento agli investimenti infrastrutturali: il Contratto di programma 1994–2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dall’Amministratore Delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni e i relativi Addendum n. 1 del 16 luglio 1998, n. 2 del 1° agosto 2000 (comprensivo dell’accordo preliminare del 18 febbraio 1999), n. 3 del 23 novembre 2000;
- il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. 07/2002 del 6/12/2002 di approvazione del Piano di soppressione dei passaggi a livello ricadenti sui principali itinerari regionali, redatto ai sensi della Legge 8 ottobre 1998 n° 354 e dell’art. 2 del Terzo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000.
- l’Atto di Concessione sull’infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato a Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, con D.M. n.138-T del 31 ottobre 2000;
- le delibere CIPE del 1/2/2001, n.2, e del 4/4/2001, n.44, relative al parere sul Contratto di programma 2001-2005;
- il Contratto di programma 2001–2005, sottoscritto il 2 maggio 2001 dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione e dall’Amministratore Delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni;
- l’Addendum n.1 al Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto il 24 ottobre 2002 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni;
- le delibere CIPE n. 12 del 28 marzo 2002 e n. 66 del 2 agosto 2002, relative alla valutazione ed all’approvazione dello schema di Addendum n. 1 al Contratto di Programma 2001-2005;
- l’Addendum n.2 al Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto il **
2004 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni;

- le delibere CIPE n. 29 del 25 luglio 2003 e *****, con le quali il Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di 2° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;
- Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006;
- la delibera CIPE n. 85 del 29 settembre 2002, relativa all'approvazione del sopra citato Piano di Priorità degli Investimenti;
- il Piano di Priorità degli Investimenti (aggiornamento 2003-2005) elaborato da RFI S.p.A. nella versione ottobre 2003, trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2003\0001456 del 17/10/2003, dall'Amministratore Delegato di RFI S.p.A.;
- la delibera CIPE del 13 novembre 2003, relativa all'approvazione del sopra citato aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti;
- la delibera CIPE n. 63 del 22 giugno 2000 "Regolazione dei servizi di pubblica utilità: direttive per la definizione della procedura relativa alla stipula dei contratti di programma";
- la nota RFI-AD\A0011\P\2003\0001673 del 20/11/2003, con cui l'Amministratore Delegato di RFI S.p.A. ha trasmesso, ai sensi delle disposizioni recate dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, la rendicontazione, certificata dei contributi di cui alla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005, relativamente agli esercizi 2001 e 2002;
- la nota RFI-AD\A0011\P\2003\0001112 del 25/07/2003, con cui l'Amministratore Delegato di RFI S.p.A. ha trasmesso la proposta di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 ai sensi dell'art. 3 del Contratto stesso;
- la nota RFI-AD\A0011\P\2004\0000356 del 05/03/2004, dell'Amministratore Delegato di RFI S.p.A., relativa ai lavori di raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, sulla linea Palermo-Messina;
- il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n.190, "Attuazione della Legge 21 dicembre 2001, n.443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.";
- la Legge 1 agosto 2002, n.166, "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti.";
- il parere della IX Commissione Permanente (*Trasporti, poste e telecomunicazioni*) della Camera dei Deputati del ***/**/2004 relativo al presente Addendum;
- il parere della 8^ Commissione Permanente (*Lavori pubblici, Comunicazioni*) del Senato del ***/**/2004, relativo al presente Addendum;

- le delibere CIPE n. ***** e ***** , con le quali il Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di 3° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;

PREMESSO

- che il Contratto di programma 2001-2005 prevede, nella formulazione originaria, investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 milioni di euro) ed evidenzia, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 milioni di euro) al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001;
- che la legge Finanziaria 2002 ha recato, per l'attuazione degli investimenti previsti dal sopra citato Contratto di Programma, 4.607 milioni di euro ripartiti secondo quanto disposto dall'Addendum N°1 al Contratto di Programma 2001-2005;
- che la legge Finanziaria 2003 ha recato, per l'attuazione degli investimenti previsti dallo stesso Contratto di Programma sulla sola rete convenzionale e per la copertura degli interessi intercalari relativi all'asse AV/AC TO-MI-NA, 3.942 milioni di euro ripartiti secondo quanto disposto dall'Addendum N°2 al Contratto di Programma 2001-2005;
- che, in considerazione delle disposizioni recate dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003, la Società per Azioni "Infrastrutture" finanzia prioritariamente il sistema AV/AC; lo Stato ha cessato, a partire dal 2003, il finanziamento attraverso il Contratto di Programma del progetto della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, mantenendo, nel periodo di costruzione e di pre-esercizio, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari;
- che a seguito delle modifiche introdotte dall'Addendum N°2 al Contratto di Programma 2001-2005, il valore complessivo degli investimenti previsti dal Contratto stesso è passato a 73.628 milioni di euro, dei quali 27.596 milioni di euro sulla sola rete convenzionale;
- che il Piano di Priorità degli Investimenti (versione ottobre 2003), approvato dal CIPE il 13/11/2003, ha evidenziato un aggiornamento dei costi e dei tempi di realizzazione di alcuni progetti già previsti dai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, e riporta altri nuovi progetti da inserire nel C.d.P. 2001-2005;

- che la legge 350/2003 (Finanziaria 2004) assegna in Tabella D (rifinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA - finalizzato alla realizzazione degli investimenti del Gestore dell'infrastruttura - pari a 0, 0 e 6.700.000 migliaia di euro rispettivamente per gli anni 2004, 2005 e 2006, per un totale di 6.700.000 migliaia di euro;
- che la legge 350/2003 (Finanziaria 2004) prevede in Tabella E (variazioni da apportare al bilanci a legislazione vigente a seguito della riduzione di autorizzazioni legislative di spesa precedentemente disposte) un definanziamento dell'apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA per l'anno 2006, pari a 5.314.000 migliaia di euro;
- che la legge 350/2003 (Finanziaria 2004) riporta in Tabella F (importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali) l'apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA - finalizzato alla realizzazione degli investimenti del Gestore dell'infrastruttura - pari a 2.864.554,928 migliaia di euro per l'anno 2004;
- che il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 29 dicembre 2003 riporta in tabella 2 - stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze - per le Ferrovie dello Stato, al capitolo 1541, la somma di 1.379.100.000 euro da corrispondere, per competenza e cassa nell'anno finanziario 2004, per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, e che detta somma coincide con quanto evidenziato per detti oneri, nel 2004, nella proposta di revisione del Contratto formulata dal Gestore (nota RFI del 25/07/2003);
- che il Piano di Priorità degli Investimenti, previsto dal contratto di Programma 2001-2005 al fine di rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità, a seguito delle prescrizioni del Ministero dei trasporti e del CIPE e della definizione del Programma delle Opere Strategiche, tende a individuare il quadro programmatico completo delle infrastrutture ferroviarie nazionali;
- che il citato Piano di Priorità, nell'aggiornamento di ottobre 2003 riporta, rispetto alla precedente versione, rilevanti novità, consistenti nella introduzione di nuovi investimenti (tra cui un programma diffuso di "upgrading" delle prestazioni dell'infrastruttura), nel recepimento del nuovo modello di finanziamento del sistema AV/AC, nella previsione del futuro assetto dell'intera rete ferroviaria primaria, ed evidenza, per il 2004, fabbisogni pari a 6.496 milioni di euro per progetti sulla rete convenzionale ed interessi intercalari relativi all'asse AV/AC TO-MI-NA;

- che detto aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti è stato approvato dalla Delibera CIPE del 13/11/2003 per gli aspetti finanziari limitatamente al 2004 ed in via programmatica per gli anni successivi, e che la stessa Delibera prevede che il Piano venga aggiornato entro il mese di maggio 2004;
- che, nella stessa seduta, il CIPE ha altresì preso atto che, per quanto riguarda l'impegno di riequilibrio degli interventi a favore del Mezzogiorno, l'aggiornamento di tale Piano conferma i significativi progressi rispetto alle precedenti versioni, prevedendo integrazioni al complesso di interventi che portano la quota destinata all'area, ad esaurimento del piano, al 37% del totale nazionale per la rete convenzionale;
- che nel tempo intercorso tra l'approvazione del citato aggiornamento del Piano delle Priorità e la stesura del presente Addendum, R.F.I. ha rappresentato l'esigenza di adeguare le valutazioni di costo del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina e di provvedere alla copertura degli ulteriori fabbisogni (pari a 210 milioni di €) al fine di avviare la procedura di gara e procedere all'affidamento delle opere relative alla prima fase dell'intervento, da Fiumetorto ad Ogliastrillo (nota del 05/03/2004)
- che il Contratto di Programma 2001-2005 prevede, all'art. 3, la possibilità di effettuare, annualmente, revisioni del Contratto stesso anche in dipendenza di eventuali disposizioni concernenti l'oggetto dello stesso contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio;
- che il Contratto di Programma 2001-2005 prevede, all'art. 7, punti 1 e 5, la possibilità di aggiornare i contributi di cui alla tabella 1 allegata al contratto stesso, compatibilmente con i vincoli di bilancio dello Stato, in funzione di: aumenti/diminuzioni degli oneri di servizio pubblico; apertura attivazione o dismissione di nuove linee e/o impianti; specifiche necessità connesse al mantenimento in sicurezza dell'infrastruttura e degli impianti; modifica degli elementi presi a base del computo dei contributi stessi, riconducibili a norme sopravvenute o a previsioni dei Contratti nazionali collettivi di lavoro della categoria conclusi successivamente alla data del presente Contratto; eventualità che gli investimenti destinati a rimuovere le inefficienze infrastrutturali e tecnologiche che determinano gli extra-costi di circolazione, non vengano realizzati alle scadenze stabilite;
- che, nel rispetto di quanto riportato nella delibera CIPE del 13/11/2003 di approvazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità, occorre effettuare la ripartizione delle risorse recate dalla citata legge finanziaria 2004;
- che l'art. 11 dell'Addendum N.2 al Contratto di Programma 2001-2005 prevede che una parte delle risorse, pari a 1.116 milioni di euro,

precedentemente stanziato per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli e non utilizzate al 31/12/2003, vengano allocate con il presente Addendum;

- che in sede di Conferenza Unificata, nella fase propedeutica all'approvazione del Piano per la soppressione dei passaggi a livello ricadenti sui principali itinerari regionali di cui alla Legge n.354 del 1998 - approvato con il citato D.M. del 06/12/2002 - è emersa la necessità di approfondire la possibilità di provvedere, con altri fondi, alla soppressione dei residui passaggi a livello ubicati sulle linee classificate "regionali" ai fini del Piano, alla luce anche dei recenti programmi di sviluppo delle reti di trasporto;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

Conferma delle Premesse e delle Tabelle

Le Premesse e le Tabelle costituiscono parte integrante del presente Addendum al Contratto di programma 2001-2005.

Art. 2

Definizione dei termini ricorrenti

2.1 Contratto: il Contratto di Programma 2001-2005.

Art. 3

Oggetto

Il presente Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, ha per oggetto:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- 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;

- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata legge 24 dicembre 2003, n. 350, 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;
- l'allocazione delle risorse di cui all' art. 11, lettera "b" del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 ;

Art. 4

Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti

In considerazione delle modalità di variazione e di revisione dei contributi di cui all'art. 7 del Contratto di Programma 2001-2005 riportate ai punti 1 e 5 dello stesso articolo del Contratto, la Tabella 1 allegata al presente Addendum e denominata "Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, (articolo 7 C.d.P. 2001-2005)", sostituisce integralmente la Tab. 1 di cui all'articolo 7.1 del Contratto di Programma 2001-2005, così come modificata dal precedente Addendum N.2 al Contratto stesso.

Le eventuali differenze annuali tra l'ammontare degli oneri di manutenzione per calamità naturali ed i contributi agli stessi fini riconosciuti in via preventiva al Gestore dell'infrastruttura, saranno definite sulla base della rendicontazione di cui all'art. 17, comma 1 del Contratto. Fatto salvo quanto previsto all'art.7, comma 5 del Contratto stesso, nel solo caso di differenze a debito per il Gestore, i maggiori contributi riconosciuti si intenderanno come anticipazione di quelli di cui il Gestore stesso avrà titolo, per gli stessi fini, nell'anno successivo a quello dell'accertamento.

Art. 5

Modifica delle tabelle 2, 2 bis, 3, 4, e 5 allegate al Contratto

In considerazione dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003, le Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, e 5 sono sostituite,

rispettivamente, dalle tabelle contraddistinte dallo stesso numero ed allegato al presente Addendum.

Art. 6

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge 24 dicembre 2003, n.350 ("Legge Finanziaria 2004")

Le risorse finanziarie recate dalla legge 24 dicembre 2003, n.350 ("Finanziaria 2004"), tabella D, in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato, pari a 6.700 milioni di euro, saranno utilizzate come di seguito riportato:

- 6.496 milioni di euro, a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli interessi intercalari di cui alla Tabella 7, allegato al Contratto di Programma 2001-2005, così come modificate in base alle disposizioni del presente Addendum, secondo le ripartizioni indicate nella annessa Tabella 8 ed a completa copertura dei fabbisogni per l'anno 2004 riportati nell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003. La parte del programma di investimenti di cui alle citate Tabelle che non trova copertura nelle risorse di cui sopra, sarà realizzata, nel limite delle risorse stanziato dalle future leggi finanziarie e delle altre leggi di spesa, tenuto conto altresì delle risorse addizionali recate dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, a valere sul Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006, dai fondi CIPE destinati alle aree depresse del Paese e dai fondi relativi alle Reti TEN;
- 204 milioni di euro, per ulteriori investimenti sulla rete convenzionale, secondo quanto disposto dal successivo articolo 8.

Art. 7

Ripartizione dei finanziamenti di cui all'art. 11, lettera "b" del Secondo Addendum al C.d.P. 2001-2005

Secondo quanto disposto dall'art. 11 dell'Addendum N.2 al Contratto di Programma 2001-2005, una parte delle risorse stanziato dalle precedenti leggi pluriennali di spesa e contrattualizzate per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli nel Contratto di Programma stesso e nel relativo 1°

Addendum, riportate nella tabella F della legge finanziaria 2003 e non ancora utilizzate al 31.12.2002, pari a 1.116 milioni di euro, viene ripartita come di seguito riportato:

- 1.100 milioni di € per far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 per il progetto di investimento "Piano di upgrading della rete e degli impianti" di cui alla Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005, così come modificata dal presente Addendum;
- 16 milioni di € per uno specifico "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud".

In relazione al "Piano di upgrading della rete e degli impianti", il Gestore dell'infrastruttura si impegna:

- a fornire, entro il mese di settembre 2004, la pianificazione con evidenziate le opere oggetto di intervento ed i relativi tempi e costi di attuazione;
- a fornire, in occasione della relazione annualmente resa sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dai Contratti di Programma (Legge 238/1993), dettagliate informazioni sullo stato di esecuzione del Piano, con riferimento alla pianificazione fornita ed utilizzando lo stesso schema adottato per riferire sull'attuazione del "Piano straordinario di revisione della rete" di cui all'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, con specifico riferimento ai lavori da avviare, a quelli in corso ed agli interventi ultimati.

Al Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud il Gestore potrà attingere, informandone il Ministero, per far fronte ad eventuali necessità di ulteriori finanziamenti per progetti ubicati nel Mezzogiorno d'Italia. L'utilizzo del fondo sarà oggetto di monitoraggio, secondo le procedure già in essere per gli investimenti.

Art. 8

Ulteriori investimenti sulla rete convenzionale

In considerazione della necessità di pervenire, in tempi brevi, all'affidamento dei lavori relativi alla tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, le risorse di cui al secondo alinea del precedente articolo 6, pari a 204 milioni di €, recate dalla Legge Finanziaria 2004, sono destinate ad ulteriore finanziamento del progetto di Raddoppio della linea Palermo-Messina di cui alla tabella 2 del Contratto.

L'incremento complessivo di costo del Progetto di raddoppio sopra citato sarà definitivamente riconosciuto subordinatamente all'adempimento, da parte del Gestore, di quanto previsto dalla Delibera CIPE n. 103/2003 in merito alle motivazioni che hanno determinato detto incremento e che lo stesso Gestore dovrà fornire in occasione della prossimo aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti.

Art. 9

Programma delle Opere Strategiche

In ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 12, comma 2, del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, si allega al presente Addendum (Allegato A) la Tabella dei "nuovi progetti di Legge Obiettivo", disposta per l'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003.

Art. 10

Clausola di continuità

Restano ferme ed invariate le clausole e le pattuizioni del Contratto di Programma, e degli Addendum N.1 e 2 al Contratto stesso, non direttamente modificate e, comunque, non in contrasto con quanto riportato nel presente Addendum.

Roma,

L'Amministratore Delegato
di RFI SpA

Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti

TABELLE

- Tabella 1 - Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, (articolo 7 del Contratto)
- Tabella 2 - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA (articolo 8 del Contratto)
- Tabella 2bis - Altri investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9 del Secondo Addendum al C.d.P. 2001-2005 - articolo 8 C.d.P. 2001-2005)
- Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo delle rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9 del Contratto)
- Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 del Contratto)
- Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 del Contratto)
- Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 (articoli 6 e 8 del Terzo Addendum al C.d.P. 2001-2005)

ALLEGATI

- Allegato A - Nuovi progetti di Legge Obiettivo

Tabella 1 - Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, (articolo 7 C.d.P. 2001-2005)

Descrizione	<i>Importi in milioni di euro</i>				
	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria (*)	992	1.083	1.116	1.105	1.107
di cui:					
- oneri per beni demaniali	0	77	77	13	13
- costi per manutenzione eccezionale per calamità naturali				30	20
 K1	 202	 173	 118	 0	 0
 K2	 236	 226	 208	 216	 159
 Contributi art. 5 DPR 277/98	 0	 5	 8	 10	 13
 Navigazione	 48	 48	 48	 48	 48
 TOTALE GENERALE	 1.478	 1.535	 1.497	 1.379	 1.327

(*) Alla manutenzione ordinaria 2003 RFI ha provveduto con risorse generate in autofinanziamento

Tabella 2 - Investimenti previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A. (articolo 8 CdP 2001-2005)

Tipo Rete	Programma	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALI	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecco	336	312	-	23	-
		Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27	0	-
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	1.008	819	139	50	-
	Direttrice Milano-Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	774	706	-	68	-
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-	0	-
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento infrastrutturale Pontremolese	948	753	150	45	-
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	134	50	4	59	21
	Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	349	119	76	122	31
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	150	375	327
	Sistema Linee di accesso Goltardo	Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (potenziamento tratta Bergamo-Saravalle)	1.000	83	-	0	917
	Itinerari internazionali	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale	2.278	-	-	0	2.278
		Verona - Brennero. Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	27	-	3	-
	Riqualificazione stazioni	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-	0	-
	Tecnologie innovative diffuse	Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15	0	-
	Sub-totale Rete Fondamentale	9.202	4.324	561	745	3.575	
RETE COMPLEMENTARE	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-	-	-
	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	332	293	24	15	-
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60	0	-
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	1.073	492	235	337	9
		Raddoppio Palermo-Messina	2.247	1.840	67	340	-
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-	-	-
	Sub-totale Rete Complementare	3.899	2.813	385	692	9	

Tabella 2 - Investimenti previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A. (articolo 8 CdP 2001-2005)

Tipo Rete	Programma	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato	
NODI	Direttrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31	-	-	
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	185	32	145	-	
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	-	-	158	
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	46	-	2	-	
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	-	12	-	
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	-	0	21	
		PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	54	2	-	0	52	
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	-	0	26	
		Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2ª fase)	54	-	-	0	54	
	Nodo di Torino	Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	-	0	25	
		Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	753	493	150	110	-	
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	-	-	
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	-	-	
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1	0	-	
	Sub-totale Nodi			1.785	868	214	268	336
DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62	-	-	-	
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	-	-	11	
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2ª fase)	1.033	801	232	-	-	
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità delle tratte Meilto-Vibo Valentia, Antrdoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Martigny. Riammodernamento Stazione di Battipaglia e progettazione Parma-La Spezia, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia e Pistoia-Lucca-Viareggio.	26	26	-	-	-	
		Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	150	199	-	
	Sub-totale Diffusi			1.639	1.046	382	199	11
	Totale generale			16.526	9.147	1.542	1.905	3.932

Nota

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 2bis - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 2° Addendum CdP 2001-2005)

		<i>Importi in Meuro</i>					
Tipo Rete	Programma	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	26	-	23	-
	Diretrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	279	248	-	30	-
	Diretrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	58	55	-	3	-
	Diretrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	292	267	-	25	-
	Diretrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90	-	-
	Diretrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10	-	-
	Diretrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	378	354	-	24	-
			Sub-totale Rete Fondamentale	1.784	1.678	100	106
RETE COMPLEMENTARE	Diretrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	784	589	153	-	41
	Rete Calabria	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35	-	-
	Rete Siciliana	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	199	116	48	35	-
		Raddoppio Messina-Siracusa	474	455	-	19	-
		Sub-totale Rete Complementare	1.791	1.460	236	54	41

Tabella 2bis - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 2° Addendum CdP 2001-2005)

Tipo Rete	Programma	Descrizione intervento	Importi in Meuro				
			Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
NODI	Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26	-	1	-
	Nodo di Genova	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	146	129	-	17	-
	Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	223	203	13	6	-
		Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	206	151	-	55	-
	Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	473	348	90	35	-
		Raddoppio Milano-Montara	526	207	-	-	319
		Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	74	-	8	-
	Nodo di Roma	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	361	336	-	25	-
		Raddoppio Prenestina-Lunghezza	60	38	-	22	-
	Nodo di Venezia	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	141	130	-	10	-
Sub-totale Nodi			2.242	1.641	103	179	319
Totale generale			5.818	4.879	440	338	360

Nota
I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9 CdP 2001-2005)

Tipo Rete	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terzi e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti direttrice Adriatica)	780	70	-	-	711
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	600	4	-	-	596
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara)	2.500	219	-	-	2.281
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.855	16	-	37	1.802
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	1.540	56	564	-	921
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62	-
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1	-	-	1	-
	Sub-totale Rete Fondamentale	7.803	416	564	100	6.723
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	1.970	286	-	-	1.684
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	-	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-	-
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	140	140	-	-	-
	Venafro-Teroli	1.101	-	-	5	1.096
	Battipaglia - Potenza - Metaponto	1.497	-	-	7	1.490
	Taranto - Metaponto - San Lucido	618	-	-	3	615
	S.Gavino-Sassari/Olbia	801	-	-	4	797
	Roma-Pescara	1.221	-	-	5	1.215
	Palermo-Trapani	640	-	-	28	612
	Siracusa-Gela	401	-	-	11	389
	Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	375	-	-	23	353
	Sub-totale Rete Complementare	8.943	426	77	86	8.253
NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	1	-	149	-
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	49	-	-	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	2.300	15	9	41	2.234
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.392	10	-	30	1.352
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.200	10	-	46	1.144
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	624	11	-	613	-
	Sub-totale Nodi	5.743	97	9	879	4.758
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	-	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	-	155	878
	Sistema Controllo Marcia Treno (3ª fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	60	250	206
	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2ª e 3ª fase)	240	196	44	-	-
	Riqualficazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	26	154	-
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	15	21	-	-
	Itinerari merci	181	-	60	60	61
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	42	99	51
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134	-	-	34	100
Sub-totale Diffusi	2.650	246	253	751	1.400	
Totale	25.139	1.185	904	1.816	21.235	

Nota

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10 CdP 2001-

Descrizione intervento	Importi in Meuro					Totale 2001-2005
	2001	2002	2003	2004	2005	
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	542	2.287
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	-	1.000	1.100	2.100
Totale generale	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018
Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2003)	284	1.007	542		1.100	
Finanziaria 2004				1.542		
Ulteriori fabbisogni da Stato					542	542

Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11 CdP 2001-2005)

Descrizione intervento	<i>Importi in Meuro</i>					
	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato	
Processi, sistemi informativi ed omologazione	125	32	33	33	26	
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	10	2	
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	3	7	
Studi e sperimentazioni	25	4	5	13	3	
Totale generale	207	57	55	58	38	

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 (Articoli 6 e 8 del 3° Addendum al CdP 2001-2005)

Descrizione intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	23.344.040	23.344.040	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	49.878.044	49.878.044	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Genova-Ventimiglia	67.824.112	67.824.112	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	45.269.315	45.269.315	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	59.069.995	59.069.995	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	122.000.000	122.000.000	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	375.000.000	375.000.000	-	-	-	-	-	-
Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	2.655.000	2.655.000	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melito	15.000.000	15.000.000	-	-	-	-	-	-
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	336.660.228	336.660.228	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Palermo-Messina	340.101.000	340.101.000	-	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	145.074.913	145.074.913	-	-	-	-	-	-
Collegamento Aeroporto Malpensa	1.704.308	1.704.308	-	-	-	-	-	-
Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	11.568.396	11.568.396	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	109.996.651	109.996.651	-	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	199.412.871	199.412.871	-	-	-	-	-	-
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	23.138.000	-	23.138.000	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	30.209.635	-	30.209.635	-	-	-	-	-
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	3.200.112	-	3.200.112	-	-	-	-	-
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	24.812.000	-	24.812.000	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24.379.696	-	24.379.696	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	35.000.000	-	35.000.000	-	-	-	-	-
Raddoppio Messina-Siracusa	18.604.604	-	18.604.604	-	-	-	-	-
Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	699.761	-	699.761	-	-	-	-	-
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	17.296.282	-	17.296.282	-	-	-	-	-
Potenz. del Passante Villa Lirio-Gianurco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	6.180.000	-	6.180.000	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	54.999.910	-	54.999.910	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	35.000.500	-	35.000.500	-	-	-	-	-
Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	7.600.381	-	7.600.381	-	-	-	-	-
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	25.000.773	-	25.000.773	-	-	-	-	-
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	21.694.743	-	21.694.743	-	-	-	-	-
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	10.271.978	-	10.271.978	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	36.809.076	-	36.809.076	-	-	-	-	-
Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62.000.000	-	62.000.000	-	-	-	-	-
Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1.000.000	-	1.000.000	-	-	-	-	-

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 (Articoli 6 e 8 del 3° Addendum al CdP 2001-2005)

Descrizione intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Venafrò-Termoli	4.900.000	-	-	4.900.000	-	-	-	-
Battipaglia - Potenza - Metaponto	7.380.000	-	-	7.380.000	-	-	-	-
Taranto - Metaponto - San Lucido	2.900.000	-	-	2.900.000	-	-	-	-
S.Gavino-Sassari/Olbia	3.700.000	-	-	3.700.000	-	-	-	-
Roma-Pescara	5.400.000	-	-	5.400.000	-	-	-	-
Palermo-Trapani	27.850.000	-	-	27.850.000	-	-	-	-
Siracusa-Gela	11.450.000	-	-	11.450.000	-	-	-	-
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	22.500.000	-	-	22.500.000	-	-	-	-
Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	148.967.086	-	-	148.967.086	-	-	-	-
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	41.276.750	-	-	41.276.750	-	-	-	-
Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	30.170.000	-	-	30.170.000	-	-	-	-
Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	45.670.862	-	-	45.670.862	-	-	-	-
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	612.754.405	-	-	612.754.405	-	-	-	-
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	155.000.000	-	-	155.000.000	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	250.000.000	-	-	250.000.000	-	-	-	-
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	154.263.868	-	-	154.263.868	-	-	-	-
Itinerari merci	60.000.000	-	-	60.000.000	-	-	-	-
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	98.500.000	-	-	98.500.000	-	-	-	-
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	33.500.000	-	-	33.500.000	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542.279.744	-	-	-	542.279.744	-	-	-
Piano di upgrading della rete e degli impianti	1.000.000.000	-	-	-	1.000.000.000	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33.180.129	-	-	-	-	33.180.129	-	-
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	9.508.442	-	-	-	-	9.508.442	-	-
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	2.503.118	-	-	-	-	2.503.118	-	-
Studi e sperimentazioni	12.670.000	-	-	-	-	12.670.000	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	33.566.000	-	-	-	-	-	33.566.000	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	243.415.690	-	-	-	-	-	243.415.690	-
Interessi intercalari To-Mi-Na	560.600.000	-	-	-	-	-	-	560.600.000
TOTALE	6.496.362.421	1.904.559.874	338.988.376	1.815.992.048	1.542.279.744	57.861.689	276.981.690	560.600.000
Raddoppio Palermo-Messina: ulteriori finanziamenti (art.8, 3° Add CdP 01-05)	203.637.579	203.637.579	-	-	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	6.700.000.000	2.108.198.453	338.988.376	1.815.992.048	1.542.279.744	57.861.689	276.981.690	560.600.000

Importi in euro

ALLEGATO A: NUOVI PROGETTI DI LEGGE OBIETTIVO

Descrizione Obiettivi	Descrizione progetto	Stima PPI ottobre 2003	Assegnazioni/Fabbisogni				
			Al 2002	2003	2004	2005	Oltre
Sviluppo Rete di Integrazione europea	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Ronchi-Trieste	1.929	9	47	-	1.873	-
	Velocizzazione Linea Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	230	1	12	217	-	-
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	600	3	14	-	-	583
	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno-Luino	1.270	1	-	25	-	1.244
	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	1.412	8	33	-	-	1.371
	Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	507	3	13	-	492	-
	Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	305	1	8	-	296	-
	Nuovo collegamento Palermo-Catania	4.000	3	25	61	-	3.911
	Studio Valico Sempione (compreso studio galleria elicoidale tra Domodossola e Iselle)	2	2	-	-	-	-
	Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste: tratta Venezia-Ronchi (completamento)	4.200	-	120	-	-	4.080
	AV/AC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	22.000	-	-	455	-	21.545
	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero)	2.500	-	67	-	-	2.433
	Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti	4.300	-	-	35	65	4.200
	Valico del Brennero (Fortezza-Innsbruck)	2.200	-	45	-	-	2.155
	Subtotale	45.455	31	384	793	2.726	41.622
Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	185	1	5	-	179	-
	Potenziamento linea Gallarate-Rho	287	-	8	-	279	-
	Subtotale	472	1	13	-	458	-
Incremento qualità dell'offerta	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Venezia	220	2	5	-	-	213
	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Verona	90	0	3	-	-	87
	Linea Passo Corese-Rieti	754	-	21	-	-	733
	Direttrice Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	1.868	-	50	-	-	1.818
	Direttrice Orte-Falconara: Raddoppio PM 228-Castelplanio	573	-	16	557	-	-
	Accessibilità da nord a Malpensa	1.200	-	33	-	-	1.167
	Subtotale	4.705	2	128	557	-	4.018
Sviluppo rete merci	Linea Pontremolese: completamento raddoppi	2.194	6	57	-	-	2.131
	Centro Intermodale del Tevere	55	-	3	53	-	-
	Subtotale	2.249	6	60	53	-	2.131
Ulteriori Investimenti al Sud	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	76	1	2	-	74	-
	Raddoppio tratta Catania - Siracusa	1.500	1	9	23	1.468	-
	Subtotale	1.576	2	11	23	1.541	-
Totale complessivo	54.457	41	595	1.426	4.725	47.671	

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i Sistemi
Informativi e Statistici

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

Relazione Illustrativa

Roma, marzo 2004

Indice

1. Premessa	3
2. Il quadro generale di riferimento	5
2.1 Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Delibera CIPE n°66/2002	5
2.2 Nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC - Delibera CIPE n° 2/2003.....	5
2.3 Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - Delibera CIPE n°29/2003.....	6
2.4 L'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione ottobre 2003) - Delibera CIPE n° 103/2003.....	7
2.5 La legge Finanziaria 2004	11
3. L'articolato	12
3.1 Articolo 1 – Conferma delle Premesse e delle Tabelle	12
3.2 Articolo 2 – Definizioni dei termini ricorrenti	12
3.3 Articolo 3 - Oggetto	12
3.4 Articolo 4 – Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti	13
3.5 Articolo 5 – Modifica delle tabelle 2, 2 bis, 3, 4, e 5 allegate al Contratto.....	22
3.6 Articolo 6 – Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge 24 dicembre 2003, n.350 (“Legge Finanziaria 2004”).....	31
3.7 Articolo 7 – Ripartizione dei finanziamenti di cui all’art. 11, lettera “b” del Secondo Addendum al C.d.P. 2001-2005.....	35
3.8 Articolo 8 – Ulteriori investimenti sulla rete convenzionale	37
3.9 Articolo 9 – Programma delle Opere Strategiche	38
3.10 Articolo 10 – Clausola di continuità	38
4. Considerazioni finali	39
Allegato: PPI / Programma delle Opere Strategiche. Tabella di raccordo.	

1. Premessa

Come è noto, il Contratto di Programma 2001-2005 ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura in merito alla programmazione ed al finanziamento:

- a) delle attività di manutenzione ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.
- b) degli investimenti finalizzati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo della infrastruttura ferroviaria;
- c) degli investimenti finalizzati alla ricerca ed all'adeguamento alle norme di legge e alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario;
- d) degli investimenti finalizzati al miglioramento della sicurezza;
- e) degli investimenti per lo sviluppo del sistema Alta Capacità/Alta Velocità,

nonché al riconoscimento:

- f) degli indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da:
 - assegnazione di capacità per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività;
 - trasferimento da soggetti terzi o attivazione all'esercizio di nuove linee e/o impianti, realizzati con risorse finanziarie pubbliche, rispetto ai quali l'assegnazione di capacità ed i relativi pedaggi riscossi non coprono i costi di esercizio;
- g) dei contributi per extra costi di circolazione (K1) e di condotta (K2) di cui al comma 2 della Delibera C.I.P.E. 180/99 ed al DM 44T del 22 marzo 2000, derivanti dalle inefficienze infrastrutturali e tecnologiche della rete.

Il Contratto di Programma 2001-2005 prevede quindi, nella formulazione originaria sottoscritta il 2 maggio 2001, investimenti per un totale di 93.720 miliardi di lire (48.402 milioni di euro) ed evidenza, per l'attuazione di detti interventi, ulteriori fabbisogni pari a 35.505 miliardi di lire (18.337 milioni di euro) al netto delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2001.

Lo stesso Contratto prevede che la parte degli investimenti che non trova copertura nelle risorse già stanziata venga realizzata a carico – e nei limiti – delle future Leggi Finanziarie e delle altre Leggi di spesa. Inoltre:

- all'art. 3 prevede la possibilità di essere assoggettato annualmente a revisione, anche in dipendenza di eventuali disposizioni contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio;

- all'art. 6 dispone che il gestore dell'infrastruttura proponga un Piano di Priorità degli investimenti, da sottoporre alla valutazione del CIPE, al fine di rilevare le occorrenze finanziarie delle singole annualità;
- all'art. 7, punti 1 e 5, prevede la possibilità di aggiornare i contributi di cui alla tabella 1 (Contributi Pubblici in Conto Esercizio) allegata al Contratto stesso, compatibilmente con i vincoli di bilancio dello Stato, in funzione di: aumenti/diminuzioni degli oneri di servizio pubblico; apertura attivazione o dismissione di nuove linee e/o impianti; specifiche necessità connesse al mantenimento in sicurezza dell'infrastruttura e degli impianti; modifica degli elementi presi a base del computo; eventualità che gli investimenti destinati a rimuovere le inefficienze infrastrutturali e tecnologiche che determinano gli extra-costi di circolazione e di condotta, non vengano realizzati alle scadenze stabilite.

2. Il quadro generale di riferimento

2.1 Il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Delibera CIPE n°66/2002

Con Delibera n° 66 del 2 agosto 2002, il CIPE, visti i pareri delle competenti Commissioni Parlamentari, ha approvato il Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Detto Addendum, oltre ad allocare le maggiori risorse recate dalla Legge finanziaria 2002 pari a circa 4.607 milioni di euro, provvede, tra l'altro:

- a modificare, integrare ed armonizzare alcune procedure riportate nel Contratto di Programma 2001-2005, anche in relazione alla promulgazione della "Legge Obiettivo";
- a sviluppare l'azione di monitoraggio sullo stato di attuazione degli investimenti, anche in relazione a quanto espresso in merito dalle delibere CIPE n° 2/2001 e n° 44/2001;
- a sancire l'impegno di perseguire l'obiettivo governativo di sviluppo del Mezzogiorno e di efficace riparto territoriale delle risorse pubbliche.

2.2 Nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC - Delibera CIPE n° 2/2003

Il 31 gennaio 2003 il CIPE, ha esaminato il nuovo piano di realizzazione e di sfruttamento economico della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli, elaborato in funzione della struttura di finanziamento del sistema AV/AC delineata dalla Legge n° 289/2002 (Legge Finanziaria 2003).

Come è noto, detto piano prevede che a partire dal 2003 lo Stato non provveda più direttamente al finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendò, nel periodo di costruzione, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari. Dopo l'attivazione delle singole opere lo Stato integrerà verso Infrastrutture SpA - attraverso il Contratto di Programma con Rete Ferroviaria Italiana - l'onere (quota capitale ed interessi) del servizio del debito non coperto dai ricavi di esercizio generati dal progetto e coprirà i costi di manutenzione.

Pertanto, il CIPE ha rilevato che - trattandosi dell'attuazione di una disposizione legislativa - ha preso atto dell'applicazione del nuovo meccanismo di finanziamento nelle more della relativa revisione del Contratto di Programma 2001-2005.

Le coperture finanziarie apportate sino a tutto il 2002 dalle varie Leggi Finanziarie e destinate alla realizzazione della linea ferroviaria sopra citata, ammontavano a circa

11.697 Milioni di €, mentre le corrispondenti risorse erogate per cassa ammontavano a circa 5.128 Milioni di €.

Visto il nuovo piano di sfruttamento economico della linea, è emersa la necessità di riassegnare, nell'ambito del Contratto di Programma le risorse finanziarie destinate alla realizzazione dell'asse AV/AC TO-MI-NA e non ancora utilizzate, pari a circa 6.569 Milioni di €. Di ciò si riferisce al paragrafo successivo.

2.3 Il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 - Delibera CIPE n°29/2003

La promulgazione della Legge Finanziaria 2003, ha previsto, oltre alla modifica delle modalità di finanziamento del Sistema AV/AC, anche la previsione ulteriori possibilità di finanziamento per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura.

Queste novità, oltre alla richiesta del Gestore di revisione degli oneri previsti dalla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005, ha evidenziato, la necessità di apportare modifiche alla struttura del Contratto stesso.

Perciò, lo schema di Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 presentato al CIPE provvedeva, oltre che a ripartire le risorse recate, in apporto al capitale sociale di FS, dalla citata Legge Finanziaria 2003, anche a:

- apportare modifiche alle modalità di finanziamento degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 75 comma 5 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003);
- aggiornare gli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- apportare modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, in relazione alle disposizioni dell'art. 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- aggiornare le tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato con Delibera CIPE 85/2002;

Inoltre, per far fronte agli impegni di RFI SPA relativi al 2003 lo schema di Addendum in parola prevedeva che una quota delle risorse, stanziata dalle precedenti leggi pluriennali di spesa e contrattualizzate per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli nel contratto di programma 2001-2005 e nel relativo 1° addendum, riportate nella tabella F della legge finanziaria 2003 e non ancora utilizzate al 31.12.2002, venisse utilizzata:

- per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari dalla ripartizione delle risorse della Legge 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 (139 milioni di €);
- per provvedere, viste le innovazioni apportate alle possibilità di finanziamento, alla copertura per l'anno 2003 dei fabbisogni evidenziati dal Gestore per gli oneri relativi alla manutenzione ordinaria (1.116 milioni di €);

la quota residuale (5.314 milioni di €) è stata considerata dalla Ragioneria Generale dello Stato come economia di bilancio e quindi non ulteriormente riallocabile (vedasi in proposito il successivo paragrafo 2.6)

Tale schema di Addendum, quindi, provvedeva alla copertura dei fabbisogni previsti, per l'anno 2003, dal Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE, esclusi quelli concernenti il sistema AV/AC.

Sullo schema citato il CIPE ha espresso parere favorevole con la Delibera n° 29 del 25 luglio 2003.

Come previsto lo schema di Addendum è stato inviato alla competenti Commissioni Parlamentari, che hanno espresso parere favorevole, con indicazioni, nelle prime settimane dell'anno 2004.

Nel frattempo, però, il Ministro dell'economia e delle finanze, con una propria nota, ha dato indicazioni affinché il Gestore dell'infrastruttura provvedesse, per la copertura dei fabbisogni evidenziati per l'anno 2003 riguardo agli oneri relativi alla manutenzione ordinaria, con risorse generate in autofinanziamento.

Avendo, quindi, RFI provveduto a coprire tali oneri con capitali propri, si sono rese nuovamente disponibili le relative risorse che lo schema di Addendum aveva previsto, e la loro definitiva allocazione è stata rinviata al successivo Terzo Addendum.

Lo schema definitivo del Secondo Addendum, che tiene conto, sia delle indicazioni date dal CIPE, che delle suddette intervenute variazioni, unitamente ai pareri delle Commissioni Parlamentari, è stato inviato al Comitato stesso per la formulazione del definitivo avviso a riguardo, come peraltro richiesto dalla citata Delibera n° 29/2003.

2.4 L'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti (versione ottobre 2003) - Delibera CIPE n° 103/2003

In parallelo all'attività di predisposizione ed approvazione dello Schema di Secondo Addendum di cui al precedente paragrafo, si è avviato l'iter di aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti.

Infatti, con Delibera n° 85 del 29/09/2002 il CIPE ha approvato il Piano di Priorità, nella versione elaborata a settembre 2002.

In tale occasione, il Comitato ha preso atto dell'impegno di RFI a rispondere alle sollecitazioni del Governo sia in merito al raccordo del PPI con il Programma delle opere strategiche che rispetto al programma di riequilibrio degli interventi a favore del Mezzogiorno. Allo stesso tempo, però, il CIPE:

- ha evidenziato, su proposta del Ministero, la necessità di integrare il Piano con l'avvio degli studi di fattibilità di sette nuovi progetti ubicati nel Sud del Paese;
- per gli anni successivi al 2003, ha approvato il Piano solo in via programmatica, disponendo un'ulteriore programmazione degli interventi, basata anche sulle risultanze dei citati studi di fattibilità;
- ha invitato il gestore ad affinare ulteriormente il metodo di valutazione degli investimenti;
- ha impegnato RFI a predisporre, per il 2003, una proposta di riprogrammazione degli interventi da sottoporre al Comitato, anche sulla base dei risultati degli studi di fattibilità citati in precedenza.

Il 28/07/2003, quindi, RFI S.p.A. ha trasmesso l'aggiornamento del Piano di cui trattasi (versione luglio 2003).

Tale proposta di aggiornamento del Piano delle priorità, 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.

Le principali novità rispetto alla precedente versione del Piano sono determinate:

- dalla introduzione, nel Piano, di nuovi investimenti (ivi compresi quelli di cui il CIPE con Delibera n. 85/2002 ha disposto l'avvio degli studi di fattibilità ed il nuovo Piano di Upgrading della Rete);
- dall'aumento delle stime e dei costi di molti progetti;
- dal mutato schema di finanziamento del sistema AV/AC, secondo quanto disposto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003;
- da quanto avvenuto, in termini di esecuzione e di reali assegnazioni, nel corso del 2002/2003;
- dall'introduzione di un nuovo modello e di un futuro assetto dell'intera rete ferroviaria, determinato dalla realizzazione delle linee AV/AC, con l'inserimento, nell'ambito della struttura del Piano, di un nuovo "obiettivo di priorità" denominato "Sviluppo Rete di integrazione europea".

Inoltre, il Piano contiene:

- una proposta di implementazione della metodologia di valutazione degli investimenti mediante l'introduzione analisi svolte per "macroasset geografici", finalizzate a rappresentare gli effetti complessivi di gruppi di progetti;
- un aggiornamento relativo allo stato dei Progetti di "Legge Obiettivo";

e relaziona:

- sui primi risultati dei sette nuovi studi di fattibilità per interventi sulle linee meridionali, richiesti dal CIPE con Delibera n. 85/2002;
- sullo stato di avanzamento degli investimenti soggetti ad accelerazione, così come identificati nel PPI di Settembre 2002;
- in merito all'avanzamento delle progettazioni al fine di verificare, in base a quanto richiesto dalle Delibere CIPE n. 85/2002 e n. 2/2003, una progressiva riduzione del gap di capacità progettuale, in particolare per il Mezzogiorno.

Evidenziando, in tale versione, una serie di criticità, il Piano è stato ulteriormente migliorato e ripresentato dal Gestore nella versione del mese di ottobre 2003.

Il Piano è quindi stato approvato dal CIPE nella seduta del 13 novembre 2003 con la Delibera n° 103.

In particolare, tra l'altro, il CIPE ha disposto:

- l'approvazione del Piano per quanto attiene alle occorrenze finanziarie relative al 2004. Il fabbisogno espresso dal piano per la predetta annualità è quantificato in 5.935 milioni di euro, di cui 1.000 riferiti al "piano di upgrading" della rete.

A questi sono da aggiungere 561 milioni di euro per gli interessi intercalari relativi al "sistema AV/AC" sull'asse Torino-Milano-Napoli, il che porta il fabbisogno complessivo al citato valore di 6.496 milioni di euro, cioè ad un valore coerente con le indicazioni sull'ulteriore apporto al capitale sociale di F.S. S.p.A. contenute nel disegno della legge finanziaria 2004: la quota prevista per il Mezzogiorno si attesta sui 2.063 milioni di euro, pari al 32% circa del totale;

- l'approvazione del Piano, per gli anni successivi al 2004, il Piano in via programmatica, condividendo, in particolare, il disegno di rete da esso tracciato;
- l'impegno per il Gestore a predisporre, entro il mese di aprile 2004, un'ipotesi di riprogrammazione degli interventi alla stregua di una serie di precise indicazioni.

Come sopra riferito, il Piano, nella versione approvata, riporta i fabbisogni espressi da RFI, per l'anno 2004, per l'attuazione del programma di investimenti sulla rete convenzionale e per la copertura degli interessi intercalari relativi al Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Nella Tabella successiva viene illustrato in dettaglio tale prospetto dei fabbisogni:

Fabbisogni anno 2004 per investimenti sulla rete convenzionale ed interessi intercalari

(importi in milioni di euro)

Descrizione Progetto	Fabbisogni	Descrizione Progetto	Fabbisogni
Adegramento a norma ponte sul fiume Po	3	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	613
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	34	Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	55
Programma di risanamento acustico e ambientale	243	Raddoppio Genova-Ventimiglia	68
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase)	250	Nodo di Palermo (progetto complessivo)	337
Sistemi informativi circolazione	18	Potenz. del Passante Villa Lirio-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	6
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	34	Potenziamento Asse Livorno - Pisa	59
Tot. Incremento sicurezza e obblighi di legge	582	Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	25
Nodo urbano di Torino: potenziam. Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	41	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	1
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	37	Raddoppio Prenestina-Lunghezza	22
Raddoppio Bologna-Verona	50	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	8
Raddoppio Palermo-Messina	340	Tot. Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi	1.192
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	375	Collegamento Aeroporto Malpensa	2
Partecipaz. al capitale sociale "Stretto di Messina Spa" (compresi fabb. 2003)	23	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	12
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	35	Riq. 130 Stazioni medio-grandi, mant. 500 stazioni piccole fermate e marciap. alti	154
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	110	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	122	Tot. Incremento qualità dell'offerta	169
Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	3	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62
Tot. Sviluppo rete di integrazione Europea	1.135	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	46
Altrezoggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	199	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	30
B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	23	Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	45
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	17	Itinerari merci	60
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	30	Nuovi centri infermodali di Roma, Milano e Napoli	149
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	25	Potenz. del collegam. porti e rete ferroviaria e sistema intermod. del Mezzogiorno	99
Processi di omologazione di componenti e di certificazione di processi produttivi	1	Tot. Sviluppo rete merci	491
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	10	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecce	23
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	10	Raddoppio Messina-Siracusa	19
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	155	Progetti delibera CIPE 85/2002 (compresi fabbisogni 2003)	64
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	145	Raddoppio Reggio C. - Melito	15
Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	35
Sistemi informativi e di omologazione	1	Tot. Ulteriori Investimenti al Sud	155
Sistemi informativi manutenzione	14	Subtotale	4.393
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	3	Manutenzione straordinaria	542
Studi e sperimentazioni	13	Upgrading	1.000
Tot. Efficiamento e produttività	669	Subtotale	5.935
		interessi intercalari AV/AC TO-MI-NA	561
		TOTALE (escluso resto del sistema AV/AC e manutenzione ordinaria)	6.496

2.5 La legge Finanziaria 2004

La Legge 24 dicembre 2003, n° 350 (Legge Finanziaria 2004):

- assegna in Tabella D (rifinanziamento di norme recanti interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA pari a 0, 0 e 6.700.000 migliaia di euro rispettivamente per gli anni 2004, 2005 e 2006, per un totale di 6.700.000 migliaia di euro;
- assegna in Tabella F (importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali) un apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA pari a 2.864.554,928 migliaia di euro per l'anno 2004;

Dettaglio fonti Tabella F	
cap.7122 - Legge 662/96	2.751,00
Totale aumento capitale sociale a valere su stato previsione spesa MEF cap.7122	2.751,00
cap.7123 - Legge 30/98	25,05
cap.7123 - Art.1.3 Legge 354/98	56,81
cap.7123 - Art.3.1 Legge 354/98	29,11
cap. 7123 - Legge 472/99	2,58
Totale aumento capitale sociale a valere su stato previsione spesa MEF cap.7123	113,55
TOTALE TRASFERIMENTI	2.864,55

(Valori in milioni di euro)

Inoltre, prevede in Tabella E (variazioni da apportare ai bilanci a legislazione vigente a seguito della riduzione di autorizzazioni legislative di spesa precedentemente disposte) – in applicazione delle disposizioni della Ragioneria Generale dello Stato di cui al precedente paragrafo 2.3 – un definanziamento dell'apporto al capitale sociale di Ferrovie dello Stato SpA per l'anno 2006, pari a 5.314.000 migliaia di euro.

3 L'articolato

L'Addendum di cui trattasi è costituito da 10 articoli, 8 Tabelle ed un allegato (Allégato A) che ne costituiscono parte integrante. Si riporta, di seguito, la descrizione commentata di ciascun articolo.

3.1 Articolo 1 – Conferma delle Premesse e delle Tabelle

L'articolo 1 stabilisce che le Premesse e le Tabelle costituiscono parte integrante dell'Addendum medesimo.

Le Premesse costituiscono un elenco ricognitivo delle norme e degli atti propedeutici all'Addendum stesso e forniscono, al contempo, un utile quadro di riferimento.

Per quanto attiene alle Tabelle, nel seguito di questa stessa relazione ne sono illustrati i contenuti.

3.2 Articolo 2 – Definizioni dei termini ricorrenti

L'articolo 2 reca le definizioni dei termini ricorrenti nell'Addendum.

3.3 Articolo 3 - Oggetto

Il testo dell'articolo specifica le finalità dell' Addendum:

- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- 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;
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata legge 24 dicembre 2003, n. 350, 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;

- l'allocazione delle risorse di cui all' art. 11, lettera "b" del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (stanziare da precedenti leggi di spesa per la linea AV/AC TO-MI-NA e non contabilizzate al 31/12/2002, data di subentro di ISPA nel finanziamento).

3.4 Articolo 4 – Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti

Il Contratto di Programma 2001-2005 prevede che il Gestore assicuri il funzionamento dell'infrastruttura, in termini di circolazione in sicurezza dei treni, secondo il criterio di tendenziale equilibrio tra le entrate - costituite dagli introiti da pedaggio e dagli specifici contributi pubblici in conto esercizio previsti dal Contratto medesimo, nonché da partite compensative specificatamente autorizzate - e le uscite (costi), al netto degli ammortamenti, connesse alla manutenzione ed alla gestione dell'infrastruttura stessa.

In conformità a quanto previsto dagli artt. 3 e 7 del Contratto di Programma 2001-2005, RFI ha inoltrato la richiesta di aggiornamento dei contributi indicati nella Tabella 1 del CdP.

Di seguito si riporta il quadro completo dei contributi pubblici in conto esercizio riportato nella proposta di revisione avanzata dal Gestore .

Descrizione	Importi in milioni di euro				
	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria	992	1.083	1.116	1.105	1.107
<i>di cui: - manutenzione ordinaria in senso stretto</i>	992	1.006	1.039	1.062	1.074
<i>- oneri per beni demaniali</i>	0	77	77	13	13
<i>- costi per manutenzione eccezionale per calamità naturali</i>				30	20
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208	216	159
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	5	8	10	13
Navigazione	48	48	48	48	48
TOTALE GENERALE	1.478	1.535	1.497	1.379	1.327
Delta rispetto 2° Addendum	-	-	-	72	95

Il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 29 dicembre 2003 (Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2004) riporta in tabella 2 - stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze - per le Ferrovie dello Stato, al capitolo 1541, la somma di 1.379.100.000 euro da corrispondere, per competenza e cassa nell'anno finanziario 2004, per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, in perfetto accordo alle richieste avanzate da RFI con la proposta di revisione della Tabella 1.

La proposta di RFI, di aggiornamento della Tabella 1 del Contratto riguarda i soli contributi per gli extra-costi di condotta (K2).

Per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, l'importo complessivo per le annualità 2004-2005 non è variato rispetto alle precedenti stime (Addendum 2).

E' variata, invece, la distribuzione di questi costi tra le voci di cui detta manutenzione si costituisce. In particolare anche sulla base delle rendicontazioni rese in merito alle annualità precedenti (2001 e 2002), sono stati:

- ridotti gli oneri per beni demaniali (- 90 milioni di € nel 2004, ed altrettanti nel 2005);
- incrementati gli oneri di manutenzione ordinaria in senso stretto (+ 60 milioni di € nel 2004, + 70 milioni di € nel 2005);
- introdotti costi per manutenzione eccezionale per calamità naturali (+ 30 milioni di € nel 2004, + 20 milioni di € nel 2005).

Per quanto concerne gli oneri di manutenzione ordinaria in senso stretto, le motivazioni alla base dell'incremento sono costituite:

- dall'aumento del costo del lavoro conseguente all'entrata in vigore del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Settore (siglato il 16/4/2003 con decorrenza 1/1/2003) e del collegato Accordo di confluenza del Gruppo FS (decorrenza 1/8/2003);
- dalla valorizzazione dei *benefits* concessi al personale di manutenzione a titolo di Concessioni di viaggio per libera circolazione (CLC).

Per quel che concerne gli incrementi del costo del lavoro, l'entrata in vigore del nuovo Contratto Collettivo di Settore ha comportato un innalzamento sia della base retributiva che delle indennità accessorie fisse e delle competenze accessorie variabili del personale di manutenzione.

Il Gestore ha stimato i valori di costo del personale come riportato di seguito:

- circa 900 Meuro, per l'anno 2004, contro gli 840 stimati nella precedente Revisione della Tabella 1 (Addendum 2 al CdP);

- circa 910 Meuro, per l'anno 2005, contro gli 840 stimati nella precedente Revisione della Tabella 1 (Addendum 2 al CdP).

L'incremento previsto è stato, quindi, del 4% tra il 2003 e il 2004 (da poco meno di 870 del 2003 ai 900 Meuro del 2004) e dell'1% tra il 2004 e il 2005 (da 900 a 910 Meuro).

La valutazione effettuata dal Gestore si è basata su una stima complessiva di risorse che si attesta intorno alle 20.500 unità/anno, mentre all'atto della prima predisposizione della Tabella 1 del CdP 2001-2005 (anno 2000) la corrispondente stima aveva portato ad una quantificazione del personale afferente al medesimo processo, per il triennio 2003-2005, mediamente superiore di circa 1.000 unità/anno. Pur in presenza, quindi, di un innalzamento del costo unitario medio nell'ordine del 14% per l'anno 2004 e del 10% per il 2005, il costo del lavoro complessivo registrerà incrementi più contenuti grazie alla parziale compensazione dovuta alla riduzione del numero di risorse, effetto di un efficientamento posto in essere dall'azienda più consistente rispetto a quanto ipotizzato nel Piano d'impresa 2000-2004.

L'altro elemento che ha inciso sull'aumento dei costi del personale di manutenzione è stato la valorizzazione delle concessioni di viaggio per libera circolazione (CLC) fornite al personale stesso, che ha comportato una stima di costo, per gli anni 2004-2005, nell'ordine di circa 3 milioni di € l'anno. La quantificazione dell'impatto del nuovo elemento di spesa "CLC" è stata operata dal Gestore adottando un valore unitario di circa 130€ a Concessione per ciascuna delle risorse afferenti al processo di Gestione Infrastruttura.

A fronte di tali incrementi, la proposta di revisione per la Tabella 1 non prevede alcuna richiesta di contributi aggiuntivi per oneri di manutenzione ordinaria.

Infatti, a fronte dell'abbattimento di una quota degli oneri concessori e tasse concessionali per l'utilizzo di beni demaniali, sulla base di quanto emerso dalle rendicontazioni del Contratto di Programma per gli anni 2001 e 2002 e dalle previsioni per gli anni successivi, RFI propone, con tale quota, da una parte di compensare l'aumento della voce relativa alla manutenzione ordinaria in senso stretto di cui riferito, e dall'altra introduce la voce dei costi per manutenzione a seguito di calamità naturali, visto il relativo trend di spesa verificatosi negli ultimi anni.

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2001	2002	2003	2004	2005
Tab. 1 allegata al II° Addendum al CdP 2001-2005.					
Manutenzione ordinaria	992	1.083	1.116	1.105	1.107
di cui:					
- oneri per beni demaniali (II° Add CdP)	0	77	77	103	103
- (richiesta revisione)	0	77	77	13	13
Differenza	-	-	-	- 90	- 90
- manutenzione ordinaria in senso stretto (II° Add CdP)	992	1.006	1.039	1.002	1.004
- (richiesta revisione)	992	1.006	1.039	1.062	1.074
Differenza	-	-	-	60	70
- manut. eccezz. calamità (solo revisione)				30	20
Differenza	-	-	-	30	20
Totale manutenzione Richiesta revisione	992	1.083	1.116	1.105	1.107
Differenza Manutenzione ordinaria Revisione vs. II° Add	-	-	-	0	0

La cosiddetta manutenzione eccezionale, è un'attività effettuata per prevenire o riparare danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali come alluvioni, mareggiate, frane, incendi, svii, terremoti, al fine di garantire la sicurezza delle persone, dell'ambiente e dell'esercizio ferroviario.

Tali circostanze straordinarie, con modalità definite da una specifica procedura aziendale, conferiscono ai Responsabili Compartimentali la possibilità di porre in atto tutti i necessari impegni verso i terzi anche al di fuori dei limiti di budget ordinariamente assegnati.

Con riferimento al valore proposto per tale voce nella richiesta di revisione della Tabella 1 avanzata dal Gestore, come sopra detto, è stato stimato sulla base dell'analisi delle occorrenze emerse nel corso dei passati anni, con riferimento all'andamento medio della relativa serie storica. Il Gestore ha infatti evidenziato i costi sostenuti per ciascuna annualità del triennio 2001-2003 (valore 2003 basato sul preconsuntivo), nella tabella seguente:

	2001	2002	2003 preconsuntivo
Materiali	1.711.129,47	1.276.488,30	1.716.700,63
Consumi energetici		400,00	251,43
Manutenzioni	15.104.004,09	7.832.978,17	12.358.926,20
Trasporti	12.122,28	638,99	53.816,59
Altre prestazioni di Terzi	17.640.043,19	13.649.765,06	21.477.460,62
Altri noli	45.035,04	1.800,00	127.684,17
TOTALE	34.512.334,07	22.762.070,52	35.734.839,64

Per quanto riguarda i contributi per extra-costi di condotta (K2), che, secondo quanto previsto dagli artt. 5 lettera g) e 7.3 lettera c) del Contratto di Programma, vengono trasferiti dal Gestore dell'infrastruttura alle imprese ferroviarie sotto forma di sconto sul pedaggio (in conformità con quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 180 del 05/11/1999 e dal DM 44T/2000), è opportuno ricordare che il loro valore è stato - alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005 - inizialmente determinato, sia come entità che come periodo di erogazione, considerando le seguenti ipotesi:

- adeguamento tecnologico dell'infrastruttura con il sistema ATC (*Automatic Train Control*), esteso su circa 6.500 km di rete (e 2.000 rotabili), collegato ad un recupero di circa 5.800 "secondi agenti" in cabina, con costo stimato in circa 284 milioni di euro/anno (£ 550 mld/anno);
- adozione del Dispositivo Vigilante (dispositivo automatico che permette il controllo sistematico della presenza vigile del personale di macchina e provvede, in mancanza, all'arresto del treno). In tal modo potevano crearsi le condizioni per la guida con un solo agente in cabina su tutti i 16.000 km di rete in concessione a RFI;
- benefici indotti ad iniziare dal 2001 e pieno raggiungimento nel 2004.

La Tabella 1 del Contratto di Programma, redatta coerentemente con tali ipotesi, prevedeva un valore iniziale del contributo pari a 236 milioni di euro (£ 456 mld) per il 2001 ed un importo decrescente negli anni successivi, fino ad annullarsi nel 2004.

Successivamente, sono intervenute delle modificazioni alle ipotesi originarie:

- il programma di realizzazione dell'ATC non è stato attuato ed è stato sostituito dal sistema SCMT (*Sistema di Controllo Marcia Treno*), da estendere a 10.500 km di linee;
- adozione del dispositivo vigilante per l'esercizio sui rimanenti 5.500 km di rete.

In occasione della precedente revisione della Tabella 1 (Addendum n° 2), essendosi concretizzato uno slittamento di due anni dei tempi di realizzazione per il

completamento dell'intero programma di interventi, era stato evidenziato un disallineamento fra i contributi annualmente corrisposti al Gestore dell'infrastruttura e gli sconti da esso applicati alle imprese ferroviarie: per tale motivo si è aggiornato il valore del K2 inizialmente previsto estendendolo per due ulteriori anni, con azzeramento nel 2006.

In occasione della presente richiesta di revisione, il Gestore propone un ulteriore aggiornamento del valore del K2, come di seguito descritto:

Descrizione	(importi in milioni di euro)				
	2001	2002	2003	2004	2005
Tab. 1 allegata al II° Addendum al CdP 2001-2005. K2	236	226	208	144	64
- richiesta revisione	236	226	208	216	159
Differenza K2 - Revisione vs. II° Add	-	-	-	72	95

Pertanto, le ipotesi assunte inizialmente, all'atto della stipula del Contratto di Programma, prevedevano l'attrezzaggio tecnologico di circa il 50% della rete nazionale, ed il recupero del secondo agente solo su queste linee.

Successivamente, la rivisitazione delle problematiche della sicurezza, in linea con gli sviluppi del settore in campo europeo, hanno portato ad ampliare ad oltre i due terzi l'ambito delle linee da attrezzare tecnologicamente, ed a individuare specifiche normative di esercizio atte comunque a consentire la presenza di un unico agente sulla restante parte della rete: in questo scenario tutta l'infrastruttura nazionale viene, quindi, resa idonea alla presenza di un solo agente in cabina.

Ciò ha comportato un prolungamento nel tempo del programma di attrezzaggio tecnologico/normativo dell'infrastruttura, allargato come detto a tutta la rete nazionale, e la possibilità di recuperare un numero molto superiore di "secondi macchinisti".

Inoltre l'adozione del Dispositivo Vigilante, già utilizzato a seguito di specifica prescrizione del Ministero con particolare riferimento ai treni merci, avverrà gradualmente, su tutti i treni impiegati nella parte di rete interessata dal programma. Deve essere precisato, ai fini che interessano la presente relazione, che il Ministero non ha ritenuto che l'adozione del solo dispositivo permettesse la condotta del treno, in sicurezza, con un macchinista solo. Tale possibilità si renderà operativa al completamento degli interventi tecnologici che permetteranno, a breve termine, lo svolgimento di altre funzioni oggi svolte dal secondo agente (secondo macchinista o capotreno abilitato) con particolare riferimento al riconoscimento segnali.

Il D.M. 44T/2000, nel disciplinare lo sconto che il gestore dell'infrastruttura corrisponde alle imprese ferroviarie, da un lato ha una struttura coerente con la nuova filosofia della sicurezza (e considera pertanto l'intera rete), dall'altro presenta dei valori economici tali da erogare, sull'intera rete, uno sconto che globalmente assume un valore coerente con le ipotesi originarie che prevedevano il recupero del "secondo macchinista" solo sul 50% della rete. Questa incoerenza di fondo fra i due dispositivi normativi che governano lo stesso flusso economico rende necessaria un'azione di riallineamento del contributo K2.

L'evoluzione della determinazione dei contributi di cui trattasi è riportata nella tabella seguente:

	2003	2004	2005
1) Contributo K2 come da CdP 2001-2005	79	0	0
2) Contributo K2 come da prima revisione Tab 1CdP 2001-2005 (II° Add)	208	144	64
3) Sconto del Gestore alle Imprese secondo ex DM44T/2000	256	216	159

In particolare, la tabella riporta nelle righe:

- 1) il contributo K2 annualmente corrisposto a RFI ai sensi del Contratto di Programma originario;
- 2) il contributo K2 annualmente corrisposto a RFI ai sensi della revisione della Tabella 1 di cui al secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;
- 3) lo sconto ex DM44T/2000 corrisposto da RFI alle imprese ferroviarie, dimensionato in base alla considerazione che, dopo alcuni mesi nei quali l'esercizio delle nuove tecnologie/normative sarà privo di effetti economici sul pedaggio, lo sconto venga meno dal cambio orario successivo a quello di attivazione di SCMT.

In definitiva, l'incremento del contributo K2 rispetto ai corrispondenti valori stimati in occasione della precedente richiesta di Revisione dello scorso anno è attribuibile alle seguenti cause:

- ritardata introduzione del dispositivo "Vigilante" che, dopo la circolare di attivazione del 22/11/2002, ha dovuto attendere al luglio del successivo anno per l'emanazione del provvedimento che consente l'allontanamento del capotreno

oltre il 1° rotabile e fino al 4°, limitatamente ai 5.500 km di rete fruibili con il dispositivo in questione;

- nuovo dimensionamento dello sconto in base alla necessità di accompagnare la messa a regime del Sistema SCMT (il primo treno con funzionalità piena SCMT è entrato in esercizio commerciale il 15/12/2003), concedendo alle imprese ferroviarie un periodo di “moratoria” pari a sei mesi tra la realizzazione dell’attrezzaggio tecnologico a terra ed i relativi effetti economici in termini di “abolizione” dello sconto K2.

Confermando, pertanto, il termine del 2005 come ultimo anno di corresponsione dello sconto (ma la questione dovrà essere considerata nella fase di definizione del Decreto sui canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura di cui all’art. 17 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188), è necessario adeguare la tabella 1 del Contratto di Programma stesso ai nuovi valori esposti nella riga 3 del prospetto precedente soltanto per gli anni 2004 e 2005. In sede di conguaglio 2004 (ai sensi dell’art. 17.1.b del Contratto di Programma), RFI potrà fare richiesta di compensazione dello squilibrio sul conto economico del gestore dell’infrastruttura fra contributo erogato e sconto applicato nel 2003.

In ogni caso, secondo le disposizioni del Contratto, il contributo relativo al “K2” è suscettibile di conguaglio sulla di base una rendicontazione che il Gestore è tenuto, annualmente, a fornire.

In definitiva, la Tabella 1 annessa al Contratto di Programma 2001-2005, modificata secondo quanto riportato nella Revisione di cui trattasi è la seguente (le cifre riportate tra parentesi indicano le differenze rispetto ai valori del II° Addendum al Contratto di Programma 2001-2005):

Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna,

Descrizione	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria	992	1.083	1.116	1.105	1.107
di cui:					
- manutenzione ordinaria stretto senso	992	1.006	1.039	1.062 (+ 60)	1.074 (+ 70)
- oneri per beni demaniali	0	77	77	13 (- 90)	13 (- 90)
- manut. eccezz, calamità	-	-	-	30 (+ 30)	(+ 20)
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208	216 (+72)	159 (+95)
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	5	8	10	13
Navigazione	48	48	48	48	48
TOTALE GENERALE <i>(Importi in milioni di euro)</i>	1.478	1.535	1.497	1.379 (+72)	1.327 (+95)

In ultimo, occorre evidenziare alcune considerazioni in merito ai conguagli per le somme versate in conto esercizio dallo Stato al Gestore, per gli obblighi di cui alla Tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005.

Ai sensi di quanto previsto dall'art.17, comma 1, del Contratto il Gestore dell'infrastruttura ha provveduto a trasmettere le rendicontazioni, certificate da apposita Società di revisione, degli oneri di cui alla citata Tabella 1, relativamente agli esercizi 2001 e 2002.

Al fine del conguaglio delle eventuali differenze annuali degli oneri a ciò soggetti, secondo quanto, altresì, previsto dall'articolo succitato, si rileva che:

- per l'esercizio 2001 la differenza tra oneri riconosciuti e quelli effettivamente rendicontati, è risultata pari a 47,16 milioni di € a credito per il Gestore;
- per l'esercizio 2002, tale differenza è risultata pari a 127,09 milioni di € a debito per il Gestore.

In considerazione del fatto che, come già detto ad inizio paragrafo, la Legge Finanziaria 2004 ha previsto risorse per gli oneri in conto esercizio in perfetto accordo alle richieste avanzate da RFI con la proposta di revisione della Tabella 1, e nell'attesa che RFI provveda a trasmettere le rendicontazioni per gli esercizi 2003 e

2004, nel 2005 si provvederà al conguaglio finanziario delle somme, in accordo a quanto previsto all'articolo 17, comma 2, del Contratto stesso.

A tale scopo saranno attivati contatti con i preposti uffici del Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di avviare le procedure connesse all'attività in argomento.

3.5 Articolo 5 – Modifica delle tabelle 2, 2 bis, 3, 4, e 5 allegato al Contratto

L'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE lo scorso 13 novembre, ha reso necessario modificare le tabelle 2, 2 bis, 3, 4, e 5 allegato al Contratto di Programma 2001-2005 (la tabella 6 è rimasta inalterata). Le motivazioni che costituiscono il presupposto per tale modifica sono:

- l'aggiornamento dei costi di alcuni interventi in corso e programmati;
- l'inserimento di una serie di nuovi progetti di investimento.

Le modifiche dei costi a vita intera dei progetti sono state supportate da Dossier di valutazione relativi a ciascun investimento, sulla base dei quali è stato costruito il PPI approvato dal CIPE il 13/11/2003.

Le nuove tabelle sono riportate di seguito (per completezza è stata inserita anche la Tabella 6, che, come detto, è rimasta inalterata):

Tabella 2 - Investimenti previsti dal Piano d'Impresa 1999-2003 di FS S.p.A. (articolo 8)

		Importi in Meuro					
Tipo Rete	Programma	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	2° Addendum al Cdp	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato	
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Adriatica	336	312		23		
	Direttrice Brennero	1.000	973	27			
	Direttrice Milano/Ventimiglia	1.008	819	139	50		
	Direttrice Milano-Venezia	774	706		68		
	Direttrice Tirenica Nord	439	439				
	Immobilitazioni immateriali	948	753	150	45		
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	134	50	4	59	21	
	Sistema Linee di accesso Goffardo	349	119	76	122	31	
	Itinerari internazionali	852		150	375	327	
	Riqualificazione stazioni	1.000	83			917	
	Tecnologie innovative diffuse	2.278				2.278	
			30	27		3	
			3	3			
			52	36	15		
		Sub-totale Rete Fondamentale	9.202	4.321	561	745	3.575
RETE COMPLEMENTARE	Ammodernamento infrastrutturale	31	31				
	Rete Calabria	332	293	24	15		
	Rete Sarda	215	155	60			
	Rete Siciliana	1.073	492	235	337	9	
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	2.247	1.840	67	340		
		Sub-totale Rete Complementare	3.889	2.813	385	692	9

NODI	Diretrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31		
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	362	185	32	145	
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12		158	
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	47		2	
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53		12	
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52		21	
		PRG di Roma Tuscolana/Casilina (fase)	54	2		52	
	Nodo di Torino	Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10		26	
		Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2 ^a fase)	54			54	
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4		25	
		Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	753	493	150	110	
		Linea Chivasso-Aosta	21	21			
	Nodo di Venezia	Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15			
Costruzione capannone Venezia Mestre		10	10	1			
Sub-totale Nodi			1.785	968	214	288	
DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (I Fase)	62	62			
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94		11	
		Sistema Controllo Marcia Treno (2 ^a fase)	1.033	801	232		
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antròdico-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Martigny, Riassetto, Stazione di	26	26			
		Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	150	199	
	Sub-totale Diffusi			1.639	1.046	382	199
	Totale generale			16.526	9.147	1.542	1.904
							3.932

Nota

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 2bis - Investimenti previsti nel Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato SpA trasferiti al Contratto di Programma 2001-2005 (articolo 9, 1° Revisione CdP 2001-2005)

Tipo Rete		Programma	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita (intera (con Congelato))	Coperture finanziarie al 31/12/2002	2° Addendum al CdP	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato		
FONDAMENTALE	RMTM	Asse Roma-Napoli	B.A.B. Roma-Napoli Via Formia	49	26		23			
		Direttrice Adriatica	Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	279	248		30			
		Direttrice Bologna-Venezia	Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	58	55		3			
		Direttrice Brennero	Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	292	267		25			
		Direttrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90				
		Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10				
		Direttrice Tirrenica Nord	Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	378	354		24			
		Sub-totale Rete Fondamentale				1.784	1.578	100	106	
		COMPLEMENTARE	RMTM	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	784	589	153		41
				Rete Calabria	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35		
Rete Siciliana	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido			199	116	48	35			
Sub-totale Rete Complementare				1.791	1.460	236	54			
NODI	RMTM			Nodo di Bologna	Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	26	26		1	
				Nodo di Genova	Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	146	129		17	
				Nodo di Napoli	Potenz. del Pass.te Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	223	203	13	6	
					Potenziamento infrastrutturale Milano-Leggò	206	151		55	
				Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	473	348	90	35	319
					Raddoppio Milano-Merlara	526	207			
		Nodo di Roma	Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	81	74		8			
			Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	361	336		25			
			Raddoppio Prenestina-Lunghezza	60	38		22			
			Nodo di Venezia	Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	141	130		10		
Sub-totale Nodi				2.242	1.641	103	179			
Totale generale				5.818	4.579	440	338			
							360			

Nota: I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 3 - Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9)

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Importi in Meuro				
		Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	2° Addendum al Cdp	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terzi e Nodo di Falconara (compreso adeguamento a sagoma tratti diretrrice Adriatica)	780	70	-	-	711
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	600	4	-	-	596
	Itinerario Napoli - Bari (fase Apice - Orsara)	2.500	219	-	-	2.281
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	1.855	16	-	37	1.802
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	1.540	56	564	-	921
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento (itinerari merci) ulteriore fase	62	-	-	62	-
	Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/Ancona (Studio)	1	-	-	1	-
	Sub-totale Rete Fondamentale	7.803	416	564	100	6.723
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	1.970	286	-	-	1.684
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	-	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-	-
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	140	140	-	-	-
	Venafro-Termini	1.101	-	-	5	1.096
	Battipaglia - Potenza - Metaponto	1.497	-	-	7	1.490
	Taranto - Metaponto - San Lucido	618	-	-	3	615
	S.Gavino-Sassari/Olbia	801	-	-	4	797
	Roma-Pescara	1.221	-	-	5	1.215
	Palermo-Trapani	640	-	-	28	612
	Siracusa-Gela	401	-	-	11	389
	Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	375	-	-	23	353
	Sub-totale Rete Complementare	8.943	426	77	86	6.353

NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	150	1	149		
	Sistemazione a PRG Firenze SMN	77	49		28	
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	2.300	15	41		2.234
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.392	10	30		1.352
	Nodo di Milano: 1° fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.200	10	46		1.144
	Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	624	11	613		
	Sub-totale Nodi	5.743	97	879	9	4.768
	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103				103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033		155		878
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516		250	60	206
DIFFUSI	Tecnologie di comunicazione (Rete Radio GSM-R - 2° e 3° fase)	240	196		44	
	Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	207	26	154	26	
	Rilevamento termico Boccole (2a fase)	36	15		21	
	Itinerari merci	181		60	60	61
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	99	42	51
	Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	134		34		100
	Sub-totale Diffusi	2.650	246	761	253	1.400
	Totale	25.139	1.185	1.816	904	21.235

Nota

I progetti evidenziati beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (c.d Legge Obiettivo)

Tabella 4 - Investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001-2005 (articolo 10)

Importi in Meuro

Descrizione Intervento	2001	2002	2003	2004	2005	Totale 2001-2005
Piano Straordinario di revisione della rete	-	631	-	-	-	631
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	284	376	542	542	542	2.287
Piano di upgrading della rete e degli impianti	-	-	-	1.000	1.100	2.100
Totale generale	284	1.007	542	1.542	1.642	5.018

Coperture finanziarie (incluso 2° Addendum CdP)	284	1.007	542		
Finanziaria 2004				1.542	
Art. 7 - 3° Addendum CdP					1.100
Ulteriori fabbisogni da Stato					542

Tabella 5 - Impegni del Gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (articolo 11)

Descrizione Intervento	Importi in Meuro				
	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	2° Addeendum al Cdp	Finanziaria 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	125	32	33	33	26
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	10	2
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	3	7
Studi e sperimentazioni	25	4	5	13	3
Totale generale	207	57	55	58	38

Tabella 6 - Progetti di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno (articolo 11)

Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Importi in Meuro		
			2° Addendum al CdP	Finanziata 2004	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	36	34	31
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	207	243	660
Totale generale	1.394	183	243	277	691

3.6 Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Legge 24 dicembre 2003, n.350 ("Legge Finanziaria 2004")

Il presente articolo, dispone che le risorse finanziarie recate dall'ultima Legge Finanziaria sotto forma di aumenti di capitale per investimenti del Gestore, siano ripartite nel modo seguente:

- 6.496 milioni di euro, a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 2 bis, 3, 4, 5, 6 e dei soli interessi intercalari 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;
- 204 milioni di euro, ad ulteriore finanziamento del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina, come meglio descritto al successivo paragrafo 3.8.

In particolare, le risorse indicate al primo alinea (6.496 milioni di euro), ripartite sulla base delle richieste di finanziamento per l'anno 2004 riportate nel PPI, sono così suddivise:

- 542 Meuro per Manutenzione straordinaria (35 % al Sud)
- 1.000 per il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti descritto in precedenza (35 % al Sud);
- 4.393 Meuro per investimenti (35 % al Sud);
- 561 Meuro per interessi intercalari dell'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli .

Il dettaglio di tale ripartizione, per singolo Obiettivo, è esplicitato nella precedente tabella vista al paragrafo 2.4 .

Gli importi appena esposti, relativi all'intera rete nazionale, trovano una corrispondenza per quanto attiene agli impegni previsti per il Mezzogiorno: il valore complessivo delle risorse pubbliche che saranno destinate nel 2004 a quest'area del Paese ammonta a 2.063 Meuro (35% del totale – non considerando gli interessi intercalari AV/AC), così ripartiti:

- 190 Meuro per Manutenzione straordinaria;
- 350 per il nuovo Piano di Upgrading della rete e degli impianti descritto in precedenza;
- 1.523 Meuro per investimenti sia in tecnologie che di potenziamento e sviluppo sulla Rete convenzionale.

Di seguito, si riporta la Tabella di dettaglio della ripartizione delle risorse di cui trattasi (Tabella 8 dell'Addendum).

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004

Descrizione Intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Raddoppio ed Elektrificazione Bari-Lecce	23.344.040	23.344.040						
Raddoppio Bologna-Verona	49.878.044	49.878.044						
Raddoppio Genova-Ventimiglia	67.824.112	67.824.112						
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	45.269.315	45.269.315						
Potenziamento Asse Livorno - Pisa	59.069.995	59.069.995						
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (comprese progettazioni)	122.000.000	122.000.000						
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	375.000.000	375.000.000						
Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	2.655.000	2.655.000						
Raddoppio Reggio C. - Melito	15.000.000	15.000.000						
Nodo di Palermo (progetto complessivo)	336.660.228	336.660.228						
Raddoppio Palermo-Messina	340.101.000	340.101.000						
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	145.074.913	145.074.913						
Collegamento Aeroporto Malpensa	1.704.308	1.704.308						
Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	11.568.396	11.568.396						
Quadruplicamento P.ta Susa-Stura (progetto complessivo)	109.996.651	109.996.651						
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	199.412.871	199.412.871						
B.A.B. Roma-Napoli Via Fornia	23.138.000		23.138.000					
Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari	30.209.635		30.209.635					
Adeguamento a norma ponte sul fiume Po	3.200.112		3.200.112					
Potenziamento Tecnologico BO-VR-Brennero	24.812.000		24.812.000					

Sistema Comando/Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24.379.696	24.379.696	24.379.696						
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	35.000.000	35.000.000	35.000.000						
Raddoppio Messina-Siracusa	18.604.604	18.604.604	18.604.604						
Quadruplicamento della linea Corticella-Castelmaggiore	699.761	699.761	699.761						
Potenziamento sistema di Comando/Controllo del Nodo di Genova	17.296.282	17.296.282	17.296.282						
Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	6.180.000	6.180.000	6.180.000						
Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco	54.999.910	54.999.910	54.999.910						
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	35.000.500	35.000.500	35.000.500						
Sistemazione a P.R.G. di Milano Certosa	7.600.381	7.600.381	7.600.381						
Potenziamento tratto urbano linea Roma-Viterbo	25.000.773	25.000.773	25.000.773						
Raddoppio Prenestina-Lunghezza	21.694.743	21.694.743	21.694.743						
Realizzazione sistema di comando e controllo dell'area Veneta C.le	10.271.978	10.271.978	10.271.978						
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	36.809.076	36.809.076	36.809.076						
Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62.000.000	62.000.000	62.000.000						
Integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/ Ancona (Studio)	1.000.000	1.000.000	1.000.000						
Venafro-Termoli	4.900.000	4.900.000	4.900.000						
Battipaglia - Potenza - Metaponto	7.380.000	7.380.000	7.380.000						
Taranto - Metaponto - San Lucido	2.900.000	2.900.000	2.900.000						
S. Gavino-Sassari/Olbia	3.700.000	3.700.000	3.700.000						
Roma-Pescara	5.400.000	5.400.000	5.400.000						
Palermo-Trapani	27.850.000	27.850.000	27.850.000						
Siracusa-Gela	11.450.000	11.450.000	11.450.000						
Partecipazione al capitale sociale "Stretto di Messina Spa"	22.500.000	22.500.000	22.500.000						
Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	148.967.086	148.967.086	148.967.086						

Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	41.276.750				41.276.750			
Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	30.170.000				30.170.000			
Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	45.670.862				45.670.862			
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	612.754.405				612.754.405			
SCC Rete Forte (fase ulteriore)	155.000.000				155.000.000			
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	250.000.000				250.000.000			
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	154.263.868				154.263.868			
Itinerari merci	60.000.000				60.000.000			
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	98.500.000				98.500.000			
Tecnologie sicurezza (apparecchiature controllo rotabili)	33.500.000				33.500.000			
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542.279.744				542.279.744			
Piano di upgrading della rete e degli impianti	1.000.000.000				1.000.000.000			
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33.180.129				33.180.129			
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	9.508.442				9.508.442			
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	2.503.118				2.503.118			
Studi e sperimentazioni	12.670.000				12.670.000			
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	33.566.000				33.566.000			
Programma di risanamento acustico e ambientale	243.415.690				243.415.690			
Interessi intercalari To-Mi-Na	560.600.000				560.600.000			
TOTALE GENERALE	6.498.362.421	1.904.558.874	338.088.376	1.815.992.048	1.542.279.744	57.861.689	276.981.690	560.600.000
Raddoppio Palermo-Messina: ulteriori finanziamenti (art.8, 3° Add CdP 01-05)	203.637.579	203.637.579						
TOTALE FINANZIARIA 2004	6.700.000.000	2.108.196.453	338.088.376	1.815.992.048	1.542.279.744	57.861.689	276.981.690	560.600.000

(importi in euro)

3.7 Articolo 7 – Ripartizione dei finanziamenti di cui all'art. 11, lettera "b" del Secondo Addendum al C.d.P. 2001-2005

Come sopra riferito, il Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 provvede a ripartire le risorse recate in tabella D dalla Legge Finanziaria 2003 (3.942 milioni di €).

Come è noto, le risorse recate dalla citata Legge Finanziaria non risultavano sufficienti alla copertura, per l'anno 2003, della manutenzione ordinaria dell'infrastruttura e di tutti gli investimenti riportati nel Piano.

Per quanto concerne la manutenzione, in particolare, la stessa Legge Finanziaria 2003 autorizza il Gestore a compensarne gli oneri anche attraverso l'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione di cui alla Legge n. 448/1998. In considerazione di ciò l'Addendum provvedeva, nel testo esaminato dal CIPE nel luglio 2003, a modificare il Contratto di Programma prevedendo che la copertura degli oneri di manutenzione ordinaria potesse avvenire, oltre che mediante contributi in conto esercizio, anche attraverso aumenti del capitale societario (in tale senso si era inizialmente espresso anche il Ministro dell'Economia e delle Finanze).

Pertanto, per completare la copertura di tutti gli interventi programmati, lo schema di Secondo Addendum, all'art. 11, provvedeva a riallocare una parte delle risorse precedentemente stanziare per il finanziamento del sistema AV/AC TO-MI-NA e non effettivamente utilizzate al 31/12/2002 (data di subentro di Infrastrutture S.p.A. nel finanziamento del sistema), pari, globalmente, a 6.569 milioni di €. In particolare, nel testo approvato dal CIPE il 25/07/2003, si provvedeva a destinare:

- a) 139 milioni di euro per interessi intercalari relativi alla linea AV/AC TO-MI-NA;
- b) 1.116 milioni di euro per provvedere alla copertura degli oneri relativi alla manutenzione ordinaria per l'anno 2003.

La restante parte delle risorse "liberatesi" grazie al subentro di ISPA nel finanziamento della TO-MI-NA, invece, è stata riportata in economia con la recente Legge Finanziaria 2004 che, in tabella E, opera una riduzione al capitale sociale di F.S. di 5.314 milioni di € ($5.314 = 6.569 - 139 - 1.116$).

I 1.116 milioni di € che risultano erogati nel 2003 (in quanto compresi nell'ammontare delle erogazioni di cassa di cui alla tabella F della Legge n. 289/2002), non sono stati defianziati dalla Legge Finanziaria del 2004.

Nel frattempo, con nota del 13 ottobre 2003, il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha comunicato all'Amministratore Delegato di F.S. S.p.A. che il fabbisogno relativo alla manutenzione ordinaria 2003 dovrà essere coperto - come effettivamente è già avvenuto - con risorse generate in autofinanziamento (e non facendo ricorso a parte delle erogazioni riconducibili ad aumento del capitale sociale).

Ciò ha determinato la necessità di ridefinire l'allocazione dei 1.116 milioni di € di cui all'art. 11 del Secondo Addendum.

Al fine di concludere al più presto l'iter di approvazione e pervenire rapidamente alla sottoscrizione - già tardiva - del 2° Addendum, si è provveduto a rimandare detta allocazione al presente 3° Addendum al Contratto di Programma.

L'articolo 7 del Terzo Addendum, quindi, propone di destinare i 1.116 milioni di euro secondo la seguente modalità:

- 1.100 milioni di € per far fronte ai fabbisogni relativi all'anno 2005 per il progetto di investimento "Piano di upgrading della rete e degli impianti" di cui alla Tabella 4 del Contratto di Programma 2001-2005, così come modificata dal presente schema di Terzo Addendum;
- 16 milioni di € per uno specifico "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud".

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

La scelta di finanziare il Piano di upgrading, inoltre, è stata determinata dal fatto che detto piano risulta, ad oggi, già determinato per il biennio 2004-2005 e, pertanto, non risentirà di eventuali nuovi indirizzi che potrebbero emergere all'atto dell'esame del prossimo aggiornamento del Piano di Priorità degli investimenti, dal quale scaturirà la richiesta di nuove risorse, per gli altri investimenti infrastrutturali, da porre a carico della Legge Finanziaria per l'anno 2005.

Si evidenzia, come peraltro già noto, che la quota delle risorse relative al piano di upgrading, destinate al Mezzogiorno è pari a circa il 35% delle stesse.

Proprio per confermare l'attenzione attribuita all'aspetto "sicurezza", nell'articolo è previsto l'impegno per il gestore, in relazione al "Piano di upgrading della rete e degli impianti":

- a fornire, innanzitutto, la pianificazione temporale e finanziaria del programma di interventi e la loro localizzazione;
- a fornire, in occasione della relazione annualmente resa sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dai Contratti di Programma (Legge 238/1993), dettagliate informazioni sullo stato di esecuzione del Piano, con riferimento alla pianificazione fornita ed utilizzando lo stesso schema adottato per riferire sull'attuazione del "Piano straordinario di revisione della rete" di cui all'Accordo Preliminare al Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, con specifico riferimento ai lavori da avviare, a quelli in corso ed agli interventi ultimati.

Infine vengono previste specifiche disposizioni per il "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud". Si dispone, infatti, che il Gestore possa a questo attingere, previa informazione al Ministero, per far fronte ad eventuali necessità di ulteriori finanziamenti per progetti ubicati nel Mezzogiorno d'Italia. L'utilizzo del fondo sarà oggetto di monitoraggio, secondo le procedure già in essere per gli investimenti.

3.8 Articolo 8 – Ulteriori investimenti sulla rete convenzionale

Nel tempo intercorso tra l'approvazione del citato aggiornamento del Piano delle Priorità e la stesura dell'Addendum di cui trattasi, l'Amministratore Delegato di R.F.I., con nota del 05/03/2004, ha rappresentato l'esigenza di adeguare le valutazioni di costo del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina e di provvedere alla copertura degli ulteriori fabbisogni (pari a 210 milioni di €) al fine di avviare la procedura di gara e procedere all'affidamento delle opere relative alla prima fase dell'intervento, da Fiumetorto ad Ogliastrillo.

Per quanto riportato in detta nota, il costo della tratta da Fiumetorto a Castelbuono previsto pari a 780 milioni di € nel PPI approvato dal CIPE il 13/11/2003 (comprensivo di 55 milioni di € per oneri di acceleramento), in relazione alle ultime valutazioni conseguenti alla chiusura dell'iter autorizzativo, è stato stimato in 990 milioni di €. Secondo RFI, gli incrementi sono ascrivibili, in particolare, alla valorizzazione delle prescrizioni intervenute, all'adeguamento delle tariffe ai più recenti livelli di mercato, nonché alla quantificazione degli oneri per l'affidamento a contraente generale.

Stante la ristrettezza dei tempi disponibili, al fine di evitare una eccessiva dilatazione dei tempi dovuta alla necessità di attendere l'emanazione della prossima Legge Finanziaria per reperire le ulteriori risorse necessarie, in considerazione della necessità di pervenire, in tempi brevi, all'affidamento dei lavori relativi alla tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, l'Addendum destina, sempre a carico dei fondi già stanziati dalla Legge Finanziaria 2004, 204 milioni di € ad ulteriore finanziamento del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina (detto progetto usufruisce, inoltre, di un finanziamento pari a 340 milioni di €, secondo quanto riportato nel prospetto dei fabbisogni per il 2004 evidenziato dal PPI approvato dal CIPE).

Al fine di completarne la copertura finanziaria, ove fosse confermata l'esigenza dell'importo complessivo oggi previsto, resta ferma la possibilità, per il Gestore, di attingere al fondo di riserva di cui al paragrafo precedente.

L'incremento complessivo di costo del Progetto di raddoppio sopra citato sarà definitivamente riconosciuto subordinatamente all'adempimento, da parte del Gestore, di quanto previsto dalla Delibera CIPE n. 103/2003 in merito alla esplicitazione delle motivazioni che hanno determinato detto incremento e della predisposizione di un apposito quadro finanziario, riepilogativo delle singole voci di

costo, che RFI dovrà fornire in occasione del prossimo aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti.

3.9 Articolo 9 – Programma delle Opere Strategiche

L'articolo in questione evidenzia che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 12, comma 2, del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, lo schema di Addendum presenta in allegato (Allegato A) la Tabella dei "nuovi progetti di Legge Obiettivo", disposta per l'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE il 13/11/2003.

Sempre in merito ai progetti di Legge Obiettivo, inoltre, in ottemperanza ad una specifica prescrizione del CIPE (Delibera n. 103 del 13/11/2003), il Gestore dell'infrastruttura ha fornito una tabella di raccordo tra le indicazioni fornite nel PPI e quelle riportate negli allegati della delibera n. 121/2001. Detta tabella è riportata in allegato alla presente relazione.

3.10 Articolo 10 – Clausola di continuità

Il presente articolo prevede che tutte le clausole e le pattuizioni di cui al Contratto di Programma e agli Addendum 1 e 2 al Contratto stesso, rimangano valide ed invariate laddove non siano state espressamente modificate e, comunque, non siano in contrasto con quanto riportato nello schema di Addendum di cui trattasi.

4 Considerazioni finali

Lo schema di Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 è stato impostato sulla base:

- delle disposizioni previste dal Secondo Addendum al Contratto stesso;
- dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti ferroviari approvato dal CIPE il 13 novembre 2003;
- delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2004 relativamente all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In particolare, l'approvazione da parte del CIPE dell'aggiornamento del Piano di Priorità degli Investimenti ferroviari, ha comportato la necessità di adeguare le Tabelle allegate al Contratto di Programma alle modifiche recate dal Piano alla stima del costo di alcuni progetti, all'inserimento di nuovi progetti - in particolare nel campo della sicurezza - alla manifestata necessità di ulteriori finanziamenti per alcuni progetti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 ed all'opportunità di accorpate alcuni progetti riguardanti fasi diverse del medesimo oggetto (ad es. i progetti afferenti al Nodo di Palermo).

L'Addendum, inoltre, opera la ripartizione delle risorse recate dalla tabella D dell'ultima Legge Finanziaria al fine di contrattualizzare, con R.F.I., l'apporto dei nuovi finanziamenti necessari ad attuare, per l'anno 2004, il programma degli investimenti approvato dal CIPE.

A tale proposito, le risorse che la Legge Finanziaria ha recato in aumento al capitale societario del Gestore coprono le necessità relative agli investimenti previsti, per l'anno in corso, sulla rete convenzionale dal Piano di Priorità degli investimenti, compreso l'importo degli interessi intercalari inerenti la linea AV/AC TO-MI-NA.

Tali risorse, inoltre, permettono l'ulteriore finanziamento del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina, necessario per pervenire, in tempi brevi, all'affidamento dei lavori relativi alla tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, e consentire l'effettivo avvio della realizzazione di un'importante opera nel Mezzogiorno.

Infine, in relazione a quanto disposto dal Secondo Addendum, che prevede che gli oneri di manutenzione ordinaria 2003 vengano coperti in autofinanziamento da R.F.I., si provvede alla ripartizione di una quota delle risorse (precedentemente allocate per investimenti sulla linea AV/AC TO-MI-NA e non utilizzate al 31/12/2002) che risultano "liberate" per gli effetti del nuovo schema di finanziamento adottato.

Tale ripartizione permette il completamento del finanziamento del "Piano di upgrading della rete e degli impianti" (1.100 milioni di € afferenti alla seconda annualità), ed il finanziamento di un "Fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud" (16 milioni di €).

Si segnala, comunque, l'esigenza, emersa nel corso degli approfondimenti connessi alla predisposizione del presente schema di Addendum, di valutare la possibilità di reperire - già in occasione della predisposizione del nuovo PPI e nelle fasi di elaborazione della Legge Finanziaria del prossimo anno - ulteriori finanziamenti per la soppressione o il miglioramento dell'esercizio dei passaggi a livello ubicati nel Mezzogiorno e nel resto d'Italia, in coerenza con l'impegno preso, in tal senso, dal Ministero, in occasione dell'approvazione, da parte della Conferenza Unificata, del Piano di soppressione dei P.L. ubicati sulle principali linee regionali. Ulteriori risorse potranno consentire di intervenire su un maggior numero di passaggi a livello rispetto a quelli previsti dall'attuale Piano di soppressione e contribuire al miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario.

Allegato alla Relazione illustrativa sul
Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005

PPI / Programma delle Opere Strategiche.
Tabella di raccordo.

Sistema	Infrastruttura strategica	Descrizione progetto in CdP/PPI	Costo	Disponibilità	COSTO PPI 2003	COSTO Aggregato	Disponibilità al 31/12/2003	Stato (aumenti capitale)	Stato (Legge Obiettivo)	Ispe	
Sistema Valichi	Frejus	Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale	1.807,6	0,0	2.278,0	2.278,0	0,0	2.278,0	0,0	0,0	
	Sempione	Studio Valico Sempione (compreso studio galleria elicoidale tra Dornocassola e Iselle)			2,0			0,0	0,0	2,0	0,0
		Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Laveno-Luino	1.807,6	0,0	1.270,0	1.872,0	0,0	0,0	1.270,0	1.270,0	0,0
Brennero	Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Clleggio-Arona			600,0				0,0	600,0	0,0	
	Valico del Brennero (Fortezza-Innsbruck)	2.582,3	0,0	2.200,0	2.200,0	0,0	0,0	0,0	2.200,0	0,0	
		Sub totale Sistema Valichi	6.197,5	0,0	6.350,0	6.350,0	0,0	2.278,0	4.072,0	0,0	
		di cui nuovi di Legge Obiettivo	0,0	0,0	4.072,0	4.072,0	0,0	0,0	4.072,0	0,0	
Corridoio Plurimodale Padano	Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)	Sistema AV/AC: Milano-Veneto-Padova (inclusi nodi)	8.652,0				284,0	0,0	0,0	8.368,0	
		Sistema AV/AC: Traffico Torino-Milano (incluso nodo di Tonno)	7.158,0				1.101,5	0,0	0,0	6.056,5	
		Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento Italia Bergamo-Seregno)	1.000,0					82,6	917,4	0,0	0,0
		Quadruplicamento Padova-Mestre	439,0	0,0		23.440,0		439,0	0,0	0,0	0,0
		Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62,0					0,0	62,0	0,0	0,0
		Nuova linea AV/AC: Venezia - Trieste: Italia Ronchi-Trieste	1.929,0					0,0	0,0	1.929,0	0,0
		Nuova linea AV/AC: Venezia - Trieste: Italia Veneto-Ronchi (completamento)	4.200,0					0,0	0,0	4.200,0	0,0
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48,2					46,5	1,7	0,0	0,0
		Potenziamento infrastrutturale Milano-Lecco (*)	205,7					150,7	55,0	0,0	0,0
		Raddoppio Milano-Mortara (*)	526,0					206,6	319,4	0,0	0,0
		Stesimazione Nodo di Novara	49,1					49,1	0,0	0,0	0,0
		Accessibilità da nord a Malpensa	1.200,0	392,0		2.500,9		0,0	0,0	1.200,0	0,0
		Potenziamento linea Gallarate-Rho	287,0					0,0	0,0	287,0	0,0
		Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	185,0					0,0	0,0	185,0	0,0
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,1	0,0		2.300,0		24,3	2.275,7	0,0	0,0		
		Sub totale Corridoio Plurimodale Padano	10.326,0	392,0	28.240,9	28.240,9	2.384,3	3.631,2	7.801,0	14.424,5	
		di cui nuovi di Legge Obiettivo	7.801,0	0,0	7.801,0	7.801,0	0,0	0,0	7.801,0	0,0	

Sistema	Infrastruttura strategica	Descrizione progetto in CdP/PPI	Costo	Disponibilità	COSTO PPI 2003	COSTO Aggregato	Disponibilità al 31/12/2003	Stato (documenti capitale)	Stato (Legge Obiettivo)	Ispe
Corridoio Pluri-modale Tirreno-Brennero	Asse ferroviario Brennero-Verona-Padova-La Spezia	Linea Pontenolese: completamento raddoppi			2.194,0		0,0	0,0	2.194,0	0,0
		Potenziamento infrastrutturale Pontenolese	1.510,6	346,6	557,1	2.885,3	511,8	45,3	0,0	0,0
		Potenziamento itinerari Tirreno-Brennero e transpodano			134,3		134,3	0,0	0,0	0,0
		Sub totale Corridoio Pluri-modale Tirreno-Brennero	1.510,6	348,6	2.885,3	2.885,3	646,1	45,3	2.194,0	0,0
Corridoio Pluri-modale Tirreno-Nord Europa	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Navara-Milano	Raddoppio Genova-Ventimiglia			549,0		481,3	67,7	0,0	0,0
		Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)			623,6		10,8	612,8	0,0	0,0
		Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratto Andora-Finale)	4.379,6	785,0	1.540,3	7.466,5	619,7	920,6	0,0	0,0
		Terzo valico dei Giovi			4.719,0		198,0	0,0	0,0	4.521,0
		Varianze della linea Genova-Ventimiglia nella tratta Pegli-Voltri			34,6		34,6	0,0	0,0	0,0
		Quadruplicamento linea Chiasso-Monza			1.412,0		0,0	0,0	1.412,0	0,0
		Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	1.243,1	139,4	1.200,0	2.674,0	10,3	1.189,7	0,0	0,0
		Potenz. impianti MI-Chiasso e grande Nord-Est (fase)			62,0		62,0	0,0	0,0	0,0
		Raddoppio Palermo-Messina			1.431,1		1.091,0	340,1	0,0	0,0
		Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio			1.970,0		286,1	1.683,9	0,0	0,0
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia			1.855,0		102,3	17,6	0,0	0,0
		Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti			4.300,0		16,2	1.838,8	0,0	0,0
		AV/AC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria			22.000,0		0,0	0,0	0,0	0,0
		Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria			230,0		0,0	0,0	0,0	0,0
		Nuovo collegamento Palermo-Catania			4.000,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Raddoppio tratta Catania - Siracusa			1.500,0		0,0	0,0	0,0	0,0		
Velocizzazione tratta Catania - Siracusa			76,0		0,0	0,0	0,0	76,0		
		Sub totale Corridoio Pluri-modale Tirreno-Nord Europa	17.914,3	1.125,9	47.623,5	47.623,5	2.912,4	6.672,1	33.518,0	4.521,0
		di cui nuovi di Legge Obiettivo			33.518,0	33.518,0	0,0	0,0	33.518,0	0,0
Corridoio Pluri-modale Adriatico	Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Raddoppio Bari-Taranto (*)			419,0		378,0	41,0	0,0	0,0
		Raddoppio della Pescara-Bari (*)	742,1	682,2	458,0	1.095,0	458,0	0,0	0,0	
		Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce			217,9		194,6	23,3	0,0	0,0
		Sub totale Corridoio Pluri-modale Adriatico	742,1	682,2	1.095,0	1.095,0	1.030,6	64,4	0,0	0,0
		di cui nuovi di Legge Obiettivo			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Dati PPI 2003
COPERTURA FABBISOGNI

DELIBERA CIPE

Sistema	Infrastruttura strategica	Descriptione progetto in CdP/PPI	Costo	Disponibilità	COSTO PPI 2003	COSTO Aggregato	Disponibilità al 31/12/2003	Stato (eventi capitale)	Stato (Legge Obiettivo)	Ispa
Corridoio Plurimodale Centrale	Asse ferroviaria Bologna-Verona-Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	1.446,1	38,7	810,2	3.310,2	760,3	49,9	0,0	0,0
	Asse Brennero	Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero)			2.500,0		0,0	0,0	2.500,0	0,0
	Asse Milano-Firenze	AV/AC Milano-Bologna-Firenze (inclusi nodi)	1.291,1	0,0	14.403,0	14.403,0	1.854,6	0,0	0,0	12.548,4
Sub totale Corridoio Plurimodale Centrale			2.737,2	38,7	17.713,2	17.713,2	2.614,9	49,9	2.500,0	12.548,4
di cui nuovi di Legge Obiettivo			2.500,0		2.500,0	2.500,0	0,0	0,0	2.500,0	0,0
Ponte sullo Stretto di Messina		Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	ND	0,0	305,0	305,0	0,0	0,0	305,0	0,0
Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara	Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara	1.926,4	273,7	234,4	3.455,8	234,4	0,0	0,0	0,0
		Direttiva Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabiano			1.868,0		0,0	0,0	1.868,0	0,0
	Passo Corse Rieti	Direttiva Orte-Falconara: Raddoppio FM 228-Castelfranco			573,0		0,0	0,0	573,0	0,0
		Raddoppio Spoleto-Terme e Nodo di Falconara (*)			780,3		69,7	710,6	0,0	0,0
	Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	Linea Passo Corse Rieti	335,7	0,0	754,0	754,0	0,0	0,0	754,0	0,0
	Potenziamento Infrastr. Gioia Tauro - Taranto con velocizzazione della tratta Sibari - Cosenza	182,3	42,9	42,9	42,9	42,9	0,0	0,0	0,0	
Sub totale Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica			2.444,4	316,6	4.252,6	4.252,6	347,0	710,6	3.195,0	0,0
di cui nuovi di Legge Obiettivo					3.195,0	3.195,0	0,0	0,0	3.195,0	0,0
Sistema Urbani	Nodo di Catania	Nodo di Catania: Intervento stazione centrale	516,5	0,0	507,0	507,0	0,0	0,0	507,0	0,0
		Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	ND	ND	1.392,0	1.392,0	10,3	1.361,7	0,0	0,0
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (fase)	ND	ND	169,7	169,7	11,9	157,8	0,0	0,0
Sub totale Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica			516,5	0,0	2.068,7	2.068,7	22,2	1.539,4	507,0	0,0
di cui nuovi di Legge Obiettivo					507,0	507,0	0,0	0,0	507,0	0,0

Sistema	Infrastruttura strategica	Descriptione progetto in CdP/PPI	Costo	Disponibilità	COSTO PPI 2003	COSTO Aggregato	Disponibilità al 31/12/2003	Stato (argumenti capiale)	Stato (Legge Obiettivo)	Ispe
Linea Aosta-Mantigny	Linea Aosta-Mantigny	Chivasso-Aosta	ND	ND	20,7	21,4	21,4	0,0	0,0	0,0
	Linea Aosta-Mantigny	Studio di fattibilità Aosta-Mantigny			0,8		0,0	0,0	0,0	0,0
Sub totale Linea Aosta-Mantigny					21,4	21,4	21,4	0,0	0,0	0,0
di cui nuovi di Legge Obiettivo					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hub Interportuali	Scalo merci di Poggio Mirteto	Centro Intermediale del Tevere	258,2	0,0	55,0	55,0	0,0	0,0	55,0	0,0
Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	Collegamenti ferroviario con aeroporto di Venezia	ND	ND	220,0	310,0	0,0	0,0	220,0	0,0
		Collegamenti ferroviario con aeroporto di Verona			90,0		0,0	0,0	90,0	0,0
Sub totale Corridoi Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali					310,0	310,0	0,0	0,0	310,0	0,0
di cui nuovi di Legge Obiettivo					310,0	310,0	0,0	0,0	310,0	0,0
Riepilogo										
Costo (**)			42.646,9	2.904,0	110.920,6	110.920,6	9.978,9	14.990,8	54.457,0	31.493,9
Disponibilità (**)										
COSTO PPI 2003					54.457,0	54.457,0	0,0	0,0	54.457,0	0,0
COSTO Aggregato										
Stato (argumenti capiale)										
Stato (Legge Obiettivo)										
Ispe										

Note

- (*) Dati riferiti al progetto nella sua interezza, ancorchè solo una parte dello stesso sia assoggettata al regime di Legge Obiettivo.
- I dati relativi all'AV/AC TO-MI-NA sono al netto del valore delle contingencies.
- (**) Il totale è calcolato al netto delle poste non valorizzate (contrassegnate con "ND")



DELIBERA N. 23/2004

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
SEGRETERIA CIPE
Per copia conforme all'originale

L'IMPIEGATO ADDETTO
[Signature]

3° ADDENDUM AL "CONTRATTO DI PROGRAMMA 2001-2005 TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE E LE FERROVIE DELLO STATO S.P.A."

IL CIPE

VISTO l'art. 2, comma 1, della legge 4 giugno 1991, n. 186, istitutiva del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET);

VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'art. 3, comma 1, del D.P.R. 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, intitolata "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (c.d. "Legge obiettivo") e parzialmente modificata dalla legge 1° agosto 2002, n. 166;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che all'art. 75 prevede che la "Infrastrutture S.p.A." finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di uno o più patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema alta velocità/alta capacità", tra l'altro al fine di ridurre la quota a carico dello Stato e reperendo le risorse necessarie per i finanziamenti sul mercato bancario e su quello dei capitali secondo criteri di trasparenza e di economicità, e che - nell'ottica di preservare l'equilibrio economico-finanziario della Società - pone a carico dello Stato l'onere per il servizio della parte del debito nei confronti della Società stessa che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema predetto;

VISTA legge 24 dicembre 2003, n. 350, che, alla tabella D, reca un ulteriore apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. di 6.700 Meuro per il triennio 2004-2006 e, alla tabella E, in applicazione alle disposizioni della Ragioneria Generale dello Stato, prevede un definanziamento dell'apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per l'anno 2006, pari a 5.314 Meuro, come meglio specificato nella successiva "presa d'atto";

VISTO il decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2004, n. 191, che dispone una riduzione dello stanziamento del cap. 1541 (u.p.b. 3.1.2.8) per 75 milioni di euro;

[Handwritten mark]



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

VISTA la propria delibera 12 agosto 1992 (G.U. n. 202/1992) con la quale l'Ente FS è stato trasformato in Società per azioni ed in base alla quale l'esercizio del diritto di azionista compete, d'intesa, al Ministro dell'economia e delle finanze ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la nota del 31 luglio 2000 con la quale l'allora Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica ha approvato il progetto di riassetto societario della menzionata Società;

VISTO l'atto di concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A. di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, ed avente scadenza al 31 ottobre 2060;

VISTO il "Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica" sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 64/2001), e che è stato approvato con D.P.R. 14 marzo 2001;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria presentato dal Governo per il periodo 2003-2006 che dedica particolare attenzione al Mezzogiorno e quantifica la quota minima di risorse ordinarie da riservare a detta macroarea nel 30%, confermando le indicazioni contenute nel IV Rapporto 2000-2001 del Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione del Ministero dell'economia e delle finanze;

VISTO il Patto per l'Italia – Contratto per il lavoro stipulato tra il Governo e le parti sociali il 5 luglio 2002 che, del pari, prevede l'impegno del Governo ad assicurare che la quota di risorse ordinarie destinata agli investimenti nel Mezzogiorno sia non inferiore al 30% del totale della spesa del settore pubblico allargato;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria presentato dal Governo per il periodo 2004-2007 che conferma l'impegno al rispetto dell'obiettivo programmatico generale di destinare al Mezzogiorno il 30% del complesso delle risorse ordinarie per spese in conto capitale;

VISTO il contratto di programma 2001-2005, sottoscritto il 2 maggio 2001 dall'allora Ministro dei trasporti e della navigazione e dall'Amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, contratto sul quale questo Comitato ha espresso parere definitivo con delibera 4 aprile 2001, n. 44 (G.U. n. 102/2001), e visto in particolare l'art. 6, punto 3, di detto contratto, che pone a carico del gestore dell'infrastruttura l'onere di predisporre il piano di priorità degli investimenti (PPI) per modulare nel tempo la realizzazione delle opere di cui al contratto stesso e che demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze – di sottoporre a questo Comitato detto piano, anche al fine di rilevare il fabbisogno finanziario per le singole annualità;

VISTO lo Statuto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI Spa.), Società che, a seguito



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

della scissione parziale di FS S.p.a., è subentrata a tutti gli effetti a FS S.p.a. medesima nei rapporti in essere per quanto riguarda l'Atto di Concessione ed il Contratto di programma;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (suppl. ord. n. 51 a G.U. n. 68/2002), con la quale questo Comitato ha proceduto all'approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche ai sensi della legge n. 443/2001;

VISTA la delibera 28 marzo 2002, n. 12, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in ordine alla bozza di 1° addendum al contratto di programma 2001-2005, subordinatamente al recepimento di un complesso di indicazioni, e vista la delibera 2 agosto 2002, n. 66, con la quale questo Comitato stesso si è espresso positivamente in merito alla citata bozza di 1° addendum nella versione modificata in relazione alle osservazioni delle Commissioni parlamentari;

VISTA la delibera 29 settembre 2002, n. 85, con la quale questo Comitato ha approvato il Piano delle priorità degli investimenti ferroviari (PPI), nella versione settembre 2002, per l'anno 2003 anche per quanto attiene ai riflessi di ordine finanziario ed ha formulato una serie di indicazioni, tra l'altro prevedendo l'immediato avvio dello studio di fattibilità di 7 ulteriori interventi nel Mezzogiorno;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 29, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in ordine alla bozza di 2° addendum al contratto di programma 2001-2005, subordinatamente al recepimento di un complesso di indicazioni;

VISTA la delibera 13 novembre 2003, n. 103, con la quale questo Comitato ha approvato il PPI, nella versione ottobre 2003, anche per quanto attiene alle occorrenze finanziarie relative al 2004 ed ha formulato raccomandazioni in merito alla struttura del piano medesimo, all'aggiornamento delle stime e dei costi degli investimenti e agli investimenti nel Mezzogiorno, mentre per gli anni successivi al 2004 ha approvato il Piano suddetto in via programmatica condividendone il disegno di rete complessivo;

VISTA la delibera adottata in data odierna, con la quale questo Comitato ha formulato parere favorevole in merito alla bozza di 2° addendum nella versione modificata in relazione alle considerazioni di questo Comitato e alle indicazioni delle Commissioni parlamentari;

VISTA la nota n. 17786/E del 13 ottobre 2003 con la quale il Ministro dell'Economia e delle finanze ha comunicato all'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. che il fabbisogno relativo alla manutenzione ordinaria 2003 deve essere coperto con ricorso a risorse generate in autofinanziamento e non facendo ricorso ad erogazioni riconducibili ad aumento del capitale sociale;

VISTA la nota n. 1804/2004/SP del 18 marzo 2004, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di 3° addendum al contratto di



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

programma 2001-2005, corredato di relazione illustrativa contenente in allegato una tabella di raccordo tra PPI e Programma delle infrastrutture strategiche;

CONSIDERATO che con delibere n. 2/2003-24/2003-114/2003 sono state formulate indicazioni sulle modalità di finanziamento del sistema AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli in relazione alle disposizioni di cui al menzionato art. 75 della legge n. 289/2002;

PRENDE ATTO

- *per quanto concerne la bozza di addendum al Contratto di programma*
 - che lo schema di terzo addendum ha per oggetto
 - l'aggiornamento degli oneri della tabella 1 del Contratto (concernenti gli oneri per la manutenzione ordinaria, gli oneri per i coefficienti K1 e K2 da corrispondere agli utenti della rete, i contributi ex art. 5 DPR 277/1998, i contributi per l'obbligo di collegamenti ferroviari via mare);
 - l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti nel Contratto, in funzione di quanto riportato nel PPI – edizione ottobre 2003 ed a seguito dell'aggiornamento dei costi di alcuni interventi e dell'inserimento di una serie di nuovi progetti;
 - la ripartizione delle risorse recate dalla legge finanziaria 2004, in relazione ai fabbisogni previsti per il medesimo anno dal PPI – edizione ottobre 2003 (6.496 Meuro) ed alle maggiori esigenze evidenziate per il progetto "raddoppio Palermo-Messina" (204 Meuro), come appresso meglio esplicitato;
 - la allocazione di 1.116 Meuro resisi disponibili a seguito delle diverse modalità di finanziamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli e nell'originaria stesura del 2° addendum al Contratto di programma destinati alla copertura degli oneri di manutenzione ordinaria per l'anno 2003, poi assicurata con risorse generate in autofinanziamento: 1.100 Meuro vengono destinati a fronteggiare il fabbisogno 2005 per il progetto di investimento "piano di upgrading della rete", mentre 16 Meuro alimentano uno specifico "fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud";
 - che nel periodo intercorrente tra l'approvazione del PPI – edizione ottobre 2003 e la stesura della bozza di terzo addendum RFI ha rappresentato l'esigenza di adeguare le valutazioni del costo del progetto di raddoppio della linea Palermo-Messina e di provvedere alla copertura degli ulteriori fabbisogni, al fine di avviare la procedura di gara e procedere all'affidamento delle opere relative alla prima fase dell'intervento, da Fiumetorto ad Ogliastrillo;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- che la bozza di addendum destina, sempre a carico dei fondi già stanziati dalla legge finanziaria 2004 all'intervento di cui all'alinea precedente, 204 milioni di euro, in aggiunta al finanziamento di 340 milioni di euro già previsto nella citata edizione del PPI, prevedendo che l'incremento complessivo di costo venga definitivamente riconosciuto in sede d'esame di un rapporto di dettaglio che la Società ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze in occasione dell'aggiornamento del PPI;
- che l'articolazione dell'addendum risulta la seguente:

Tabella del Contratto di programma	Importo (Meuro)
Tabella 2 - investimenti previsti dal piano di impresa 1999-2003 di FS S.p.A.	1.905
Tabella 2 - investimenti previsti dal piano di impresa 1999-2003 di FS S.p.A.: raddoppio Palermo-Messina – ulteriori finanziamenti	204
Tabella 2 bis - altri investimenti previsti dal piano di impresa 1999-2003 di FS S.p.A. trasferiti al CdP 2001-2005	338
Tabella 3 - nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005	1.816
Tabella 4 - investimenti per la manutenzione straordinaria per gli anni 2001- 2005	1.542
Tabella 5 - impegni del Gestore dell'infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità	58
Tabella 6 - progetti di risanamento acustico ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'interno	277
Tabella 7 – oneri accessori sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	560
Totale	6.700

- che la quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno, al netto degli oneri accessori per il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli, è pari al 35% circa; e che, considerando anche i suddetti oneri, la quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno si attesta al 32% circa;
- che le tabelle del Contratto di programma originario, in linea con le indicazioni del PPI – edizione ottobre 2003, risultano ora integrate dalle seguenti tipologie di progetti: progetti rinvenienti dal precedente Contratto di programma 1994-2000, inseriti nella tabella 2 bis; nuovi progetti infrastrutturali inseriti nella tabella 3; sette nuovi progetti infrastrutturali nel Mezzogiorno relativi agli studi di fattibilità ex delibera n. 85/2002, mentre il "piano di upgrading della rete" viene inserito nella tabella 4;

- per quanto concerne la tabella di raccordo tra Piano delle priorità degli investimenti e Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata delibera n. 103/2003



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

che RFI S.p.A., in ottemperanza a quanto richiesto da questo Comitato con delibera n. 103/2003, ha predisposto una tabella di raccordo tra Piano delle priorità degli investimenti e Programma delle infrastrutture strategiche che riporta, per ciascuna infrastruttura strategica, la articolazione in interventi con indicazione del costo aggiornato al PPI – edizione ottobre 2003, delle disponibilità al 31 dicembre 2003 e delle indicazioni per la copertura dei fabbisogni;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sulla bozza di addendum al contratto di programma 2001-2005 nella stesura esaminata nell'odierna seduta

SUBORDINAMENTE

al recepimento delle seguenti indicazioni:

- evidenziazione, nella tabella 1 del Contratto, dell'avvenuto definanziamento di 75 milioni di euro di cui al decreto legge n. 168/2004 e adeguamento dell'importo delle voci incluse nella tabella stessa in relazione alle indicazioni provenienti dai ministeri competenti;
- individuazione, nell'ambito delle tabelle 2, 2 bis e 3, degli interventi per i quali il costo a vita intera è determinato su stime a base parametrica, conformemente alla distinzione operata nel PPI – edizione ottobre 2003 tra investimenti per i quali è almeno disponibile o in corso di approvazione la progettazione preliminare e quelli ancora allo stato antecedente;
- subordinazione, per quanto concerne gli studi di fattibilità relativi al Mezzogiorno di cui alla delibera n. 85/2002, della scelta dei progetti da sviluppare alla definitiva valutazione degli esiti degli studi stessi, dal momento che questi ultimi individuano più alternative cui corrispondono costi diversi;
- inserimento di una clausola che subordini l'utilizzo del "fondo di riserva per opere e progettazioni al Sud" a preventive autorizzazioni da parte di questo Comitato;
- aggiornamento della tabella di raffronto tra Piano delle priorità degli investimenti e 1° Programma delle infrastrutture strategiche che indichi dettagliatamente le fonti finanziarie disponibili ed il fabbisogno complessivo, fermo restando che il costo puntuale e la relativa copertura saranno definitivamente individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in sede di istruttoria sulle progettazioni relative ai singoli interventi;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

INVITA

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

- a inviare bozza dell'addendum alle Commissioni parlamentari per il prescritto parere;
- a sottoporre nuovamente lo schema di addendum a questo Comitato dopo la formulazione del parere da parte delle Commissioni parlamentari al fine di una valutazione collegiale delle osservazioni formulate dalle suddette Commissioni, qualora vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti della bozza esaminata da questo Comitato.

Roma, 29 settembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI