

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 315

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di *addendum* n. 2 al contratto di programma 2001-2005 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

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

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 24 novembre 2003)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Revisione del Contratto di Programma 2001-2005

Relazione Illustrativa

Roma, aprile 2003

Indice

1. Premessa	2
2. Il quadro generale di riferimento	4
2.1 Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005. Delibera CIPE n°66/2002	4
2.2 Il Piano di Priorità degli Investimenti. Delibera CIPE n° 37/2002	4
2.3 La legge Finanziaria 2003	7
2.4 Nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC. Delibera CIPE n° 2/2003	8
3. L'articolato	10
3.1 Articolo 1 – Conferma delle Premesse e delle Tabelle	10
3.2 Articolo 2 – Definizioni dei termini ricorrenti	10
3.3 Articolo 3 - Oggetto	10
3.4 Articolo 4 – Modifiche ed integrazioni all'art. 6 del Contratto (Obblighi generali del Gestore dell'infrastruttura)	11
3.5 Articolo 5 – Modifiche ed integrazioni all'art. 7 del Contratto (Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti)	13
3.6 Articolo 6 – Modifiche all'articolo 13 del Contratto (Pagamenti)	18
3.7 Articolo 7 – Modifiche all'articolo 14 del Contratto (Realizzazione del Programma AC)	18
3.8 Articolo 8 – Modifiche all'art. 20 del Contratto (Vigilanza e sanzioni)	24
3.9 Articolo 9 – Modifica delle Tabelle 2, 3, 4, 5 e 6 allegate al Contratto	24
3.10 Articolo 10 – Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 ("Finanziaria 2003")	33
3.11 Articolo 11 – Ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse To-Mi-Na	36
3.12 Articolo 12 – Disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al Programma delle Opere Strategiche	38
3.13 Articolo 13 – Ulteriori obblighi per il Gestore	39
3.14 Articolo 14 – Clausola di continuità	39
4. Considerazioni finali	40

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, di cui all' articolo 5 comma 5 del DPR 277/98;
 - 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 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.

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 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 C.I.P.E. 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 Il Piano di Priorità degli Investimenti. Delibera CIPE n° 85/2002

Il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), 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, si è ampliato rispetto ai contenuti originari tendendo ad individuare il quadro programmatico completo dello sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria nazionale.

Con delibera n.85 del 29 settembre 2002 il CIPE:

- ha approvato il PPI - nella versione elaborata nel mese di settembre 2002 - per gli aspetti finanziari limitatamente al 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi;
- ha preso atto che il Piano di Priorità degli Investimenti effettua il raccordo con il Programma delle Infrastrutture strategiche, individuando i progetti inclusi nel Contratto di Programma 2001-2005 che potranno usufruire delle procedure accelerate della Legge n. 443/2001 ed elencando 20 nuovi progetti previsti dal Programma stesso;

- ha altresì preso atto che, per quanto riguarda l'impegno di riequilibrio degli interventi a favore del Mezzogiorno, il Piano presenta significativi progressi rispetto alle precedenti versioni;
- ha impegnato il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ad integrare il PPI con l'avvio immediato dello studio di fattibilità di un gruppo di ulteriori 7 interventi nel Mezzogiorno individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- ha disposto che entro lo stesso periodo avrebbe proceduto ad esaminare, in relazione alle previsioni della Legge Finanziaria per il 2003, la proposta aggiornata di revisione del Contratto di programma 2001-2005;
- ha impegnato RFI a predisporre, entro il giugno 2003, una proposta di riprogrammazione degli interventi da sottoporre al Comitato, anche sulla base dei risultati degli studi di fattibilità citati in precedenza,

ed ha impegnato inoltre il Gestore:

- a proseguire le attività finalizzate a rendere costantemente congruente il Piano agli impegni di Governo;
- a porre a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze specifici sistemi di monitoraggio che consentano di ricondurre le contabilizzazioni ai singoli progetti ed alle rispettive fonti di finanziamento, di verificare l'effettiva accelerazione nella realizzazione delle opere rispetto ai tempi programmati e, infine, di rilevare l'andamento dei costi ed i motivi di eventuali scostamenti, nonché di rilevare le economie realizzate nella fase attuativa dei singoli progetti in modo da rendere possibile prevederne il successivo utilizzo.

Il Piano di Priorità approvato dal CIPE riporta, per alcuni degli investimenti in corso e programmati, un aggiornamento dei costi e dei tempi di realizzazione rispetto alle stime precedentemente indicate nei Contratti di Programma e prevede un programma di accelerazioni per sette progetti di investimento da realizzarsi nel Mezzogiorno d'Italia, con relativi maggiori oneri per complessivi 200 milioni di euro da assegnare nel 2003.

Il Piano è stato inviato alla Competenti Commissioni Parlamentari.

Di seguito si riportano due tabelle relative, rispettivamente, ai finanziamenti totali (compresa AV/AC) richiesti da RFI per l'anno 2003 ed il dettaglio della ripartizione delle risorse richieste, sempre per il 2003, per i progetti di investimento sulla rete convenzionale:

PPI: richieste totali per 2003		
	AV/AC 40% Stato	AV/AC 60% Stato
<i>Rete Convenzionale</i>	3.184	3.184
<i>di cui Obiettivo 1</i>		
<i>"Incremento sicurezza e obblighi di legge"</i>	615	615
<i>Mantenimento straordinaria (incluso PSRR)</i>	542	542
Totale Rete Convenzionale	3.726	3.726
<i>AVIAC TO-MLNA</i>	3.869	7.620
<i>AVIAC Resto Sistema</i>	389	389
<i>interessi intercalari</i>	290	263
Totale AVIAC	4.548	8.272
TOTALE GENERALE	8.274	11.998

PPI: dettaglio rete convenzionale

Incremento sicurezza e obblighi di legge	615
<i>Procedura Normale</i>	615
Sistema Controllo Merca Treno (2 fase)	232
Rilevamento termico Boccole (2 fase)	21
Sistema Controllo Merca Treno (3 fase - interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	60
Tecnologie di comunicazione	44
Sistemi informativi circolazione	15
Programma di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie	36
Interventi di risanamento acustico ed ambientale	207

Superamento colli di bottiglia sulle linee e nei Nodi	1.349
<i>Procedure Legge Obiettivo</i>	739
Raddoppio Bologna - Verona	139
Completamento raddoppio Genova - Ventimiglia	564
Raddoppio della Pescara - Bari	27
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	9
<i>Procedura Normale</i>	610
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	90
Quadruplicamento Ponte Susa - Stura (fase Dora - Stura)	150
Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	31
Potenziamento Pisa - Livorno	4
Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	236
Potenz. del Passante Villa Literno-Giunturo-Canoletta-Cesena/Torre Annunziata	14
Raddoppio Treviglio - Bergamo	10
Studio nuova linea ferroviaria Torino-Lione	76

Incremento qualità dell'offerta	177
<i>Procedura Normale</i>	177
Costruzione capannone Venezia Mestre	0,9
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	150
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	27

Valori in Misure

Efficientamento e produttività	289
<i>Procedura Normale</i>	289
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	32
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	16
Attrezzaggi tecnologici linee ed impianti inera rete compresa ulteriore fase	150
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52
Sistemi informativi manutenzione	14
Processi di omologazione di componenti e di certificazione di processi produttivi	0,9
Processo di omologazione ACS	3
Sistemi informativi e di omologazione	0,4
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	4
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	13
Studi e sperimentazioni	5

Sviluppo rete merci	252
<i>Procedure Legge Obiettivo</i>	150
Potenziamento infrastrutturale Pontremese	150
<i>Procedura Normale</i>	102
Itinerari merci	60
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	42

Ulteriori investimenti al Sud	563
<i>Procedure Legge Obiettivo</i>	220
Raddoppio Palermo - Messina	67
Raddoppio Bari - Taranto	154
<i>Procedura Normale</i>	282
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta - Ercolano	90
Raddoppio Reggio C. - Melito	24
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	48
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	60
Nuova linea Ferandina - Matera La Martella - Venusio	35
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Crotone	26
Totale generale	3.184

Fonte: In Mezzogiorno

2.3 La legge Finanziaria 2003

La Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003):

- assegna in Tabella D (rifianziamento 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 500.000, 1.000.000 e 2.442.000 migliaia di euro rispettivamente per gli anni 2003, 2004 e 2005, per un totale di 3.942.000 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 3.994.314 migliaia di euro per l'anno 2003;

Dettaglio fonti Tabella F	
cap.7122 - Art. 2.14 Legge 662/96	3.804.000
cap.7123/P - Art.10.1 Legge 30/98	1.808
cap.7123/P - Art.1.3 Legge 354/98	56.810
cap.7123/P - Art.3.1 Legge 354/98	129.114
Totale aumento capitale sociale a valere su stato previsione spesa MEF	3.991.732
cap.8128 - Art.144.12 Legge 388/2000	2.582
Totale trasferimenti a valere su stato previsione spesa MIT	2.582
TOTALE TRASFERIMENTI	3.994.314

(Valori in migliaia di euro)

Inoltre, superando sostanzialmente le questioni legate alla sostenibilità dello schema di finanziamento del Sistema AV/AC precedentemente adottato, la Legge, all'articolo 75:

- dispone che la Società per Azioni "Infrastrutture" finanzia prioritariamente gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità " e che, al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture Spa, è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture Spa che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema AV/AC;
- dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti eserciti la funzione di vigilanza e di controllo sull'attuazione della concessione relativa alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la parte inerente la realizzazione e la gestione del "Sistema AV/AC";

- autorizza il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria a compensare l'onere relativo alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria anche attraverso l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione di cui all'articolo 43, comma 5, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

2.4 Nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC. Delibera CIPE n° 2/2003

Il 31 gennaio scorso 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 nuova Legge Finanziaria.

Detto piano prevede che a partire dal 2003 lo Stato non provveda più direttamente al finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendo, 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, prendendo atto delle modalità di attuazione dell'art.75 della citata Legge 289/2002, il CIPE ha rilevato che - trattandosi dell'attuazione di una disposizione legislativa - nulla osta all'applicazione del nuovo meccanismo di finanziamento nelle more della revisione del Contratto di Programma 2001-2005.

Nella stessa seduta il Comitato ha deliberato che:

- 1) Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sottoponga al Comitato, come previsto nella delibera n. 85/2002, entro il primo trimestre 2003, la proposta aggiornata di revisione del citato contratto di programma;
- 2) entro la stessa data il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta al Comitato una relazione complessiva sull'asse ferroviario AV/AC TO-MI-NA (costo-copertura finanziaria e stadio di avanzamento), nonché un reporting trimestrale sullo stato di avanzamento della progettazione per verificare se il gap di capacità progettuale, in particolare per il Mezzogiorno, vada progressivamente riducendosi e relazionerà sugli ulteriori adempimenti e misure adottate ai sensi della richiamata delibera n. 85/2002;

- 3) in vista della revisione del contratto di programma di cui sopra, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti interessi il gestore della rete perché aggiorni il dossier di valutazione del progetto in questione.

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 €. Stante il nuovo piano di sfruttamento economico della linea, ciò comporta 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 €.

Per quel che riguarda l'impegno relativo al precedente punto 2) circa l'informativa sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, si fa presente che la maggior parte delle notizie richieste sono riportate nel Dossier di valutazione fornito da RFI, mentre altre notizie relative alla copertura finanziaria dell'opera ed all'attuale stato di attuazione sono riportate all'interno della presente relazione. A tale proposito, maggiori dettagli saranno forniti in occasione della Relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dai Contratti di Programma.

3 L'articolato

La Revisione di cui trattasi è costituita da 14 articoli e 9 Tabelle 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 della Revisione medesima.

Le Premesse costituiscono un elenco ricognitivo delle norme e degli atti propedeutici alla Revisione stessa 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 nella Revisione del Contratto.

3.3 Articolo 3 - Oggetto

Il testo dell'articolo specifica le finalità della Revisione:

- le 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);
- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del Contratto di Programma 2001-2005, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- 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 con Delibera CIPE 85/2002

- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- la copertura finanziaria di tutti i fabbisogni previsti, per l'anno 2003, dal Piano di priorità degli investimenti approvato dal CIPE.

3.4 Articolo 4 - Modifiche ed integrazioni all'art. 6 del Contratto (Obblighi generali del Gestore dell'infrastruttura)

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 - e le uscite (costi), al netto degli ammortamenti, connesse alla manutenzione ed alla gestione dell'infrastruttura stessa.

L'articolo 75, comma 5, della Legge Finanziaria 2003 autorizza il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria a compensare l'onere relativo alla manutenzione dell'infrastruttura anche attraverso l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione di cui all'articolo 43, comma 5, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

Pertanto, al punto 1 dell'articolo 6 del Contratto di Programma, si fa riferimento, tra le entrate del Gestore, oltre ai contributi pubblici in conto esercizio, a "partite compensative specificamente autorizzate".

Il Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 21 dicembre 2002 (Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 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 382.100.000 euro da corrispondere, per competenza e cassa nell'anno finanziario 2003, per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari.

Per l'anno 2003, pertanto, le risorse pubbliche a copertura dei costi in conto esercizio sono state ridotte, rispetto alle richieste del Gestore, di un ammontare equivalente ai costi totali di manutenzione ordinaria (1.119 milioni di euro, ivi compresi gli oneri per beni demaniali).

Quanto sopra, in relazione alle disposizioni recate dall'art. 75 della Legge Finanziaria, rende necessario che detti costi siano corrisposti, per l'anno 2003, in forma di aumento di capitale, consentendo poi al Gestore di ripianare le perdite che si

verificheranno sul suo conto economico tramite l'utilizzo del citato fondo di ristrutturazione.

Di seguito si riporta il quadro completo dei contributi pubblici in conto esercizio riportato nella proposta di revisione avanzata dal Gestore e trasmessa al CIPE, elaborata precedentemente alla emanazione della Legge 289/2002

Tabella 1 - Contributi pubblici in conto esercizio al Gestore dell'Infrastruttura, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola, la Sicilia e la Sardegna, per gli anni 2001-2005 (articolo 7).

Descrizione	Importi in Meuro				
	2001	2002	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria (compresi oneri per beni demaniali)	992	1.083 ^(*)	1.119	1.108	1.110
- di cui oneri per beni demaniali	0	77	77	103	103
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208	144	64
Contributi art. 5 DPR 277/98	0	5	9	11	14
Navigazione	48	48	48	48	48
TOTALE GENERALE	1.478	1.535	1.501	1.311	1.236
Δ rispetto all'attuale CdP		-3	138	152	73

(*) Sono stati considerati i minori contributi riconosciuti a RFI nella Finanziaria 2002 (cap. 1541)

TOTALE ESCLUSA MANUTENZIONE ORD.	382	203	126
---	------------	------------	------------

Infine, nel testo dell'articolo, restano confermati gli obblighi del Gestore di garantire l'accesso e la circolazione sull'infrastruttura alle imprese ferroviarie secondo principi di non discriminazione e di massimizzazione dell'uso della rete.

3.5 Articolo 5 – Modifiche ed integrazioni all’art. 7 del Contratto (Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti)

La soluzione adottata per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria, già descritta in precedenza, è meglio specificata in questo articolo:

in particolare, viene modificato il testo dell’art. 7, punti 1, 3-lettera a) e 6, del Contratto di Programma, stabilendo espressamente che la copertura degli oneri di manutenzione ordinaria della rete possa essere effettuata anche attraverso aumenti di capitale sociale e che il Gestore, ove questa evenienza si verifichi, è autorizzato a compensare dette spese di manutenzione attraverso l’utilizzo di idonee partite contabili.

Inoltre, la Tabella 1 della Revisione sostituisce integralmente la Tabella 1 di cui all’art. 7, punto 1 del Contratto di Programma 2001-2005, riportando un aggiornamento di alcuni oneri ed indennizzi da corrispondere al Gestore ed, in particolare, di quelli relativi alla manutenzione ordinaria ed agli extra costi di condotta “K2” (questi ultimi determinati dall’arretratezza tecnologica della rete ferroviaria che comporta costi aggiuntivi per l’effettuazione dei servizi di trasporto resi dalle imprese ferroviarie).

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

Per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, le motivazioni alla base della richiesta di aggiornamento sono costituite dalla gestione, da parte di RFI, di nuovi impianti attivati sulla rete ferroviaria in concessione (rete convenzionale), avviata successivamente alla sottoscrizione del Contratto. I relativi costi, quindi, non erano compresi nelle stime precedentemente riportate in Tabella 1).

In particolare, le stime dei costi aggiuntivi di manutenzione ordinaria generati dalle attivazioni di nuove linee ed impianti sulla rete convenzionale, nel periodo intercorso tra il secondo semestre del 2001 ed il primo quadrimestre del 2002 ammontano a circa 4,8 milioni di euro annui. L’analisi degli incrementi relativi ai costi di materiali, appalti e personale è stata effettuata, dal Gestore, in coerenza con la metodologia utilizzata per la redazione dei dossier di valutazione degli investimenti prendendo in considerazione le attivazioni più significative.

La tabella riprodotta di seguito riporta una sintesi delle variazioni di costo predette:

Variazione dei costi di Manutenzione per attivazioni nuovi impianti

Linea	anno	Materie	Appalti	Personale	Totale manutenzione
Raddoppio Ortona-Casalbordino	2002	0,143	0,035	0,340	0,518
Raddoppio Bologna - Verona	2002	0,061	0,014	0,151	0,226
Quadruplicamento Milano-Pioltello	2002	0,109	0,025	0,250	0,384
ACEI Melito	2002	0,011	0,004	0,053	0,068
Variante ed elettrificazione Montalto Rose - Cassano	2002	0,106	-0,002	0,061	0,165
SCC GE-RM e Pontremolese - Tecnologie di linea e opere civili (ACEI Orbetello)	2001	0,004	0,001	0,031	0,036
Raddoppio Camposampiero-Castelfranco	2001	0,062	0,015	0,156	0,233
Raddoppio Vigodarzere - Padova incluse modifiche nella stazione di Padova	2002	0,043	0,013	0,156	0,212
Raddoppio Russi-Ravenna e TLC ACEI di Russi - tratta Castelbolognese-Lavezzola	2001	0,077	0,018	0,151	0,246
Variante al valico di Tora Presenzano	2001	0,127	0,021	0,248	0,396
Collegamento CIS Nola-Rete FS (inclusa la stazione interporto di Nola)	2001	0,056	0,014	0,207	0,277
B.A. Casilina-Ciampino	2001			0,019	0,019
B.A. Ceccano-Frosinone	2001			0,007	0,007
Raddoppio PA-ME - Galleria Peloritani	2001	0,043	0,010	0,090	0,143
ACEI Siracusa	2001	0,016	0,005	0,105	0,126
Nodo Palermo Elettrificazione fra Palermo Notarbartolo e Tommaso Natale; Collegamento Palermo Notarbartolo- Punta Raisi elettrificato	2001	0,113	0,008	0,234	0,355
Raddoppio Targia - Siracusa	2001	0,030	0,011	0,124	0,165
B.A. Fiumefreddo - Giarre	2001			0,015	0,015
Adeguamento Traffico Merci linea Domo-Luino-Novara-Genova	2001	0,250	0,005	0,264	0,519
Sistemazione PRG Milano Certosa	2001	0,014	0,003	0,038	0,055
Elettrificazione Castelvetro-Piacenza	2001	0,046		0,029	0,075
Raddoppio S. Lorenzo-Ospedaletti	2001	0,140	0,032	0,391	0,563
				Totale	4,803

(milioni di euro)

Oltre a tener conto delle nuove attivazioni sopra citate, la richiesta di revisione inoltrata da RFI prendeva in considerazione anche gli oneri relativi alla gestione ed alla manutenzione delle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara (riportati nella tabella seguente), in conseguenza del loro trasferimento in capo al Gestore nazionale.

**Stima del Gestore: oneri aggiuntivi collegati alla gestione delle linee
Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara**

Importi espressi in milioni di euro

Descrizione	2003	2004	2005
Manutenzione ordinaria	3,0	3,0	3,0
K1	-	-	-
K2	compresi nelle stime totali	compresi nelle stime totali	compresi nelle stime totali
Contributi art. 5 DPR 277/98	1,0	1,0	1,0
Totale generale	4,0	4,0	4,0

In relazione a quanto disposto dall'art. 38, comma 9 della Legge n.166 del 1 agosto 2002, invece, dette linee continuano ad essere gestite a carico della Regione. Pertanto, nell'aggiornare la Tabella 1 del Contratto di Programma, non è stato considerato il relativo incremento di costo.

Per quanto concerne 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 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.

Allo stato attuale, la stima dei tempi di realizzazione conduce ad individuare per il 2006 il completamento dell'intero programma, con due anni di ritardo rispetto alle precedenti previsioni.

L'analisi dei ritardi nella realizzazione degli investimenti (con particolare riferimento a quelli relativi alle tecnologie riguardanti la sicurezza) è stata effettuata in occasione della predisposizione del Primo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (Deliberazioni CIPE del 28/03/2002 e del 02/08/2002), del Piano di Priorità degli investimenti e della Relazione al Parlamento (Deliberazione CIPE del 29/09/2002).

Allo stato attuale si può ritenere che il programma per la realizzazione del sistema SCMT non debba subire slittamenti rispetto alle previsioni del PPI.

Il Dispositivo Vigilante è già utilizzato, a seguito di specifica prescrizione del Ministero, con particolare riferimento ai treni merci, in relazione alla necessità di miglioramento delle condizioni di sicurezza nella circolazione ferroviaria; l'adozione di tale dispositivo 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.

L'analisi della situazione ha pertanto evidenziato un disallineamento fra i contributi annualmente corrisposti al Gestore dell'infrastruttura e gli sconti da esso applicati alle

imprese ferroviarie (azzeramento previsto della corresponsione dei primi dal 2004, dei secondi dal 2006)

Ciò provoca conseguenze negative sul conto economico di RFI, dovute alla predisposizione del nuovo programma di adeguamento ed attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura, coerente con gli standard europei.

La tabella 1 della Revisione del Contratto riporta, a partire dall'anno 2003, l'aggiornamento dei contributi pubblici relativi agli extra costi di condotta, superiori rispetto a quelli precedentemente stimati e decrescenti nel corso degli anni, in funzione del progressivo superamento dell'arretratezza tecnologica della rete.

L'andamento del contributo K2 è riportato nella tabella seguente.

Valori aggiornati del Contributo K2 e valori previsti nel C.d.P. 2001-2005

Importi espressi in milioni di euro

Descrizione	2003	2004	2005
Sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie	208	144	64
K2 previsto nel C.d.P. 2001-2005	79	0	0
Delta	129	144	64

Con la completa definizione delle varie fasi costituenti l'intero programma si provvederà ad un'eventuale revisione delle attuali previsioni, tenuto anche conto che, 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 la 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 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 (-3)	1.116 (+5)	1.105 (+5)	1.107 (+4)
- di cui oneri per beni demaniali	0	77	77	103	103
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208 (+129)	144 (+144)	64 (+64)
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 (-3)	1.497 (+134)	1.307 (+149)	1.232 (+68)

3.6 Articolo 6 – Modifiche all'articolo 13 del Contratto (Pagamenti)

Tale articolo modifica l'art. 13 del Contratto di Programma per far fronte alla mutata modalità di finanziamento dei costi di manutenzione ordinaria che, come detto, possono essere riconosciuti al Gestore come aumento di capitale sociale.

3.7 Articolo 7 – Modifiche all'articolo 14 del Contratto (Realizzazione del Programma AC)

Allo scopo di individuare un nuovo piano di realizzazione e di sfruttamento economico che consideri la struttura di finanziamento del sistema AV/AC delineata dalla nuova Legge Finanziaria, RFI, su richiesta del Ministero, ha rielaborato il dossier di valutazione del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Il costo complessivo dell'investimento è rimasto invariato rispetto a quello riportato nel PPI approvato dal CIPE (28.790 milioni di €, oltre agli interessi intercalari). Il nuovo dossier riporta i costi aggiornati dei singoli interventi, a fronte delle evoluzioni registrate dagli iter progettuali, autorizzativi ed espropriativi. L'aumento di costo di alcune tratte e nodi era comunque contemplato nella voce "contingencies" che, quindi, si è parallelamente ridotta.

Infatti, i costi e le attivazioni previste dal PPI per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli sono i seguenti:

PPI: dati linea AV/AC TO-MI-NA (al 31/12/2001)				
Opera	Costo a vita intera	Finanziato al 31.12.2001 (da Stato per competenza)	Contabilizzato al 31.12.2001	Data Attivazione
TORINO-MILANO	6.879	1.310	274	2008 (*)
MILANO-BOLOGNA	6.159	2.293	717	2007
BOLOGNA-FIRENZE	4.700		2.069	2007
ROMA-NAPOLI	5.154	3.541	3.391	2004 (**)
Costi di struttura	258		174	
FIRENZE-ROMA	351	52	49	
Nodo di TORINO	129	2	2	2004
Nodo di MILANO	72	22	21	2007
Nodo di FIRENZE	1.211	53	46	2004
Nodo di BOLOGNA	1.105	1.075	113	2010
Nodo di ROMA	568	549	100	2007
Nodo di NAPOLI	373	321	52	2005
Contingency	1.832	4	3	2008
TORINO-MILANO-NAPOLI	28.790	9.224 (***)	7.011	

(*) L'attivazione della sub-tratta Torino-Novara è prevista per il 2006

(**) Data riferita alla Roma-Gricignano; l'attivazione completa è prevista per il 2008

(***) La L. Finanziaria 2002 ha stanziato ulteriori 2.473 M€, dei quali 1.564 destinati per la TO-MI. Il totale finanziamenti al 2002 ammonta, quindi, a 11.697 M€ (competenza). Come "cassa", al 2002, il contributo dello Stato è pari a 5.128 M€

(valori in milioni di €)

Il rispetto del programma elaborato dal Gestore dell'infrastruttura presuppone, nel 2003, l'avvio della realizzazione di tutte le principali opere non ancora avviate.

PPI: AV/AC TO-MI-NA principali interventi da avviare nel 2003

tratta Torino-Milano	Sub-tratta Novara-Milano, comprensiva della nuova stazione di Rho Pero, porta lato ovest di Milano
tratta Firenze-Roma	2^ fase di adeguamento agli standard tecnici e prestazionali delle nuove linee AV/AC dell'esistente linea <i>Direttissima</i> Firenze-Roma
tratta Roma-Napoli	Sub-tratta Gricignano-Napoli, comprensiva della nuova stazione di <i>Napoli Afragola</i> , opere per le quali sono state recentemente avviate le espropriazioni, le indagini archeologiche e le bonifiche da ordigni bellici
nodo di Torino	Potenziamento degli impianti del nodo per consentire l'ottimale attestamento dei traffici AV/AC nel nodo
nodo Firenze	Realizzazione della nuova linea, interrata tra Castello e Campo Marte, della nuova stazione AV/AC, parimenti sotterranea, in località Belfiore-Macelli, e della sovrastante nuova stazione di corrispondenza con il traffico regionale e metropolitano

PPI: Riepilogo attività negoziali 2002-2003

Opera	Ammontare lavori affidati gennaio-agosto 2002 -	Ammontare lavori da affidare settembre-dicembre 2002	Ammontare lavori da affidare nel 2003
Tratta Torino-Novara	4.131	-	15
Tratta Novara-Milano	16	-	2.000
Tratta Milano-Bologna	31	160	50
Nodo Bologna	-	82	280
Tratta Bologna-Firenze	55	35	130
Nodo Firenze	1	4	280
Nodo Roma	2	86	15
Tratta Roma-Napoli	60	190	380
Nodo Napoli	2	2	70
Totale	4.298	559	3.220

(valori in milioni di euro)

L'avvio di tali interventi riveste una particolare valenza non solo perché consente di cantierizzare finalmente l'intero progetto del nuovo asse, ma anche per l'importanza funzionale ed urbanistica degli impianti previsti nelle aree urbane di Milano, Firenze e Napoli, che potranno riqualificare l'assetto viario, paesaggistico ed architettonico di intere zone periferiche di tali città.

Di seguito, si riporta, per ogni singola tratta, il quadro delle contabilizzazioni aggiornate al 30 settembre 2002 su dati di preconsuntivo.

Opera	Contabilizzato al 31.12.2001	Contabilizzato anno 2001	Contabilizzato anno 2002 (al 30/09/2002)
TORINO-MILANO	8	209	528
MILANO-BOLOGNA	717	402	457
BOLOGNA-FIRENZE	2.069	618	311
ROMA-NAPOLI	3.391	561	245
FIRENZE-ROMA	49	8	1
Nodo di TORINO	2	0	0
Nodo di MILANO	21	6	4
Nodo di FIRENZE	46	12	12
Nodo di BOLOGNA	113	16	26
Nodo di ROMA	100	20	35
Nodo di NAPOLI	52	16	15

(valori in milioni di €)

Come sopra accennato, il nuovo piano di realizzazione e di sfruttamento economico è stato sottoposto al CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003 (Delibera n.2/2003).

La tabella riportata di seguito illustra gli aggiornamenti dei costi e delle date di attivazione:

	Costo a Vita Intera		Date di attivazione aggiornate (compresi Nodi)	
	Dossier aggiornato	Dossier Febbraio	funzionale	completa
TORINO-MILANO	6.878	6.879	feb-06	dic-08
MILANO-BOLOGNA	6.335	6.159	apr-07	dic-08
BOLOGNA-FIRENZE	4.855	4.700	lug-08	feb-10
FIRENZE-ROMA	442	351	dic-07	
ROMA-NAPOLI	5.207	5.154	gen-05	giu-08
Nodo TORINO	129	129		
Nodo MILANO	73	72		
Nodo BOLOGNA	1.200	1.105		
Nodo FIRENZE	1.240	1.211		
Nodo ROMA	644	568		
Nodo NAPOLI	374	373		
Contingencies/Sistema di gestione	1.155	1.832		
Costi di struttura capitalizzati	258	258		
Totale To-Mi-Na	28.790	28.790		

(Valori in Meuro)

Le elaborazioni economico-finanziarie sono state effettuate con riferimento ad uno scenario che assume in capo ad R.F.I. S.p.A. la responsabilità di tutto l'indebitamento nei confronti di Infrastrutture S.p.A..

Essendo possibili molteplici ipotesi, anche in rapporto alle modalità ed ai tempi di erogazione dell'integrazione da Stato, l'aggiornamento elaborato da RFI considera una serie di scenari di valutazione. Tra questi, quello individuato come "Scenario A2 ottimizzato" prevede, tra le altre cose, un contributo dello Stato distribuito negli anni in rate decrescenti (ad eccezione dei primi tre anni), inversamente proporzionali ai ricavi da mercato.

Nel dettaglio, per tale caso:

- ISPA finanzia gli investimenti per un totale di circa 19 miliardi di €, da erogare tra gli anni 2003-2008

Investimenti AV/AC TO-MI-NA finanziati da ISPA (in milioni di €)							
Anno	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totale
Erogazioni	3.104	4.028	4.893	5.542	2.260	688	18.915

Inoltre ISPA si fa carico dei mutui TAV esistenti verso il sistema bancario (4.804 milioni di €). Complessivamente, il prestito ISPA sarà pari a circa

24.700 milioni di € (investimenti + mutuo TAV esistente + interessi capitalizzati). Sino al 2054 i ricavi di RFI derivanti dal pedaggio vengono tutti impiegati per ripagare il debito verso ISPA.

- sono a carico dello Stato, oltre ai contributi in conto capitale già erogati (5.128 milioni di €):
 - o la copertura degli interessi intercalari maturati durante la fase di costruzione e fino al termine del periodo di pre-esercizio, che dovrebbe concludersi nel 2009, per un totale di 5.251 milioni di € dei quali 559 già finanziati (555 già erogati al 2002);

Interessi intercalari a carico dello Stato (in milioni di €)									
Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totale
Erogazioni	555	359	561	813	951	969	926	117	5.251

- o l'integrazione del servizio del debito di RFI verso ISPA, con quote decrescenti negli anni 2009-2043, per un importo totale di circa 30.7 miliardi di € (considerando un costo medio del debito pari al 5,65 %). Le quote maggiori sono previste nei primi 3 anni, a partire da circa 1.500 milioni di € negli 2009-2011, per finire a circa 600 milioni di € nel 2043;
- o i contributi per la manutenzione ordinaria della linea, nella fase di esercizio, per un importo di circa 2.600 milioni di € in valori correnti;
- o gli oneri di manutenzione straordinaria, prevista ad intervalli circa decennali (circa 500 milioni di € in valori correnti);

In considerazione di quanto sopra riportato ed in coerenza con la deliberazione CIPE n. 2/2003, l'articolo 7 della Revisione al Contratto di Programma stabilisce:

- di sostituire integralmente la Tab. 7 di cui all'articolo 14 del Contratto di programma 2001-2005 con la Tabella 7 riportata di seguito, denominata "Piano degli investimenti AV/AC";

Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC

<i>Importi in Meuro</i>	
Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera
Torino - Milano	6.878
Milano - Bologna	6.335
Bologna - Firenze	4.856
Firenze - Roma	442
Roma - Napoli	5.207
Nodo di Torino	129
Nodo di Milano	73
Nodo di Bologna	1.200
Nodo di Firenze (*)	1.240
Nodo di Roma	644
Nodo di Napoli	374
Contingencies	1.155
Costi di struttura capitalizzati	258
Totale To-Mi-Na	28.790
Interessi intercalari To-Mi-Na	5.251

Al 31.12.2002 risultano coperture finanziarie da Stato, per la linea AV/AC TO-MI-NA pari a:

- 11.697 Meuro per gli investimenti previsti sulle tratte e sui nodi;
- 559 Meuro per gli interessi intercalari,

Di questi, alla stessa data, risultano erogati:

- 5.128 Meuro per gli investimenti previsti sulle tratte e sui nodi;
- 555 Meuro per gli interessi intercalari,

<i>Importi in Meuro</i>		
Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2002
Milano - Verona (*)	4.796	482
Verona - Padova (*)	2.856	
3° Valico dei Giovi (*)	4.339	
Totale	11.991	

(*) tali progetti beneficiano delle procedure previste dalla Legge 443/2001 (legge Obiettivo)

- la sostituzione integrale, per la migliore comprensione, delle disposizioni dell'articolo 14 del Contratto, al fine di tenere conto del mutato sistema di finanziamento. Inoltre si dà atto che la Società, ha presentato il dossier di valutazione del progetto AV/AC To-Mi-Na (che si allega alla presente Relazione) redatto in considerazione delle disposizioni recate dall'art.75 della Legge 289/2002. Il successivo aggiornamento del Dossier è invece previsto nel prossimo mese di giugno 2003 e dovrà tener conto delle eventuali variazioni di costo e di quanto eventualmente stabilito in sede di convenzione con Infrastrutture SpA.

Il nuovo articolo, ai commi 2 e 3, dispone che restano confermati gli obblighi del Gestore di predisporre le analisi di valutazione dei costi di realizzazione e di gestione finalizzate alla verifica dei valori economico/finanziari dell'investimento ed a permetterne il suo inserimento nell'ambito dei successivi aggiornamenti del PPI; in ogni caso, l'investimento medesimo rimarrà monitorato nell'ambito dei meccanismi previsti nel Contratto di Programma 2001-2005 come per la rete convenzionale.

Il comma 4 ha per oggetto l'impegno, in capo al Gestore, di completare la progettazione e redigere i corrispondenti Dossier di valutazione prima di procedere alla realizzazione delle opere del "Resto del Sistema" AV/AC, ovvero: linea Milano-Padova, Terzo Valico ferroviario tra Milano e Genova (Valico dei Giovi) oltre a tutti i relativi nodi interessati da entrambi i sub-sistemi. Per quanto riguarda il finanziamento del "Resto del Sistema", lo stesso comma stabilisce che lo schema più idoneo da adottare, anche in considerazione di quanto disposto dall'art. 75 della legge 289/2002, venga definito sulla base delle risultanze dei citati dossier di valutazione che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, sottoporrà all'esame del CIPE.

3.8 Articolo 8 – Modifiche all'art. 20 del Contratto (Vigilanza e sanzioni)

Il presente articolo modifica i commi 1 e 3 dell'articolo 20 del Contratto di Programma, stabilendo che, ai sensi del più volte citato articolo 75 della Legge Finanziaria 2003, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita la vigilanza anche sulla realizzazione e sull'attuazione del sistema AV/AC.

3.9 Articolo 9 – Modifica delle Tabelle 2, 3, 4, 5 e 6 allegate al Contratto

L'aggiornamento dei costi di alcuni interventi in corso e programmati riportati nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE rende necessario modificare le tabelle 2, 3 e 5 allegate al Contratto di Programma 2001-2005. Inoltre, al fine di riferire tutti gli investimenti all'euro e per aggiornare il quadro dei finanziamenti, sono state sostituite anche le tabelle 4 e 6 del Contratto. Le nuove tabelle sono riportate di seguito:

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecca	336	312	-	23
	Direttrice Brennero	Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27	-
	Direttrice Milano-Ventimiglia	Raddoppio Bologna-Verona	958	819	139	-
	Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	746	746	-	-
	Direttrice Tirrenica Nord	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-	-
		Potenziamento Infrastrutturale Pontremolosa	938	753	150	35
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	57	50	-	7
	Immobilitazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	223	119	76	28
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	150	702
	Itinerari internazionali	Corridoio europeo n° 4 e collegamenti (con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno)	83	83	-	-
	Riqualificazione stazioni	Verona - Brennero. Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	-	-
	Tecnologie innovative diffuse	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-	-
		Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15	-
	Sub-totale Rete Fondamentale			5.716	4.363	557
RETE COMPLEMENTARE	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-	-
	Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	317	293	24	-
	Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60	-
	Rete Siciliana	Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	428	193	235	-
		Raddoppio Palermo-Massima	1.907	1.840	67	-
	Studi di fattibilità progetti infrastrutturali	Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-	-
Sub-totale Rete Complementare			2.899	2.514	386	

NODI	Diretrice Milano-Venezia	Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	97	66	31	-	
	Nodo di Bologna	Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	291	185	32	75	
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	-	158	
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	48	-	-	
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	-	12	
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	-	21	
		PRG Tuscolana	54	2	-	52	
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	-	26	
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2ª fase)	54	-	-	54	
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	-	25	
		Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	377	227	150	-	
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	-	
		Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	-	
	Nodo di Venezia	Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1	-	
	Ricerca	Costr. Centro dinamico Osmannoro	105	94	-	11	
			Sub-totale Nodi	1.514	797	214	434
	DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (1 Fase)	62	62	-	-
Sistema Controllo Marcia Treni		Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	1.033	801	232	-	
Studi di fattibilità progetti infrastrutturali		Studi di fattibilità delle tratte Melito-Vibo Valentia, Antriodoco-Ascoli Piceno, Bergamo-Orio al Serio, Aosta-Marligny. 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	113	64	150	199	
		Sub-totale Diffusi	1.534	952	382	199	
		Totale generate	11.593	8.627	1.639	1.428	

Nota

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

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, 1° Revisione C.d.P. 2001-2005; articolo 8 C.d.P. 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	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	57690		
	Direttrice Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	5210		
		Sub-totale Rete Fondamentale	728	628	100	
RETE COMPLEMENTARE	Direttrice Adriatica	Raddoppio Bari-Taranto	743	589153		
		Nuova linea Ferrandina - Matera La Marrella - Venusio	335	30035		
	Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	164	11648		
		Sub-totale Rete Complementare	1.241	1.005	236	
NODI	Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	217	20313		
	Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	438	34890		
		Sub-totale Nodi	655	551	103	
Totale generale			2.624	2.184	440	

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 C.d.P. 2001-2005)

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara	449	70	-	380
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	155	4	-	151
	Itinerario Napoli - Bari (Fase)	1.033	219	-	813
	Potenziamento Pisa - Livorno	77	-	4	74
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	516	16	-	500
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	620	56	564	-
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62
Sub-totale Rete Fondamentale		3.378	416	568	2.394
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	362	28	-	334
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-
	Sub-totale Rete Complementare		542	28	77
NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	103	1	-	102
	ACS Firenze SMN	77	49	-	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	1.350	15	9	1.326
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	413	10	-	403
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	155	10	-	145
	Nodo urbano di Genova (Fase)	362	11	-	351
	Sub-totale Nodi		2.460	97	9
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	-	1.033
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	60	456
	Tecnologie di comunicazione	240	196	44	-
	Riqualificazione 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	121
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	42	150
	Sub-totale Diffusi		2.516	246	253
Totale		8.897	787	907	7.203

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 C.d.P. 2001-2005)

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
Totale generale	284	1.007	542	542	542	2.918

Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2003)	284	1.007	542			
Ulteriori fabbisogni da Stato				542	542	1.085

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 C.d.P. 2001-2005)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	88	32	33	22
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	12
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	10
Studi e sperimentazioni	25	4	5	15
Totale generale	170	57	55	59

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 C.d.P. 2001-2005)

Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera	Importi in Meuro		
		Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	60	36	65
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	207	904
Totale generale	1.394	163	243	968

Come è noto, la tabella 2 contiene gli investimenti che, già compresi nel Contratto di Programma 1994-2000, necessitavano, alla data di stipula del Contratto di Programma 2001-2005, di ulteriori finanziamenti.

Il Piano di Priorità degli Investimenti ha evidenziato la stessa necessità - di ulteriori finanziamenti - per altri 7 progetti in corso, già appartenenti al precedente Contratto. Detti progetti sono stati riportati nella tabella 2 bis del C.d.P. 2001-2005, precedentemente esposta.

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. Le opere interessate da detti incrementi sono:

Tabella 2

Raddoppio della Pescara-Bari (+18 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Raddoppio Genova-Ventimiglia (+31 Meuro)

Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese (+123 Meuro)

Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione (+40 Meuro)

Raddoppio Reggio C. - Melito (+24 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Raddoppio Decimomannu - S. Gavino (+60 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Nodo di Palermo - completamento raddoppi (+111 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Raddoppio Palermo-Messina (+67 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre (+ 4 Meuro)

Quadruplicamento Porta Susa - Stura - fase Dora-Stura (+118 Meuro)

Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase (+258 Meuro)

Tabella 2/bis

Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia (CVI= 666; +90 Meuro)

Raddoppio Treviglio-Bergamo (CVI= 62; +10 Meuro)

Raddoppio Bari-Taranto (CVI= 743; +153 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella – Venusio (CVI= 335; +35 Meuro)

Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido (CVI= 164; +48 Meuro, comprese accelerazioni di cui si rende conto nella successiva descrizione dell'articolo 10)

Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata (CVI=217; +13 Meuro)

Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio (CVI= 438;+90 Meuro)

Tabella 3

Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (+834 Meuro)

Tecnologie di comunicazione (+31 Meuro)

Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno, con un CVI stimato pari a 200 Meuro. Trattasi di un progetto nuovo, precedentemente non riportato in tabella 3.

Tabella 5

Processi, sistemi informativi ed omologazione (+31 Meuro)

In conclusione, il Contratto di Programma 2001-2005 è passato da un valore di 23.023 a 27.597 milioni di euro, limitatamente agli investimenti sulla rete convenzionale e tenendo in considerazione anche i maggiori oneri derivanti dal programma di accelerazioni (200 milioni di euro) per sette interventi nel Mezzogiorno riportati di seguito (in costo stimato per ciascuna accelerazione è indicato tra parentesi):

- Raddoppio Pescara-Bari, tratta Termoli-Chieti (+18 M€);
- Raddoppio Bari-Taranto, tratte Bari S.Andrea-Bitetto e Castellaneta-Palagianello (+42 M€);
- Potenziamento Lamezia terme-Catanzaro Lido (+28 M€);
- Raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono (+23M€);
- Raddoppio Decimomannu-S.Gavino (+33 M€);
- Raddoppio Reggio Calabria-Melito Porto Salvo (+ 19 M€);
- Nodo di Palermo e collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, tratta Orleans-Belgio (+35 M€);

3.10 Articolo 10 – Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 (“Finanziaria 2003”)

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, sulla base delle richieste di finanziamento per l'anno 2003 riportate nel PPI, secondo quanto indicato nella Tabella 8 allegata alla Revisione di cui trattasi.

In sintesi, i 3.942 Meuro stanziati nella Tabella D della Legge 289/2002 sotto la voce “rifinanziamento art. 2, comma 14 legge 662/96 – Investimenti per lo sviluppo e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria”, vengono così destinati:

- 3.184 Meuro per investimenti sulla rete convenzionale - di cui 615 destinati a progetti classificati, nel PPI, come “Incremento sicurezza ed obblighi di legge” e 503 a progetti classificati come “Ulteriori investimenti al Sud” - riportati nelle Tabelle 2, 2bis, 3, 5 e 6 del Contratto, modificate come illustrato precedentemente;
- 542 Meuro per interventi in Manutenzione straordinaria (Tabella 4 del Contratto);
- 216 Meuro per una parte degli interessi intercalari relativi al Sistema AV/AC TO-MI-NA relativi all'anno in corso (Tabella 7): tale valore non è sufficiente a soddisfare l'intera esigenza, per il 2003, di detti oneri finanziari che, come riportato in precedenza, è stimata in 359 milioni di euro. La copertura della restante parte - detratti i 4 milioni di euro derivanti dalla differenza tra le somme finanziate dallo Stato per gli interessi intercalari (559 M€) e le somme erogate, a tutto il 31/12/2002, per detti interessi (555 M€ - Tabella 7 del Contratto) - viene operata con l'articolo 11 della Revisione

Di seguito, si riporta la Tabella di dettaglio della ripartizione delle risorse di cui trattasi (Tabella 8 della Revisione)

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (articolo 10, 1° Revisione CdP 2001-2005)

Importi in euro

Descrizione intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 5	Tabella 7
Raddoppio della Pescara-Bari	26.736.853	26.736.853						
Raddoppio Bologna-Verona	139.297.138	139.297.138						
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	89.999.766		89.999.766					
Raddoppio Treviglio-Bergamo	10.329.140		10.329.140					
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	150.079.767	150.079.767						
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	75.774.000	75.774.000						
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	150.000.000	150.000.000						
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	15.493.707	15.493.707						
Raddoppio Bari-Taranto	153.463.261		153.463.261					
Raddoppio Reggio C. - Melito	24.124.755	24.124.755						
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	47.798.250		47.798.250					
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	59.546.473	59.546.473						
Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	234.640.253	234.640.253						
Raddoppio Palermo-Messina	66.800.000	66.800.000						
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	35.000.046		35.000.046					
Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	30.980.000	30.980.000						
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	31.742.816	31.742.816						
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	89.999.708		89.999.708					
Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	149.997.349	149.997.349						
Polenz. del Passante Villa Litterno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	13.459.764		13.459.764					
Costruzione capannone Venezia Mestre	903.800	903.800						

Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	232.405.605	232.405.605						
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	150.000.000	150.000.000						
Potenziamento Pisa - Livorno	3.670.000		3.670.000					
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	563.970.934		563.970.934					
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	25.800.000		25.800.000					
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	51.645.690		51.645.690					
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	9.296.000		9.296.000					
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	60.000.000		60.000.000					
Tecnologie di comunicazione	43.898.836		43.898.836					
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	26.496.047		26.496.047					
Rilevamento termico Boccole (2a fase)	20.658.276		20.658.276					
Itinerari merci	60.000.000		60.000.000					
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	41.788.335		41.788.335					
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542.279.744			542.279.744				
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33.389.884					33.389.884		
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	3.770.135					3.770.135		
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	12.911.422					12.911.422		
Studi e sperimentazioni	4.751.403					4.751.403		
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	36.151.983						36.151.983	
Programma di risanamento acustico e ambientale	206.584.310						206.584.310	
Interessi intercalari	216.364.548							216.364.548
TOTALE GENERALE	3.942.000.000	1.538.522.517	440.049.935	907.224.116	542.279.744	54.822.845	242.736.293	216.364.548

Nell'articolo 10, inoltre, si rende atto che le risorse messe a disposizione dalla Legge finanziaria 2003 sono sufficienti a soddisfare i maggiori fabbisogni, stimati in 200 milioni di euro, concernenti il programma delle accelerazioni riportato nel PPI approvato a settembre 2002 e relativo agli investimenti al Sud riportati nel precedente paragrafo.

A tale proposito, lo stesso articolo prevede una clausola secondo la quale, nel caso in cui il programma delle accelerazioni del singolo progetto non sia confermato, le maggiori risorse apportate per tale specifico investimento saranno riallocate. Il meccanismo di riallocazione delle risorse si concretizzerà con le procedure di aggiornamento e revisione del Contratto.

Gli stanziamenti della Legge Finanziaria 2003 non esauriscono tutte le esigenze dell'intero programma di investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria nazionale; le ulteriori risorse necessarie saranno reperite nell'ambito delle risorse stanziare dalle future leggi finanziarie e da altre leggi di spesa, dalle risorse 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.

L'articolo di cui trattasi, anche in considerazione di quanto emerso nel corso degli incontri tecnici relativi alla stipula, con alcune Regioni, degli Accordi di Programma Quadro, chiarisce, definitivamente, che le risorse aggiuntive che si renderanno disponibili a seguito del cofinanziamento, da parte della Comunità Europea, di progetti inseriti nel PON-Trasporti predisposto nel contesto del QCS 2000-2006, anche provvisoriamente finanziati a carico dello Stato (ai fini di permettere le necessarie rendicontazioni ed attivare i relativi meccanismi di finanziamento) verranno utilizzate per finanziare progetti sull'infrastruttura ferroviaria da eseguirsi nell'ambito delle Regioni ricadenti nell'Obiettivo 1 di cui al citato QCS 2000-2006. L'allocazione di tali risorse avverrà nel rispetto delle procedure di aggiornamento e di revisione previste dal Contratto.

3.11 Articolo 11 – Ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli investimenti AV/AC sull'asse To-Mi-Na

A tutto il 2002 lo Stato aveva disposto, nel corso degli anni, stanziamenti per il Sistema AV/AC To-Mi-Na pari 11.697 Meuro (al netto degli interessi intercalari), contrattualizzati nel CdP 2001-2005 e nel relativo I Addendum per l'intero ammontare. Per gli effetti di quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2003, e

coerentemente con quanto riportato nel Dossier di valutazione degli investimenti per l'asse AV/AC TO-MI-NA, alla stessa data sono state considerate acquisite dal progetto, per la realizzazione di tratte e nodi, le sole risorse finanziarie pubbliche effettivamente utilizzate, pari a 5.128 Meuro. Nella Tabella F della Legge Finanziaria 2003, ancorché non erogate per cassa nell'anno in corso, sono comunque riportate le risorse non ancora utilizzate, che ammontano a 6.569 Meuro.

A fronte del nuovo schema di finanziamento attraverso ISPA, tali risorse non saranno utilizzate per l'investimento in parola, ma una parte di esse risulta necessaria per completare la copertura finanziaria degli impegni previsti, nell'anno 2003, dal Piano di Priorità degli Investimenti.

Nel dettaglio, quindi, l'articolo 11 della Revisione opera la seguente ripartizione di parte delle citate risorse:

- a) 139 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari secondo la ripartizione delle risorse illustrata al paragrafo precedente (art. 10) ed i fabbisogni per l'anno 2003 relativi a detti interessi, evidenziati nella documentazione di aggiornamento relativa alla linea AV/AC TO-MI-NA esaminata dal CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003;
- b) 389 milioni di euro per avviare le attività programmate relative al "Resto del Sistema AV/AC", secondo quanto riportato, relativamente all'anno 2003, nel Piano di Priorità approvato dal CIPE;
- c) 1.116 milioni di euro per provvedere, secondo le disposizioni di cui all'art.75, comma 5 della Legge 289/2002, alla copertura degli oneri relativi alla manutenzione ordinaria per l'anno 2003, riportati nella tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005 modificata come illustrato precedentemente. Come già detto, detti oneri non sono stati coperti, come in passato, attraverso contributi in conto esercizio. Per l'anno in corso, infatti, il Capitolo di bilancio 1541 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, U.p.b. 3.1.2.8. "Ferrovie dello Stato SpA (119)" contempla contributi per 382 Meuro, relativi quindi ai soli costi previsti dal Gestore per le voci K1, K2 e Navigazione.

L'articolo, inoltre, dispone che l'allocazione della restante parte dei finanziamenti di cui trattasi, pari a 4.925 milioni di euro, sarà oggetto del prossimo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, da stipularsi successivamente all'approvazione della riprogrammazione degli interventi riportati nel Piano di Priorità degli Investimenti, prevista il prossimo mese di giugno.

Come evidenziato dalla tabella seguente, le somme relative all'anno 2003 riportate nella tabella F dell'ultima Legge Finanziaria sono congrue con le previsioni di

contabilizzazione previste, per lo stesso anno, dal PPI e con le disposizioni recate dagli articoli 10 ed 11 della Revisione di cui trattasi.

Previsione contabilizzazioni anno 2003 ed erogazioni di cassa Tab. F Finanziaria 2003

	PPI Settembre	Tab. F Finanziaria
Rete Convenzionale (esclusa L.O.)	755	3.761
Manutenzione straordinaria	232	
CdP 1994-2000	1.299	
Interessi intercalari AV/AC	359	
Manutenzione ordinaria	1.116	
Ulteriore cassa (gruppo FS)	-	233
TOTALE	3.761	3.994

3.12 Articolo 12 – Disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al Programma delle Opere Strategiche

Il presente articolo impegna il Gestore a porre in atto tutte le azioni necessarie a garantire la costante coerenza tra quanto rappresentato nel Piano di Priorità approvato ed il Programma delle Opere Strategiche per il Paese definito in attuazione della Legge n. 443/2001. In ragione delle scadenze previste per l'iter approvativo dei progetti di Legge Obiettivo e nelle more della puntuale definizione delle risorse finanziarie disponibili e dedicate agli investimenti ferroviari, al fine di considerare, nell'ambito del Contratto di Programma, detti interventi strategici, si è ritenuto opportuno fare riferimento ad un momento successivo, più significativo in termini di patrimonio informativo. Tale occasione è stata identificata nel prossimo mese di giugno, scadenza per la quale RFI è tenuta a trasmettere il citato aggiornamento del PPI che dovrà contenere le risultanze degli studi avviati e che sarà sottoposto all'approvazione del CIPE. Le risultanze delle determinazioni del CIPE consentiranno di sottoscrivere un Addendum al C.d.P. 2001-2005 integrato da una apposita Tabella contenente i nuovi investimenti di Legge Obiettivo.

3.13 Articolo 13 – Ulteriori obblighi per il Gestore

Il presente articolo recepisce quanto disposto dalla delibera CIPE n. 85/2002 in ordine alla messa in disponibilità dei Ministeri dell'infrastruttura e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, da parte del Gestore, di specifici sistemi di monitoraggio che consentano:

- la riconduzione delle contabilizzazioni ai singoli progetti ed alle relative fonti di finanziamento;
- di verificare l'effettiva accelerazione nella realizzazione delle opere rispetto ai tempi programmati;
- di rilevare l'andamento dei costi ed i motivi di eventuali scostamenti, nonché di rilevare le economie realizzate nella fase attuativa dei singoli progetti in modo da renderne possibile l'utilizzo già in sede di stipula del prossimo Addendum al CdP 2001-2005.

3.14 Articolo 14 – Clausola di continuità

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

4 Considerazioni finali

La Revisione al Contratto di Programma 2001-2005 è stata impostata sulla base:

- del Piano di Priorità degli Investimenti ferroviari approvato dal CIPE il 29 settembre 2002;
- delle disposizioni recate dalla Legge Finanziaria 2003 in termini di finanziamento del sistema AV/AC e della manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti ferroviari;
- delle risorse recate dalla legge sopra citata relativamente all'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- delle disposizioni recate dalle Delibere CIPE n. 85 del 2002 e n. 2 del 2003.

In particolare, come descritto nei precedenti paragrafi, le modifiche introdotte dagli articoli 4 e 5 della Revisione stabiliscono che la copertura degli oneri di manutenzione ordinaria può avvenire anche attraverso aumenti del capitale sociale del Gestore, mentre la riscrittura dell'articolo 14 del Contratto rende operative le modifiche delle modalità di finanziamento della linea AV/AC TO-MI-NA secondo le disposizioni dell'articolo 75 della Legge 289/2002.

Le altre disposizioni recate dalla Revisione, invece, operano 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 2003, 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, ma non consentirebbero, da sole, la copertura finanziaria, oltre che dell'intero importo degli interessi intercalari inerenti la linea AV/AC TO-MI-NA, di altri importantissimi interventi quali la manutenzione ordinaria e l'avvio delle opere relative al "Resto del Sistema" AV/AC.

A tal fine, pertanto, con la Revisione di cui trattasi si è reso necessario provvedere ad una parziale ripartizione delle risorse che, precedentemente allocate per investimenti sulla linea AV/AC TO-MI-NA e non ancora utilizzate, risultano "liberate" per gli effetti del nuovo schema di finanziamento adottato per detta linea.

Per la restante parte di dette risorse, invece, la Revisione al Contratto di Programma stabilisce che la relativa ripartizione verrà operata solo dopo l'approvazione, da parte del CIPE, della riprogrammazione del Piano di Priorità prevista per giugno 2003.

Questa scelta, inoltre, permetterà:

- di tenere in debito conto gli sviluppi delle nuove progettazioni in atto e relative sia ai nuovi interventi al Sud che agli interventi rientranti nel Contratto di Programma;
- di avvalersi dei risultati relativi al monitoraggio sullo stato di attuazione degli investimenti in corso e programmati, aggiornati alla fine dell'anno 2002;
- di considerare gli ulteriori aggiornamenti del piano di costruzione e di sfruttamento economico dell'asse AV/AC TO-MI-NA;
- di tener conto delle prime indicazioni relative alle previsioni del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per l'anno 2004,

offrendo la possibilità di operare la ripartizione di tali risorse sulla base di un bagaglio di conoscenze più ampio e dettagliato rispetto a quello attuale.

Per quanto concerne le disposizioni recate dalle sopra citate Delibere CIPE ed inerenti la Revisione al Contratto di Programma 2001-2005, lo schema di Revisione oggetto della presente relazione illustrativa recepisce appieno dette disposizioni e delinea l'iter procedurale necessario all'adempimento delle prescrizioni inerenti la riprogrammazione del Piano di Priorità degli Investimenti e la prosecuzione del processo di messa in coerenza degli investimenti previsti dal Contratto di Programma con quelli relativi al Programma delle Opere Strategiche.

**REVISIONE
DEL 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 27 dicembre 2002, n. 289 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)";
- il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 31 dicembre 2002, "Ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003";
- il D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- il D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE e della direttiva 95/19/CE;

- 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;
- 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;
- Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 e la decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 della Commissione Europea che attribuisce alle Ferrovie dello stato una quota dei fondi FESR pari, complessivamente, a circa 727 milioni di Euro;
- il Piano di Priorità degli Investimenti elaborato da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 6, punto 3 del Contratto di programma 2001-2005, trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2002\0000533 del 19/09/2002, dall'Amministratore Delegato di RFI S.p.A.;
- la delibera CIPE n. 85 del 29 settembre 2002, relativa all'approvazione del sopra citato 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\2002\0000192 del 02/07/2002, 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 per i contributi di cui alla Tabella 1 allegata al Contratto di Programma 2001-2005;

- la nota RFI-AD\A0011\P\2002\0000485 del 10/09/2002, con cui l'Amministratore Delegato di RFI S.p.A ha trasmesso la proposta di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 per la parte concernente gli oneri correnti;
- 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.";
- la nota n.17947 del 5 novembre 2002, con la quale il Ministro dell'Economia e delle Finanze propone le modifiche da apportare - successivamente all'entrata in vigore della Legge Finanziaria 2003 - al Contratto di Programma 2001-2005, sia per la parte inerente la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, sia per la parte riguardante il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- la nota n.8378 del 24 gennaio 2003, con la quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze-Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato formula le proprie considerazioni in merito al nuovo modello di finanziamento dell'asse Torino-Milano-Napoli del Sistema AV/AC;
- la delibera CIPE n. 2 del 31 gennaio 2003, relativa alle modifiche introdotte dall'art.75 della Legge 289/2002 al finanziamento del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli;

PREMESSO

- che l'art.75 della Legge 289/2002 prevede, al primo comma, che la Società per Azioni "Infrastrutture" finanzia prioritariamente gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità " e che, al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture Spa, è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture Spa che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema AV/AC;

- che lo stesso articolo, rispettivamente al terzo ed al quinto comma, riporta che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita la funzione di vigilanza e di controllo sull'attuazione della concessione relativa alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la parte inerente la realizzazione e la gestione del "Sistema AV/AC" ed autorizza il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria a compensare l'onere relativo alla manutenzione dell'infrastruttura medesima anche attraverso l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione di cui all'articolo 43, comma 5, della legge 23 dicembre 1998, n. 448;
- che per l'applicazione di tali norme risulta necessario modificare parzialmente l'articolato del Contratto di Programma 2001-2005;
- 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 289/2002 (Finanziaria 2003) assegna in Tabella D (rifi nanziamen to 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 500.000, 1.000.000 e 2.442.000 migliaia di euro rispettivamente per gli anni 2003, 2004 e 2005, per un totale di 3.942.000 migliaia di euro;
- che la legge 289/2002 (Finanziaria 2003) 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 3.994.314 migliaia di euro per l'anno 2003;
- che il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 21 dicembre 2002 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 382.100.000 euro da corrispondere, per competenza e cassa nell'anno finanziario 2003, per gli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, nonché per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari;
- 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 riporta, per alcuni degli investimenti in corso e programmati, un aggiornamento dei costi e dei tempi di realizzazione rispetto alle stime precedentemente indicate nei Contratti di Programma e prevede un programma di accelerazioni per sette progetti di investimento da realizzarsi nel Mezzogiorno d'Italia, con relativi maggiori oneri per complessivi 200 milioni di euro da assegnare nel 2003;
- che detto Piano di Priorità degli Investimenti è stato approvato dalla Delibera CIPE n.85/2002 per gli aspetti finanziari limitatamente al 2003 ed in via programmatica per gli anni successivi, e che la stessa Delibera prevede che il Piano venga aggiornato entro il mese di giugno 2003;
- che nella seduta del 29/11/2002 il CIPE ha preso atto che il Piano di Priorità degli Investimenti effettua il raccordo con il Programma delle Infrastrutture strategiche, individuando i progetti inclusi nel Contratto di Programma 2001-2005 che potranno usufruire delle procedure accelerate della Legge n. 443/2001 ed elencando 20 nuovi progetti previsti dal Programma stesso;
- che, nella stessa seduta, il CIPE ha altresì preso atto che, per quanto riguarda l'impegno di riequilibrio degli interventi a favore del Mezzogiorno, il Piano presenta significativi progressi rispetto alle precedenti versioni.
- 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; 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 nella citata seduta del 29 settembre 2002 il CIPE ha preso atto della trasmissione della proposta aggiornata di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 per la parte concernente la tabella 1 allegata al contratto stesso, redatta dal Gestore dell'infrastruttura;
- che detta proposta comprendeva gli oneri aggiuntivi relativi alle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara che, attualmente, continuano ad essere gestite a carico della Regione;
- che il piano di realizzazione e di sfruttamento economico della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, elaborato in considerazione delle disposizioni recate

dall'articolo 75 della Legge finanziaria 2003 ed esaminato dal CIPE nella seduta del 31 gennaio scorso, prevede che lo Stato cessi, a partire dal 2003, il finanziamento del progetto attraverso il Contratto di Programma, mantenendo, nel periodo di costruzione, soltanto il finanziamento in conto capitale degli interessi intercalari;

- che detto piano di sfruttamento prevede che, 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;
- che, nel rispetto di quanto riportato nella delibera CIPE n. 85/2002 di approvazione del Piano di Priorità, occorre effettuare la ripartizione delle risorse recate dalla citata legge finanziaria 2003;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1

Conferma delle Premesse e delle Tabelle

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

Art. 2

Definizione dei termini ricorrenti

- 2.1 Contratto: il Contratto di Programma 2001-2005.
- 2.2 Revisione: la presente Revisione al Contratto di Programma 2001-2005

Art. 3

Oggetto

La presente revisione al Contratto di programma 2001-2005, ha per oggetto:

- le 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);
- l'aggiornamento degli oneri provvisoriamente indicati nella tab. 1 del contratto di programma, ai sensi di quanto disposto all'art. 7 del Contratto stesso;
- le modifiche alle modalità di finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- 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 con Delibera CIPE 85/2002
- la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. riportate nella tabella D della citata legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- la copertura finanziaria di tutti i fabbisogni previsti, per l'anno 2003, dal Piano di priorità degli investimenti approvato dal CIPE.

Art. 4

Modifiche ed integrazioni all'art. 6 del Contratto (Obblighi generali del Gestore dell'Infrastruttura)

7.1. L'art. 6, punto 1, del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

6.1 Il Gestore è tenuto a gestire il funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria assicurando la circolazione in sicurezza dei treni secondo il criterio di tendenziale equilibrio tra le entrate, costituite dagli introiti da canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dagli specifici contributi pubblici in conto esercizio previsti dal presente Contratto di Programma, nonché da partite compensative specificatamente autorizzate, e le uscite, e cioè i costi, al netto degli ammortamenti, connessi alla manutenzione e alla gestione dell'infrastruttura stessa, sostenuti per consentire l'accesso e la circolazione all'imprese ferroviarie, secondo i principi di non discriminazione fra le imprese e di massimizzazione all'utilizzo della rete.

Il processo di efficientamento della gestione è oggetto di valutazione da parte dell'azionista.

Art. 5

Modifiche ed integrazioni all'art. 7 del Contratto (Gestione della circolazione e mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti)

A seguito delle disposizioni recate dall'art. 75 dalla Legge Finanziaria 2003 ed 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, si stabilisce quanto segue:

- A) la Tabella 1 allegata alla presente Revisione 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)", sostituisce integralmente la Tab. 1 di cui all'articolo 7.1 del Contratto di programma 2001-2005;
- B) L'art. 7, punto 1 del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

7.1 Le previsioni dei contributi pubblici per indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti per gli anni 2001-2005, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via

mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna, sono esposti nella allegata Tabella 1 alla quale, entro il 31 luglio di ogni anno, possono essere apportate variazioni d'intesa tra le Parti.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze si impegna, compatibilmente con i vincoli del bilancio dello Stato, a reperire e a rendere disponibili, per il Gestore, i finanziamenti necessari alla completa copertura degli oneri specificati nella Tabella 1, nonché le eventuali ulteriori somme occorrenti a seguito delle revisioni di cui al successivo comma 5.

I finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria possono essere effettuati anche attraverso aumenti di capitale sociale con le modalità stabilite dall'Art. 4, comma 2, del presente Contratto di Programma. Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 75 della Legge 289/2002, il Gestore potrà compensare le spese di manutenzione ordinaria nel proprio conto economico attraverso l'utilizzo delle idonee partite contabili.

C) L'art. 7, punto 3, lettera a) del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

a) i contributi pari ai costi della manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di cui al precedente comma 2, provvisoriamente indicati nella Tabella 1, comprensivi degli oneri accessori e delle tasse concessionali per l'uso di beni demaniali, che il Gestore sostiene;

D) L'art. 7, comma 6, del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

7.6 Qualora in un dato anno vincoli di bilancio dello Stato non consentissero stanziamenti per contributi ed indennizzi previsti al comma 3 del presente articolo, allineati ai livelli previsti nella Tabella 1, anche aggiornata con meccanismi di cui ai comma precedenti, il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministro dell'Economia e delle Finanze, si impegna a valutare l'adozione di misure atte a ripristinare, in sede di quantificazione per gli anni immediatamente successivi, anche con eventuale riduzione degli obblighi del Gestore, di cui al precedente comma 2, gli obiettivi gestionali assunti dal Gestore, di cui al precedente Art. 6, comma 1."

Art. 6
Modifiche all'art. 13 del Contratto (Pagamenti)

L'articolo 13 del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

Resta inteso che tutte le somme di cui al precedente articolo 7, comma 3, lettere a) b) e c) e comma 4, dovute dallo Stato al Gestore dell'Infrastruttura, nei limiti di quanto stabilito dalle leggi annuali di bilancio saranno ripartite in rate mensili, ciascuna pari ad un dodicesimo del totale annuo e saranno versate secondo le modalità che verranno indicate dal Ministero dell'economia e delle finanze tenendo conto dei tempi tecnici necessari e nel rispetto della Legge 7 agosto 1990, n. 241.

Con analoghe modalità lo Stato si impegna a versare al Gestore dell'Infrastruttura le somme derivanti dagli impegni previsti al successivo articolo 14 comma 2.

Art. 7
Modifiche all'art. 14 del Contratto (Realizzazione del Programma AC)

A seguito delle disposizioni recate dall'art. 75 dalla Legge Finanziaria 2003 (e dalla delibera CIPE n. 2 del 31/01/2003) ed in considerazione di quanto riportato nel Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE con Delibera n. 85/2002, si stabilisce quanto segue:

- a) la Tabella 7 allegata alla presente Revisione e denominata "Piano degli investimenti AV/AC (articolo 14)", sostituisce integralmente la Tab. 7 di cui all'articolo 14 del Contratto di programma 2001-2005;
- b) L'articolo 14 del Contratto è sostituito dal seguente:

14.1 In attuazione dell'articolo 5 dell'Atto di Concessione, il Gestore dell'Infrastruttura prosegue il rapporto convenzionale con la Società Treno Alta Velocità (TAV S.p.A.) e si impegna a completare gli investimenti in corso di realizzazione o in fase di progettazione esposti nella Tabella 7 (TO-NA e resto sist.), già parzialmente finanziati da fonti previste nel precedente Contratto di

programma e relativi Addendum, dal presente Contratto di Programma e relativo addendum 1, nonché da fonti provenienti dal mercato dei capitali di prestito.

A decorrere dal 1° gennaio 2003, gli investimenti per la realizzazione delle opere AV/AC della linea Torino-Milano-Napoli sono finanziati da Infrastrutture SpA. A tal fine, RFI procederà a stipulare idonei atti contrattuali con la stessa Infrastrutture SpA, regolanti la disciplina dei rapporti in merito al finanziamento delle predette opere AV/AC. Dalla stessa data rimangono a carico dello Stato i finanziamenti per la copertura degli interessi intercalari di cui al successivo comma 5.

Restano comunque acquisiti i finanziamenti, riportati nella tabella 7, destinati agli investimenti AV/AC sulla linea Torino-Milano-Napoli ed erogati dallo Stato medesimo, alla data del 31 dicembre 2002, tramite le fonti precedentemente richiamate.

Nella fase di esercizio del Sistema AV/AC TO-MI-NA, in ottemperanza al disposto dell'articolo 75 comma 1 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, è a carico dello Stato, l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa derivanti dallo sfruttamento economico del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli. Restano altresì a carico dello Stato i contributi relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria della linea.

Si dà atto che la Società ha presentato il dossier di valutazione del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, redatto in considerazione della legislazione vigente in materia e che riporta le previsioni inerenti i costi di realizzazione e di gestione delle opere suddette. Il Gestore si impegna a riaggiornare detto Dossier entro il mese di giugno 2003.

14.2 Resta inteso tra le Parti che:

a) preliminarmente all'entrata in esercizio di ciascuna tratta o nodo, il Gestore, seguendo la metodologia di cui al precedente articolo 8, predisporrà un'analisi di valutazione e quantificazione dei costi di gestione generati dall'attivazione dell'investimento medesimo, ai fini di un'eventuale revisione dei contributi di cui alla Tabella 1, da regolare secondo i meccanismi di cui all'articolo 7.5, nonché della quantificazione degli oneri a carico dello Stato derivanti ai sensi di quanto esposto al precedente comma 1;

b) per gli investimenti in avanzata fase progettuale ovvero ad uno stadio realizzativo iniziale, il Gestore effettuerà un'analisi di valutazione, procedendo alla verifica dei ricavi/costi complessivi di investimento stimati, allo scopo di

individuare ed evidenziare eventuali differenti esigenze di finanziamento necessarie al completamento dell'investimento medesimo.

Il Gestore inoltre, preliminarmente all'attivazione di ciascuna fase funzionale significativa, provvederà all'analisi di valutazione e quantificazione dei costi di gestione ai sensi e per gli effetti di cui alla precedente lettera a).

14.3 Il Gestore, anche in relazione al precedente comma 2, applicando le metodologie ivi indicate e tenuto conto di quanto previsto al successivo comma 4, aggiorna il piano di cui all'articolo 6, comma 3, per l'attuazione dei singoli progetti relativi ai programmi AV/AC, confermando o rimodulando le relative stime dei costi e dei tempi. Tale piano, aggiornato anche in occasione delle eventuali revisioni del presente contratto di cui all'articolo 3, oltre che in dipendenza di eventuali disposizioni concernenti finanziamenti disposti con leggi statali, sarà presentato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quale d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, in qualità di azionista, e compatibilmente con i vincoli del bilancio dello Stato, assume le determinazioni di competenza e lo sottopone al CIPE per l'approvazione.

Resta inoltre inteso tra le Parti che il costo degli studi e delle progettazioni relativi alle opere per le quali lo Stato deciderà di non dare seguito, rimarranno a carico dello Stato medesimo anche per quanto riguarda gli effetti economici derivanti da consolidamenti della Società TAV S.p.A..

14.4 In relazione alle previsioni di sviluppo del sistema Alta Capacità di cui alla risoluzione della IX Commissione Permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, del 28 luglio 1999 ed al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Gestore si impegna a completare la progettazione e i dossier di valutazione economica e successivamente ad avviare a realizzazione il quadruplicamento della linea Milano-Padova, il "terzo valico" ferroviario tra Milano e Genova e l'adeguamento dei nodi interessati. Per tale complesso di interventi ("Resto del Sistema") i fabbisogni finanziari e lo schema di finanziamento più idoneo da adottare, saranno definiti, anche in relazione alle disposizioni di cui all'art.75 della Legge 289/2002, sulla base dei risultati dei dossier di valutazione predisposti secondo la metodologia di cui all'art. 8, degli studi e delle progettazioni in corso o programmate. I Dossier di valutazione appena citati andranno sottoposti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, all'esame del CIPE.

14.5 Le Parti si danno reciprocamente atto che gli interessi intercalari per gli investimenti riportati in Tabella 7 si intendono a carico dello Stato per tutto il

periodo che intercorre dall'inizio dei lavori fino all'inizio dello sfruttamento economico delle tratte dell'asse Torino-Milano-Napoli. Tale periodo si compone, ai sensi dell'articolo 25, comma 4, della legge 30 dicembre 1991, n. 412, della fase di costruzione di ogni singola tratta, così come temporalmente definita dai contratti stipulati dalla concessionaria TAV con i General Contractor o, in generale, con i soggetti appaltanti, nonché del necessario periodo di preesercizio, della durata non superiore a 12 mesi.

Resta inteso che la quantificazione degli interessi intercalari potrà essere suscettibile di variazione in funzione della puntuale definizione degli aspetti contrattuali del finanziamento da parte di Infrastrutture SpA di cui al precedente punto 1.

Le risorse relative agli interessi intercalari, previa valutazione ed approvazione degli stessi da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, saranno messe a disposizione del Gestore dell'Infrastruttura all'inizio di ciascun esercizio competente, senza alcun tipo di onere a carico del Gestore medesimo.

Art. 8

Modifiche all'art. 20 del Contratto (Vigilanza e sanzioni)

L'articolo 20, punto 1 del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

20.1 Fermi restando i compiti spettanti all'azionista, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita la vigilanza sull'attuazione del presente Contratto e sul corretto adempimento degli impegni gravanti sul Gestore dell'Infrastruttura sulla base del Contratto stesso, dell'Atto di Concessione e delle vigenti disposizioni anche per la parte relativa alla realizzazione e gestione del "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" finanziata, ai sensi dell'art.75 della Legge 289/2002, dalla S.p.A. Infrastrutture.

L'articolo 20, punto 3 del Contratto di Programma 2001-2005 è sostituito dal seguente:

20.3 La relazione di cui al precedente comma 2, lettera e), dovrà essere inoltrata anche al Ministero dell'economia e delle finanze e contenere altresì le risultanze delle analisi e valutazioni di cui ai precedenti articoli 8, 9, e 14, effettuate nell'anno

precedente, e tutti i dati, la documentazione e le rendicontazioni che permettano una adeguata quantificazione, in sede di revisione del Contratto ai sensi del precedente articolo 3, degli stanziamenti per le somme da erogare ai sensi dell'articolo 7, comma 3, nonché dell'articolo 14, comma 2, del presente Contratto.

Art. 9

Modifica delle tabelle 2, 3, 4, 5 e 6 allegate al Contratto

In considerazione del Piano di Priorità degli Investimenti approvato dal CIPE, le tabelle 2, 3, 4, 5 e 6 sono sostituite, rispettivamente, dalle tabelle contraddistinte dallo stesso numero ed allegate alla presente Revisione.

Art. 10

Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 ("Finanziaria 2003")

Le risorse finanziarie recate dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289 ("Finanziaria 2003"), tabella D, in forma di apporti dello Stato al capitale sociale di Ferrovie dello Stato, saranno utilizzate a parziale copertura degli investimenti previsti nelle Tabelle 2, 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 della presente Revisione, secondo le ripartizioni indicate nella annessa Tabella 8.

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.

Le risorse aggiuntive che si renderanno disponibili a seguito del cofinanziamento, da parte della Comunità Europea, di progetti inseriti nel PON-Trasporti predisposto nel contesto del QCS 2000-2006, anche provvisoriamente finanziati a carico dello Stato ai fini di permettere le necessarie rendicontazioni ed attivare i relativi meccanismi di finanziamento, verranno utilizzate per finanziare progetti sull'infrastruttura ferroviaria da eseguirsi nell'ambito delle Regioni ricadenti nell'Obiettivo 1 di cui al citato QCS 2000-2006. L'allocazione di tali risorse avverrà nel rispetto delle procedure di aggiornamento e di revisione previste dal Contratto.

La ripartizione delle risorse finanziarie recate dalla legge 27 dicembre 2002, n.289 indicata nella tabella 8 soddisfa i maggiori fabbisogni, pari a 200 milioni di €, concernenti il programma delle accelerazioni riportato nel Pano di Priorità degli investimenti approvato dal CIPE e relativo ai seguenti 7 progetti nel Mezzogiorno:

- Raddoppio Pescara-Bari, tratta Termoli-Chieti;
- Raddoppio Bari-Taranto, tratte Bari S.Andrea-Bitetto e Castellaneta-Palagianello;
- Potenziamento Lamezia terme-Catanzaro Lido;
- Raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono;
- Raddoppio Decimomannu-S.Gavino;
- Raddoppio Reggio Calabria-Melito Porto Salvo;
- Nodo di Palermo e collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, tratta Orleans-Belgio;

Per ciascuno degli interventi sopra citati, la definitiva attribuzione delle maggiori risorse relative a dette accelerazioni è subordinata al rispetto del programma di accelerazione approvato dal CIPE. In caso contrario, secondo le procedure di aggiornamento e di revisione previste dal Contratto, si provvederà alla riallocazione delle risorse di cui trattasi.

Il sistema di monitoraggio di cui al successivo articolo 13 permetterà di verificare l'effettivo rispetto delle accelerazioni previste sia nelle attività di progettazione che durante le fasi di realizzazione.

Art 11
Ripartizione dei finanziamenti già autorizzati per gli
investimenti AV/AC sull'asse TO-MI-NA

Per gli effetti di quanto disposto dall'art.75 della Legge 289/2002 si rende necessario riassegnare le risorse finanziarie stanziata dalle precedenti leggi pluriennali di spesa e contrattualizzate per la realizzazione della linea AV/AC TO-MI-NA nel Contratto di programma 2001-2005 e nel relativo 1° Addendum, riportate nella Tabella F della "Legge Finanziaria 2003" e non erogate al 31/12/2002, pari a 6.569 milioni di euro.

Per far fronte agli impegni della Società relativi all'anno 2003, tali risorse sono parzialmente ripartite come di seguito riportato:

- a) 144 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari secondo la ripartizione delle risorse di cui all'articolo precedente ed i fabbisogni per l'anno 2003 relativi a detti interessi, evidenziati nella documentazione di aggiornamento relativa alla linea AV/AC TO-MI-NA esaminata dal CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003;
- b) 389 milioni di euro per avviare le attività programmate relative al "Resto del Sistema AV/AC", secondo quanto riportato, relativamente all'anno 2003, nel Piano di Priorità approvato dal CIPE;
- c) 1.119 milioni di euro per provvedere, secondo le disposizioni di cui all'art.75, comma 5 della Legge 289/2002, alla copertura degli oneri relativi alla manutenzione ordinaria per l'anno 2003, riportati nella tabella 1 del Contratto di Programma 2001-2005 così come modificata dalla presente Revisione.

La ripartizione della restante parte dei finanziamenti di cui trattasi, pari a 4.917 milioni di euro, sarà oggetto del prossimo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, da stipularsi successivamente all'approvazione della riprogrammazione degli interventi riportati nel Piano di Priorità degli Investimenti.

Art. 12

Disposizioni relative al Piano di Priorità degli Investimenti ed ai progetti afferenti al Programma delle opere strategiche

Al fine di ottemperare a quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 85/2002, il Gestore dell'infrastruttura si impegna a proseguire le attività finalizzate a rendere costantemente congruente il Piano di Priorità degli Investimenti, la cui riprogrammazione verrà sottoposta al CIPE entro giugno 2003, agli impegni di Governo.

Il prossimo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sulla base delle stime e delle risultanze degli studi avviati inerenti i progetti afferenti al Programma delle Opere Strategiche, indicherà in una tabella, per ogni nuovo progetto previsto dal Programma, il costo stimato dell'investimento, il programma annuale dei fabbisogni e le relative modalità di finanziamento.

Art. 13

Ulteriori obblighi per il Gestore

In attuazione di quanto disposto al punto 5.5 della Delibera CIPE n°85/2002, la Società si impegna a porre a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, specifici sistemi di monitoraggio che consentano:

- di ricondurre le contabilizzazioni ai singoli progetti ed alle relative fonti di finanziamento;
- di verificare l'effettiva accelerazione nella realizzazione delle opere rispetto ai tempi programmati;
- di rilevare l'andamento dei costi ed i motivi di eventuali scostamenti, nonché di rilevare le economie realizzate nella fase attuativa dei singoli progetti in modo da renderne possibile l'utilizzo già in sede di stipula del prossimo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005.

Art. 14

Clausola di continuità

Restano ferme ed invariate le clausole e le pattuizioni del Contratto di Programma, e dell'Addendum n°1 al Contratto stesso, non direttamente modificate e, comunque, non in contrasto con quanto riportato nella presente Revisione.

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 della 1° Revisione al CdP 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 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 del Contratto)
- Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC già approvati (articolo 14 del Contratto)
- Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (articolo 10 della 1° Revisione al CdP 2001-2005)

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	103	103
K1	202	173	118	0	0
K2	236	226	208	144	64
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	1.307	1.232

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato	
RETE FONDAMENTALE	Direttrice Adriatica	Raddoppio ed Elettrificazione Bari-Lecco	336	312	-	23	
		Raddoppio della Pescara-Bari	1.000	973	27	-	
	Direttrice Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	958	819	139	-	
	Direttrice Milano-Ventimiglia	Raddoppio Genova-Ventimiglia	746	746	-	-	
	Direttrice Milano-Venezia	Quadruplicamento Padova-Mestre	439	439	-	-	
	Direttrice Tirrenica Nord	Potenziamento Infrastrutturale Pontremoliase	938	753	150	35	
		Potenziamento Asse Livorno - Pisa	57	50	-	7	
	Immobilizzazioni immateriali	Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	223	119	76	28	
	Interventi AV su linee della Rete convenzionale	Interventi alla Rete connessi al sistema AV	852	-	150	702	
	Itinerari internazionali	Corridoio europeo n. 5 e collegamenti (con priorità per il Traffico ferroviario Bergamo-Saragat)	83	83	-	-	
	Riqualificazione stazioni	Verona - Brennero: Progettazione Esecutiva nuova linea di valico	30	30	-	-	
	Tecnologie innovative diffuse	Ristrutturazione ed ammodernamento stazione ferroviaria di Battipaglia	3	3	-	-	
		Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	52	36	15	-	
		Sub-totale Rete Fondamentale	5.716	4.363	557	795	
	RETE COMPLEMENTARI	Ammodernamento infrastrutturale	Velocizzazione linea Foligno - Terontola	31	31	-	-
		Rete Calabria	Raddoppio Reggio C. - Melito	317	293	24	-
		Rete Sarda	Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	215	155	60	-
Rete Siciliana		Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	428	193	235	-	
		Raddoppio Palermo-Messina	1.907	1.840	67	-	
Studi di fattibilità progetti infrastrutturali		Studi di fattibilità per il tratto Lecco-Molteno-Como	2	2	-	-	
		Sub-totale Rete Complementare	2.899	2.514	385	-	

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

Tipo Rete	Programma	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	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	291	185	32	75
	Nodo di Milano	Sviluppo tecnologico del Nodo di Milano (Fase)	170	12	-	158
		Collegamento Aeroporto Malpensa	48	48	-	-
	Nodo di Roma	Polo manutentivo OMR Roma Smistamento	64	53	-	12
		P.R.G. Roma Tiburtina	72	52	-	21
		PRG Tuscolana	54	2	-	52
		Sviluppo tecnologico del Nodo di Roma (fase)	36	10	-	26
	Nodo di Torino	Potenziamento tecnologico del Nodo di Torino (2 ^a fase)	54	-	-	54
		Torino Smistamento: costruzione impianto dinamico polifunzionale	29	4	-	25
		Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	377	227	150	-
		Linea Chivasso-Aosta	21	21	-	-
	Nodo di Venezia	Potenziamento linea Fossano - Cuneo	15	15	-	-
		Costruzione capannone Venezia Mestre	10	10	1	-
Costr. Centro dinamico Osmannoro		105	94	-	11	
Sub-totale Nodi			1.445	797	214	434
DIFFUSI	Programma GSM-R	Rete radio GSM-R (1 Fase)	62	62	-	-
	Sistema Controllo Marcia Treni	Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	1.033	801	232	-
		Studi di fattibilità delle tratte Melito-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	-	-
	Tecnologie innovative diffuse	Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	413	64	150	199
		Sub-totale Diffusi	1.534	952	382	199
Totale generale			11.593	8.627	1.539	1.428

Nota

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

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, 1° Revisione C.d.P. 2001-2005 - articolo 8 C.d.P. 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	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Direttore Caserta-Foggia	Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	666	576	90
	Direttore Milano-Venezia	Raddoppio Treviglio-Bergamo	62	52	10
		Sub-totale Rete Fondamentale	728	628	100
RETE COMPLEMENTARE		Raddoppio Bari-Taranto	743	589	153
	Direttore Adriatica	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	335	300	35
	Rete Calabria	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	164	116	48
		Sub-totale Rete Complementare	1.241	1.005	236
NODI	Nodo di Napoli	Potenz. del Passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	217	203	13
	Nodo di Milano	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	438	348	90
		Sub-totale Nodi	655	551	103
		Totale generale	2.624	2.184	440

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 C.d.P. 2001-2005)

Tipo Rete	Descrizione Intervento	Stima Costo a Vita Intera (con Congelato)	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
RETE FONDAMENTALE	Valichi	258	-	-	258
	Raddoppio Spoleto-Terni e Nodo di Falconara	449	70	-	380
	Quadruplicamento Tortona - Voghera	155	4	-	151
	Itinerario Napoli - Bari (Fase)	1.033	219	-	813
	Potenziamento Pisa - Livorno	77	-	4	74
	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (Fase)	516	16	-	500
	Potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase	207	52	-	155
	Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	620	56	564	-
	Itinerari Venezia/Villa Opicina: potenziamento itinerari merci, ulteriore fase	62	-	-	62
	Sub-totale Rete Fondamentale	3.378	416	568	2.394
RETE COMPLEMENTARE	Itinerario Messina - Catania: completamento raddoppio	362	28	-	334
	Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	129	-	26	103
	Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	52	-	52	-
	Sub-totale Rete Complementare	542	28	77	437
NODI	Nuovi centri intermodali di Roma, Milano e Napoli	103	1	-	102
	ACS Firenze SMN	77	49	-	28
	Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	1.350	15	9	1.326
	Nodo urbano di Roma (Cintura Nord e Sud)	413	10	-	403
	Nodo di Milano: 1 fase potenziamento impianti e itinerari merci	155	10	-	145
	Nodo urbano di Genova (Fase)	362	11	-	351
Sub-totale Nodi	2.460	97	9	2.355	
DIFFUSI	Impianti di manutenzione corrente e grandi riparazioni	103	-	-	103
	SCC Rete Forte (fase ulteriore)	1.033	-	-	1.033
	Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	516	-	60	456
	Tecnologie di comunicazione	240	196	44	-
	Riqualificazione 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	121
	Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	200	8	42	150
Sub-totale Diffusi	2.516	246	253	2.018	
Totale	8.897	787	907	7.203	

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 C.d.P. 2001-2005)

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
Totale generale	284	1.007	542	542	542	2.918
Coperture finanziarie (inclusa la Finanziaria 2003)	284	1.007	542			
Ulteriori fabbisogni da Stato				542	542	1.085

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 C.d.P. 2001-2005)

Importi in Meuro

Descrizione intervento	<i>Importi in Meuro</i>			
	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Processi, sistemi informativi ed omologazione	88	32	33	22
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	29	13	4	12
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	30	7	13	10
Studi e sperimentazioni	25	4	5	15
Totale generale	170	57	55	59

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 C.d.P. 2001-2005)

Descrizione Intervento	Importi in Meuro			
	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie al 31/12/2002	Finanziaria 2003	Ulteriori fabbisogni da Stato
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	181	80	36	65
Programma di risanamento acustico e ambientale	1.214	103	207	904
Totale generale	1.394	183	243	968

Tabella 7 - Piano degli investimenti AV/AC (articolo 14 C.d.P. 2001-2005)

Importi in Meuro

Investimenti del Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli	Stima Costo a Vita Intera
Torino - Milano	6.878
Milano - Bologna	6.335
Bologna - Firenze	4.856
Firenze - Roma	442
Roma - Napoli	5.207
Nodo di Torino	129
Nodo di Milano	73
Nodo di Bologna	1.200
Nodo di Firenze	1.240
Nodo di Roma	644
Nodo di Napoli	374
Contingencies	1.155
Costi di struttura capitalizzati	258
Totale To-Mi-Na	28.790
Interessi intercalari To-Mi-Na	5.251

Al 31.12.2002 risultano coperture finanziarie da Stato, per la linea AV/AC TO-MI-NA pari a:

- 11.697 Meuro per gli investimenti previsti sulle tratte e sui nodi;
- 559 Meuro per gli interessi intercalari,

Di questi, alla stessa data, risultano erogati:

- 5.128 Meuro per gli investimenti previsti sulle tratte e sui nodi;
- 555 Meuro per gli interessi intercalari,

Importi in Meuro

Investimenti del Sistema AV/AC Milano - Verona - Padova e 3° Valico dei Giovi	Stima Costo a Vita Intera	Coperture finanziarie da Stato al 31/12/2002
Milano - Verona	4.796	482
Verona - Padova	2.856	
3° Valico dei Giovi	4.339	
Totale	11.991	482

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

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (articolo 10, 1° Revisione CdP 2001-2005)

Importi in euro

Descrizione Intervento	Importi in euro							
	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Raddoppio della Pescara-Bari	26.736.853	26.736.853	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bologna-Verona	139.297.138	139.297.138	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale/tecnologico Caserta-Foggia	89.999.766	-	89.999.766	-	-	-	-	-
Raddoppio Treviglio-Bergamo	10.329.140	-	10.329.140	-	-	-	-	-
Potenziamento Infrastrutturale Pontremolese	150.079.767	150.079.767	-	-	-	-	-	-
Studio nuova linea ferroviaria Torino - Lione	75.774.000	75.774.000	-	-	-	-	-	-
Interventi alla Rete connessi al sistema AV	150.000.000	150.000.000	-	-	-	-	-	-
Potenziamento tecnologico Chiusi - Roma LL	15.493.707	15.493.707	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Bari-Taranto	153.463.261	-	153.463.261	-	-	-	-	-
Raddoppio Reggio C. - Melillo	24.124.755	24.124.755	-	-	-	-	-	-
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia Terme - Catanzaro Lido	47.798.250	-	47.798.250	-	-	-	-	-
Raddoppio Decimomannu - S. Gavino	59.546.473	59.546.473	-	-	-	-	-	-
Nodo di Palermo (completamento raddoppi)	234.640.253	234.640.253	-	-	-	-	-	-
Raddoppio Palermo-Messina	66.800.000	66.800.000	-	-	-	-	-	-
Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella - Venusio	35.000.046	-	35.000.046	-	-	-	-	-
Sistemazione Nodo di Venezia/Mestre	30.980.000	30.980.000	-	-	-	-	-	-
Sistema Comando/Controllo Bologna C.le e del Nodo	31.742.816	31.742.816	-	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	89.999.708	-	89.999.708	-	-	-	-	-
Quadruplicamento Porta Susa - Stura (fase Dora-Stura)	149.997.349	149.997.349	-	-	-	-	-	-
Potenz. del Passante Villa Litterno-Gianturco-Cancello-Caserta/Torre Annunziata	13.459.764	-	13.459.764	-	-	-	-	-
Costruzione capannone Venezia Mestre	903.800	903.800	-	-	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (2 fase)	232.405.605	232.405.605	-	-	-	-	-	-
Attrezzaggi tecnologici: linee ed impianti intera rete compresa ulteriore fase	150.000.000	150.000.000	-	-	-	-	-	-
Potenziamento Pisa - Livorno	3.670.000	-	-	3.670.000	-	-	-	-
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia	563.970.934	-	-	563.970.934	-	-	-	-
Rete sarda: ulteriore fase di interventi di potenziamento tra Cagliari e Oristano	25.800.000	-	-	25.800.000	-	-	-	-
Itinerario Pescara-Roma: ulteriore fase di potenziamento	51.645.690	-	-	51.645.690	-	-	-	-

Tabella 8 - Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (articolo 10, 1° Revisione CdP 2001-2005)

Importi in euro

Descrizione Intervento	Totale	Tabella 2	Tabella 2bis	Tabella 3	Tabella 4	Tabella 5	Tabella 6	Tabella 7
Nodo urbano di Torino: potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci (Fase)	9.296.000	-	-	9.296.000	-	-	-	-
Sistema Controllo Marcia Treno (3 fase - Interventi integrativi e connessi anche al GSM-R)	60.000.000	-	-	60.000.000	-	-	-	-
Tecnologie di comunicazione	43.898.836	-	-	43.898.836	-	-	-	-
Riqualificazione 130 Stazioni medio-grandi, mantenimento 500 stazioni piccole fermate e marciapiedi alti	26.496.047	-	-	26.496.047	-	-	-	-
Rilivramento termico Boccole (2a fase)	20.658.276	-	-	20.658.276	-	-	-	-
Itinerari merci	60.000.000	-	-	60.000.000	-	-	-	-
Potenziamento del collegamento tra i porti e la rete ferroviaria e sistema intermodale del Mezzogiorno	41.788.335	-	-	41.788.335	-	-	-	-
Manutenzione straordinaria di linee ed impianti	542.279.744	-	-	-	542.279.744	-	-	-
Processi, sistemi informativi ed omologazione	33.389.884	-	-	-	-	33.389.884	-	-
Prototipi - Dimostratori - Impianti sperimentali	3.770.135	-	-	-	-	3.770.135	-	-
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	12.911.422	-	-	-	-	12.911.422	-	-
Studi e sperimentazioni	4.751.403	-	-	-	-	4.751.403	-	-
Programma di miglioramento nella sicurezza delle lunghe gallerie	36.151.983	-	-	-	-	-	36.151.983	-
Programma di risanamento acustico e ambientale	206.584.310	-	-	-	-	-	206.584.310	-
Interessi intercalari	216.364.548	-	-	-	-	-	-	216.364.548
TOTALE GENERALE	3.942.000.000	1.538.522.517	440.049.935	907.224.118	542.279.744	54.822.845	242.736.293	216.364.548



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

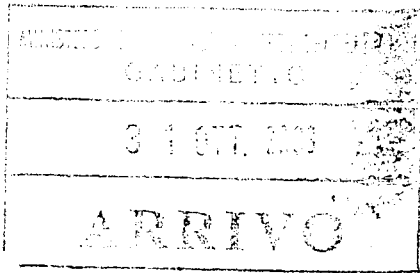
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE
DI SVILUPPO E DI COESIONE
SERVIZIO CENTRALE DI SEGRETERIA DEL CIPE
Ufficio V

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
GABINETTO

16796 31/10/2003 FS

28 OTT. 2003

All. 1 0035246



Al Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti

- Gabinetto

Piazzale di Porta Pia, 1

- Dipartimento trasporti terrestri

D.G. trasporto ferroviario

Via Caracci, 36

00100 - ROMA

OGGETTO: 2° addendum al Contratto di programma 2001-2005 tra Ministero
dei trasporti e della navigazione e FS S.p.A.

Si trasmette, per il seguito di competenza, copia della delibera n.
29/2003 in data 25 luglio scorso, con la quale il CIPE ha formulato il proprio
parere in ordine allo schema di addendum precisato in oggetto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott.ssa Patrizia Bitetti)

Sen/nb

28.10.2003
LETTERE/VARIE/2003/Trasmis 2° addendum



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

29/2003

2° 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;

VISTA la legge 17 maggio 1999, n. 144, che – tra l'altro – istituisce presso questo Comitato il "sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici" (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta del pari nell'ambito di questo Comitato, e che ha trovato finora attuazione in delibere emanate – previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano – da questo Comitato nel biennio 1999-2000 e concernenti, tra l'altro, l'avvio della sperimentazione dell'attribuzione del codice unico progetto di investimento pubblico (CUP), e vista la legge 16 gennaio 2003, n. 16, recante "disposizioni ordinamentali in materia di Pubblica Amministrazione", che ha confermato sul punto i contenuti dell'art. 11, commi 1 e 2, del disegno di legge approvato definitivamente dal Senato il 20 dicembre 2002 (A.S. n. 1271-B);

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;

VISTO il decreto legge 15 aprile 2002, n. 63, convertito con modificazioni nella legge 15 giugno 2002, n. 112, che, all'art. 8, autorizza la Cassa depositi e prestiti a costituire, anche con atto unilaterale, una società finanziaria per azioni denominata "Infrastrutture";

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che, alla tabella D, reca un ulteriore apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. di 3.942 Meuro per il triennio 2003-2005, mentre 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



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

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 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 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 (P.P.I.) 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;

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 formulava parere



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

favorevole in ordine alla bozza di 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 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 P.P.I., nella versione settembre 2002, per l'anno 2003 anche per quanto attiene ai riflessi di ordine finanziario e ferma restando per il 2003 stesso la vigente struttura finanziaria del sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), ed ha formulato una serie di indicazioni, tra l'altro prevedendo l'immediato avvio dello studio di fattibilità di 7 ulteriori interventi nel Mezzogiorno e l'effettuazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un reporting trimestrale generale sullo stato di avanzamento delle progettazioni;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003), adottata dopo la definitiva approvazione del citato A.S. n. 1271-B e con la quale questo Comitato ha disciplinato il sistema per l'attribuzione del menzionato CUP, fissandone l'entrata a regime al 1° luglio 2003 per i progetti che comportano un investimento complessivo superiore a 100.000 euro ed al 1° gennaio 2004 per i progetti di investimento complessivo di importo inferiore a tale limite;

VISTA la delibera 31 gennaio 2003, n. 2 (G.U. n. 104/2003), con la quale questo Comitato ha preso atto delle modalità di attuazione dell'art. 75 della legge n. 289/2002 esposte in note dei competenti Dipartimenti del Ministero dell'economia e delle finanze, formulando indicazioni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché, tra l'altro, sottoponesse a questo Comitato la proposta aggiornata di revisione del menzionato contratto di programma;

VISTE le note del 7 e 14 aprile 2003 con cui Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A.), gestore della rete ferroviaria e subentrata nel contratto di programma 2001-2005, ha inviato il citato 1° monitoraggio trimestrale degli investimenti nel Mezzogiorno, facendo il punto sulla situazione al 31 dicembre 2002;

VISTA la nota n. 7294 del 22 aprile 2003, integrata con nota DGTFe/1182/SDG del 7 maggio 2003, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di 2° addendum al contratto di programma 2001-2005, corredato da un'eshaustiva relazione nella quale svolge le proprie considerazioni sul suddetto monitoraggio di RFI e fornisce il previsto reporting trimestrale sullo stato della progettazione, dando altresì conto degli altri adempimenti posti a proprio carico nelle delibere sopra richiamate;

VISTA la nota n. 90535 del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze in data 24 luglio 2003;

VISTA la delibera in data odierna con la quale questo Comitato ha fornito indicazioni intese ad assicurare continuità nella realizzazione dell'asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Napoli, nel passaggio dal precedente al nuovo meccanismo di



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

finanziamento previsto dall'art. 75 della legge n. 289/2002, nonché indicazioni intese a meglio specificare aspetti non esaustivamente definiti dalla norma;

PRENDE ATTO

- *per quanto concerne il monitoraggio trimestrale degli investimenti nel Mezzogiorno al 31 dicembre 2002*

che il documento di RFI:

- fornisce un quadro completo, articolato per regione, degli investimenti nel Mezzogiorno afferenti ai contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005 ed al 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di cui alla delibera n. 121/2001, ed è corredato da schede che riportano finanziamenti e stato di attuazione dei principali interventi in corso, evidenziando, tra l'altro, aumenti di costo e slittamenti dei tempi di realizzazione;
- dà una informativa, così come previsto nella delibera n. 85/2002, sullo stato di attuazione dei 7 nuovi interventi individuati nel P.P.I., che dovrebbero essere completati entro dicembre 2003;
- fornisce un primo rapporto sui dati relativi all'anno 2002: attività negoziali, contabilizzazioni (30% del totale nazionale), attivazioni eseguite nel corso dell'anno;
- conferma il programma di accelerazione di 7 progetti già definito nel citato P.P.I.;

- *per quanto concerne la relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

- che la relazione evidenzia i dati positivi emergenti dal citato monitoraggio degli investimenti nel Mezzogiorno ed in particolare la coerenza delle contabilizzazioni 2002 con le previsioni del P.P.I. e l'incremento medio annuo delle contabilizzazioni stesse rispetto al 2000 (23%), mentre fa riferimento ad ulteriori elementi che RFI si è impegnata a fornire in occasione dei successivi monitoraggi;
- che la relazione include il primo reporting sullo stato delle progettazioni, da utilizzare come riferimento in occasione di future edizioni per verificarne gli avanzamenti, evidenziando in particolare come poche opere siano state ultimate (10% del totale dei sottoprogetti esaminati) e come la percentuale di sottoprogetti ultimati sul totale dei progetti nel Mezzogiorno (7%) sia inferiore rispetto a quella registrata per il resto del Paese (13%) e rilevando per contro che la percentuale di sottoprogetti che si trovano in fase di progettazione definitiva sul totale di progetti nel Mezzogiorno (21%) è notevolmente più alta della medesima percentuale riferita al Centro-Nord (9%), il che evidenzia come almeno per il settore ferroviario il gap progettuale sia in corso di superamento e possa ora comportare una più rapida cantierizzazione dei lavori;
- che le ulteriori prescrizioni dettate dalla delibera n. 85/2002 sono state, tra l'altro, tenute presenti in fase di predisposizione della bozza di addendum di cui trattasi, mentre il Ministero si è riservato di fornire, in sede di redazione



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

dell'annuale Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dai contratti di programma relativi al settore, puntuale riscontro alle raccomandazioni di questo Comitato in ordine alle iniziative di RFI intese ad assicurare – tra l'altro – il rispetto dei tempi e dei costi programmati per la realizzazione delle singole opere e la rivisitazione dei tempi previsti dal P.P.I. soprattutto per la fase di progettazione;

- per quanto attiene l'addendum al contratto di programma 2001-2005

che lo schema di 2° addendum trasmesso con la citata nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- reca modifiche alle modalità di finanziamento degli oneri di manutenzione ordinaria ed aggiorna gli oneri indicati nella tabella 1 del citato contratto;
- adegua i contenuti del predetto contratto al nuovo modello di finanziamento dell'asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Napoli di cui questo Comitato ha preso atto con la delibera n. 2/2003, prevedendo esplicitamente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigili sul corretto adempimento degli impegni gravanti sul gestore anche per la parte relativa alla realizzazione e gestione di tale asse e riallocando parzialmente le risorse già contrattualizzate per detto asse e non ancora utilizzate;
- ripartisce le risorse recate dalla tabella D della legge n. 289/2002 in sintonia con i fabbisogni espressi per il 2003 dal P.P.I. per le voci non rapportabili al "sistema alta velocità/alta capacità", destinando complessivamente al Mezzogiorno circa il 35% di dette risorse;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sulla bozza del 2° addendum al contratto di programma 2001-2005 nella stesura esaminata nell'odierna seduta

SUBORDINATAMENTE

al recepimento delle seguenti indicazioni:

- il terz'ultimo capoverso delle premesse verrà integrato inserendo, accanto alle parole "nel periodo di costruzione", le parole "e di pre-esercizio";
- il penultimo capoverso delle premesse verrà modificato come segue "che detto piano di sfruttamento prevede che, dopo l'attivazione delle singole opere, lo Stato integrerà – attraverso il contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana – l'onere (quota capitale ed interessi) del servizio del debito verso Infrastrutture S.p.A. non coperto dai ricavi di esercizio generati dal progetto e coprirà i costi di manutenzione";
- dopo il citato penultimo capoverso delle premesse, verrà inserito altro alinea del seguente tenore: "che, nella seduta del 25.7.2003, il CIPE ha previsto che, nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture S.p.A. ed al fine di assicurare



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

la continuità necessaria al finanziamento del sistema AV/AC sull'asse Torino-Milano-Napoli, RFI, anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato S.p.A., possa contrarre o far contrarre a Società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario sino al limite di 3 miliardi di euro – da estinguere non appena sarà resa disponibile, da parte della suddetta Infrastrutture S.p.A., la provvista necessaria – purché dall'accensione di detti prestiti non derivino, a carico del bilancio dello Stato, oneri ulteriori rispetto a quelli quantificati nel nuovo modello di finanziamento del quale il CIPE stesso ha preso atto nella delibera n. 2/2003 e che nella medesima seduta il CIPE ha altresì previsto che RFI possa proseguire o far proseguire le Società controllate nella sottoscrizione dei contratti per la realizzazione del citato sistema sino al limite di 28.790 Meuro, comprensivo degli impegni già assunti, senza oneri a carico del bilancio dello Stato sia in termini di competenza che di cassa”;

- al 3° capoverso dell'art. 3 le parole “in ottemperanza” verranno sostituite con le parole “in relazione”;
- l'ultimo alinea del menzionato art. 3 verrà modificato come segue: “la copertura dei fabbisogni previsti, per l'anno 2003, dal P.P.I. approvato dal CIPE, esclusi quelli concernenti il sistema AV/AC”;
- l'art. 7, nella parte che modifica il punto 14.1 comma 2 del contratto, prevederà che RFI possa non solo stipulare gli atti contrattuali con Infrastrutture S.p.A. per il finanziamento del citato asse ferroviario AV/AC Torino-Milano-Napoli, ma anche far procedere a tale stipula le Società controllate;
- allo stesso articolo 7, nella parte in cui modifica l'art. 14.1 comma 3 del contratto di programma, verrà inserita la precisazione “1^ parte della” accanto alle parole “tabella 7” e, all'inizio della parte in cui modifica il comma 4, le parole “nella fase di esercizio del sistema AV/AC TO-MI-NA” verranno soppresse, mentre al comma 5 il termine di giugno 2003 verrà sostituito con “settembre 2003”;
- l'art. 11 verrà riformulato come segue: “Per far fronte agli impegni della Società relativi al 2003 parte 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, viene ripartita come di seguito riportato:
 - 139 milioni di euro per coprire la differenza tra la somma destinata agli interessi intercalari secondo la ripartizione delle risorse di cui all'articolo precedente ed i fabbisogni per l'anno 2003 relativi a detti interessi, evidenziati nella documentazione di aggiornamento relativa alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli esaminata dal CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003;
 - 1.116 milioni di euro per provvedere, secondo le disposizioni di cui all'art. 75, comma 5, della legge n. 289/2002, alla copertura degli oneri relativi alla manutenzione ordinaria per l'anno 2003, riportati nella tabella 1 del contratto di programma 2001-2005 così come modificata dalla presente revisione”;
- al 1° comma dell'art. 12 il termine di giugno 2003 sarà sostituito con il termine di settembre 2003;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- dovrà essere inserito un nuovo articolo che, aggiornando i contenuti del 2° comma dell'art. 7 del 1° addendum al contratto di programma, disponga che tutte le iniziative ammesse a finanziamento a valere sulle risorse recate dalla legge finanziaria 2003 e dalle successive leggi di spesa dovranno essere registrate al sistema CUP secondo le modalità e con la tempistica stabilite dalla delibera n. 143/2002, meglio specificata in premessa;
- la tabella 7, nella parte relativa al più volte citato asse AV/AC Torino-Milano-Napoli, verrà riformulata in modo che risulti chiaramente che il costo complessivo viene riportato per chiarezza e che restano acquisiti all'opera, nell'ambito del contratto di programma, esclusivamente gli importi già finalizzati per investimenti sulle tratte e nodi (5.128 Meuro), mentre i residui 6.569 già contrattualizzati e non ancora utilizzati vengono "liberati" e parzialmente riallocati come indicato all'art. 11;

INVITA

RFI, tramite la struttura responsabile per il Mezzogiorno istituita su sollecitazione di questo Comitato,

- ad adottare, per i successivi monitoraggi trimestrali degli investimenti nel Mezzogiorno, un'impostazione che consenta un più immediato confronto con gli elementi esposti nelle relazioni generali e ad adeguarsi alle prescrizioni formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- ad inoltrare sollecitamente il monitoraggio al 31 marzo 2003 ed a curare che il medesimo tenga già conto delle suddette prescrizioni e che quindi, oltre ad elencare le principali attivazioni effettuate nel frattempo, tracci un quadro più organico – per regioni o per corridoi – della rete ferroviaria del Mezzogiorno in modo che i successivi aggiornamenti consentano a questo Comitato di acquisire cognizione del progressivo evolversi della rete stessa sulla base delle previsioni di ultimazione;
- a trasmettere in prosieguo il suddetto monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno con la prevista periodicità ed in tempi il più possibile ravvicinati rispetto alla scadenza del periodo considerato;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

- a vigilare sull'osservanza degli adempimenti di cui sopra da parte di RFI;
- a sottoporre a questo Comitato, prima della sottoscrizione del 2° addendum al Contratto di programma ed ai fini di una valutazione collegiale, le considerazioni che le competenti Commissioni parlamentari formuleranno in ordine allo schema di cui trattasi al fine di consentire al Comitato stesso di formulare il proprio definitivo avviso al riguardo.

Roma, 25 luglio 2003

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI



IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI