

In termini assoluti, ciò equivarrebbe ad aumentare di oltre un terzo il volume dei passeggeri trasportati (4,3 miliardi di passeggeri/km aggiuntivi rispetto ai 12 del 1992) ed a più che raddoppiare l'ammontare delle merci trasportate, portandole al livello di 9,6 miliardi di tonnellate/km contro i 4,3 valutati per il 1992.

Tab. 4.12. - Evoluzione prevista per il traffico complessivo e ferroviario a media e lunga distanza (Italia e Mezzogiorno, 1992-2002)

Aree territoriali	Traffico viaggiatori			Traffico merci		
	1992*	2002	Variaz. percentuale	1992*	2002	Variaz. percentuale
	(miliardi P/km)			(miliardi T/km)		
	Traffico complessivo					
Italia	414,6	511,0	23,3	178,9	220,4	23,2
Mezzogiorno	133,0	168,7	26,8	64,5	81,2	25,9
Mezz./Italia (x100)	32,1	33,0		36,1	36,8	
	Traffico ferroviario					
Italia	48,4	63,5	38,8	21,3	42,5	99,5
Mezzogiorno	12,0	16,3	36,6	4,3	9,6	123,3
Mezz./Italia (x100)	25,5	24,3		20,2	22,6	
	Quota traffico ferroo./traffico complessivo (x100)					
Italia	11,67	12,42	6,4	11,91	19,28	61,9
Mezzogiorno	9,00	9,66	7,3	6,67	11,82	77,2

- * Alcuni dati relativi al 1992 non coincidono con quelli riportati nelle tabelle 4.10. e 4.11.: ciò è dovuto al fatto che qui si è fatto riferimento a stime più recenti dell'ultimo anno disponibile (di fonte Mintrasp, DG POC), mentre nelle tabelle precedenti è stato lasciato il dato che garantiva omogeneità di confronto con il passato.

5. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO, OBIETTIVI E CONTENUTI DEL SOTTOPROGRAMMA FERROVIE

5.1. Le linee strategiche di intervento nel Mezzogiorno per il trasporto complessivo e per il trasporto ferroviario

5.1.1. Politiche comunitarie e politiche nazionali per il settore del trasporto

Il Governo Italiano concorda con il segnale d'allarme lanciato dal "Piano Delors" in merito alla rilevanza strategica della realizzazione dei TEN (Trans-European Networks).

In particolare il Governo considera prioritaria, data la situazione del bilancio pubblico nei paesi comunitari, la necessità di coinvolgere le imprese nel capitale di rischio delle iniziative, creando le condizioni per renderle remunerative, anche se su un arco temporale esteso.

Per quanto riguarda in particolare le reti fisiche di più immediato sostegno all'integrazione dei mercati ed alla coesione socioeconomica le autorità italiane competenti ritengano che debba essere accelerata la realizzazione dei progetti di interesse comunitario già definiti negli schemi direttori predisposti dalla Comunità e selezionati nel "Libro Bianco"⁴.

.....

4 Questa posizione emerge dalla delibera del 7/6/93 con la quale il CIPE ha definito gli indirizzi da adottare nella politica dei trasporti al fine di coordinare l'azione italiana con quella comunitaria.

Tali progetti discendono dalle seguenti priorità di intervento della programmazione nazionale, coerenti con un efficace inserimento delle reti nazionali di trasporto nei TEN:

- i) sistemi di valico sulla direttrice asse del Brennero-nord-sud;
- ii) sistemi di valico sulle direttrici est-ovest e connessioni con la rete europea dei treni ad alta velocità (linea Lione-Torino e collegamento con l'Est europeo via Tarvisio);
- iii) collegamenti plurimodali nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alle direttrici tirrenica ed adriatica, alle reti insulari ed ai sistemi portuali;
- iv) sviluppo ed innovazione tecnologica delle reti ferroviarie nel Mezzogiorno;
- v) potenziamento dei sistemi aeroportuali di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa, e loro integrazione con le reti ferroviarie;
- vi) realizzazione degli anelli mancanti sulla rete autostradale ed implementazione dei sistemi telematici per la sicurezza e la regolazione del traffico;
- vii) sviluppo delle tecnologie di controllo del traffico autostradale (Management of Traffic) ed aereo (Eurocontrol), e della navigazione nei porti (VTS: Vessel Traffic System).

Ai TEN è affidato il compito - per quanto riguarda l'area meridionale del territorio comunitario - di eliminare le strozzature e le inefficienze che caratterizzano i rapporti con l'Europa centro-settentrionale.

Ai problemi strutturali (collegamenti precari tra baricentro dell'Europa dei dodici da un lato, e regioni periferiche ed insulari dall'altro) si sono aggiunti recentemente quelli relativi alla impraticabilità di parte delle reti di trasporto dei paesi della ex-Jugoslavia (eventi bellici in Bosnia-Erzegovina, e rapporti diplomatici tra Repubblica Ellenica e Repubblica della Macedonia).

In Italia i rapporti tra TEN e reti di trasporto sono caratterizzati da due principali problemi:

- i) il ruolo della Padania nel potenziamento delle relazioni est-ovest;
- ii) l'efficienza delle reti centro-meridionali nel quadro dei collegamenti Europa centro-settentrionale/Grecia/Est Europeo/Russia/Medio Oriente.

Per quanto riguarda la Padania essa, nei prossimi anni, potrà costituire l'asse privilegiato della direttrice est-ovest (Catalogna-Francia Meridionale-Austria-Est Europeo), oppure risultarne esclusa: il tracciato Barcellona-Marsiglia-Lione-Zurigo-Stoccarda-Monaco-Vienna-Praga rischia infatti, nella strategia comunitaria di assetto del territorio, di prevalere su quello padano (alternativo, nella tratta Lione-Torino-Milano-Trieste-Vienna, al precedente).

Decisivo in questo senso risulterà l'impegno governativo a potenziare la rete padana e le sue connessioni longitudinali con la trasversale Zurigo-Vienna.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Grecia, l'Est ed il Medio Oriente, essi dipendono dall'efficienza delle reti longitudinali di trasporto della penisola, a partire dai trafori alpini fino agli scali portuali meridionali.

In questo contesto l'Italia riconosce l'importanza cruciale di una rapida realizzazione dei TEN per la piena integrazione del territorio nazionale nei corridoi nord-sud ed est-ovest.

Il Governo intende approvare inoltre le priorità di intervento indicate nel "Libro Bianco": attribuzione delle caratteristiche di reti transeuropee all'asse ferroviario del Brennero, al collegamento Lione-Torino, ed all'autostrada Bari-Brindisi-Otranto, veri e propri "anelli mancanti" di un disegno finalizzato ad un'integrazione crescente del territorio europeo; e realizzazione di circonvallazioni urbane per corridoi di trasporto combinato e progetti selezionati di trasporto combinato.

Dalle considerazioni svolte in precedenza emergono i punti seguenti:

- i) i TEN costituiscono un supporto di rilevanza essenziale per l'integrazione delle economie e dei territori dei dodici, e per una loro crescente apertura al resto d'Europa;
- ii) per l'Italia l'integrazione delle proprie reti di trasporto nei TEN costituisce una condizione essenziale per svolgere il ruolo di "ponte" tra Europa centro-settentrionale, Europa sud-orientale e Medio Oriente;
- iii) il costo finanziario e la complessità progettuale degli interventi rendono necessario, per un'efficace integrazione delle reti italiane nei TEN, il realizzarsi di una duplice condizione:
 - a) coordinamento e ricerca di sinergie tra politiche comunitarie e politiche nazionali (cofinanziamento);
 - b) coinvolgimento delle imprese attraverso loro apporti finanziari nella realizzazione degli interventi previsti.

Le priorità di intervento elencate nel punto 1 scaturiscono dalla programmazione nazionale dei trasporti, e sono state fatte proprie dalla Comunità. Quest'ultima si è riferita a tali priorità anche nella individuazione degli interventi del Libro Bianco.

A sua volta il Governo Italiano, nella elaborazione del Piano di Sviluppo delle regioni dell'Obiettivo 1 (PSO1), ha proposto la concentrazione dell'intervento comunitario su azioni congruenti con quelle previste dalla programmazione nazionale dei trasporti, e ad esse addizionali, oltre che, ovviamente, pienamente inserite nella logica della PCT comunitaria.

Tali azioni consistono: per quanto riguarda la rete ferroviaria del Mezzogiorno, nell'ammodernamento strutturale e funzionale, nell'innalzamento degli standard dei servizi forniti e nello sviluppo del trasporto combinato ferrovia-strada-mare; e per quanto riguarda la rete stradale, nel completamento delle opere in corso⁵ e nell'eliminazione delle situazioni di rischio per la circolazione.

Con la decisione n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sono stati inoltre ribaditi e ulteriormente specificati gli obiettivi, le grandi linee d'azione e le priorità individuate nel "Libro bianco" della Commissione sullo sviluppo di una comune politica comune dei trasporti.

.....

5 Il Piano Generale dei Trasporti (aggiornamento del 1991) individua, per il Mezzogiorno, i seguenti interventi prioritari:

- 1) ristrutturazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;
- 2) completamento dell'autostrada Palermo-Messina;
- 3) raggiungimento di livelli di servizio propri delle reti viarie di grande comunicazione nei seguenti assi stradali: Potenza-Matera-Bari, Taranto-Cosenza, Taranto-Crotone-Reggio Calabria, Palermo-Agrigento, Mazara del Vallo-Gela-Siracusa, Cagliari-Olbia.

Considerando che l'integrazione alla scala europea si deve perseguire progressivamente, nel rispetto del principio della sussidiarietà, questa decisione costituisce pertanto attualmente il quadro generale di riferimento per i singoli Stati membri nella definizione e nell'attuazione dei progetti d'interesse comune in grado di assicurare non solo la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti transeuropee di trasporto, ma anche la libertà di accesso a queste stesse reti. La scelta dei progetti dovrà poi dipendere anche dal grado di maturità e dalla disponibilità di risorse finanziarie.

In particolare, l'azione comunitaria di indirizzo delle politiche di intervento dei singoli Stati nel settore dei trasporti fa riferimento alle *Trans European Network* (TEN), che vengono definite negli Allegati I e II della stessa Decisione.

Questa azione di indirizzo aveva comunque già trovato particolare applicazione, per quanto attiene le aree dell'Ob. 1 dell'Italia, nel Programma Operativo predisposto dalle Ferrovie dello Stato SpA e inserito nel QCS 1994-99 per le regioni dell'Ob. 1. Tale P.O., infatti, è articolato in quattro misure, in base alle quali è possibile verificare il livello di corrispondenza delle strategie di sviluppo della rete FS con gli obiettivi prioritari definiti a livello comunitario.

Pertanto tutti i progetti compresi nel Programma Operativo Trasporti-Ferrovie per le regioni dell'Ob. 1 insistono su itinerari, linee e nodi delle TEN, come identificati nel suddetto "Schema delle reti transeuropee di trasporto (orizzonte 2010)" dell'Allegato I.

5.1.2. L'individuazione delle priorità di intervento

L'orientamento governativo è dunque - sia pure in una fase di ulteriore aggiornamento del Piano generale dei trasporti — PGT (avviato nel 1993) — quello di selezionare gli interventi

effettivamente realizzabili sulla base degli obiettivi strategici del PGT stesso. Ciò garantisce sulla rispondenza di tali interventi alle finalità della politica comune dei trasporti dell'UE.

Con riferimento ai TEN, basti pensare al ruolo strategico che i "corridoi plurimodali"⁶ svolgono nell'ambito del PGT ed alla elevata propensione dei corridoi stessi, una volta realizzati, a "canalizzare" i TEN in territorio italiano.

La convergenza tra obiettivi comunitari ed obiettivi nazionali delle politiche dei trasporti è confermata dai criteri adottati dal Governo per il secondo aggiornamento del PGT.

Tali criteri prevedono una focalizzazione dell'attività di aggiornamento sui temi seguenti:

- i) *Attuazione dei corridoi plurimodali*: in questo ambito viene sollecitata l'elaborazione di "progetti di corridoio" nei quali precisare i nessi tra corridoi e reti, e le articolazioni per tratte di ciascun corridoio;
- ii) *Attivazione dei sistemi portuali*: è necessario procedere alla redazione dei "piani funzionali" di ciascun sistema;

.....

6 Come si ricorderà, i corridoi plurimodali sono le direttrici lungo le quali si svolgono le principali relazioni di trasporto, sia internazionali che nazionali, di lunga distanza ed alle quali va assicurata la massima fluidità. Il PGT ha individuato i corridoi seguenti:

- 1) Prealpino-padano (Torino-Venezia-Tarvisio-Trieste);
- 2) Pedepenninico-adriatico (Milano-Bologna-Bari-Otranto);
- 3) Tirrenico (Ventimiglia-Genova-Roma-Napoli-Palermo-Trapani);
- 4) Dorsale centrale (Brennero-Verona-Bologna-Roma);
- 5) Trasversale orientale (Roma-Cesena-Venezia-Tarvisio);
- 6) Sardo continentale.

- iii) *Priorità ai valichi alpini*: valutare sotto i profili economico ed ambientale le ipotesi già formulate nel PGT (Brennero, Gottardo, Sempione e Spluga);
- iv) *Scelte di fondo in materia ferroviaria*: priorità al ruolo delle ferrovie nel trasporto intermodale (essenziale per una più equilibrata ripartizione modale del trasporto merci) ed all'alta velocità;
- v) *Coerente prosecuzione della politica degli interporti*: va avviata l'analisi di fattibilità dei siti individuati per le strutture di secondo livello: Novara, Cervignano, Ravenna, Prato, Jesi, Orte, Civitavecchia e area romana, Termoli, area lucana, Bari, area ionico-salentina, area calabrese, Termini Imerese, Catania, Cagliari;
- vi) *Trasporto aereo*: le indicazioni del PGT (aeroporto in Campania) vengono integrate segnalando l'esigenza di realizzare altri due aeroporti nel Mezzogiorno (Agrigento e Basilicata).

I temi elencati evidenziano un assetto futuro del sistema nazionale dei trasporti fondato sull'importanza crescente dalla rete ferroviaria che, a partire dai valichi e fino ai porti, dovrà progressivamente riequilibrare la più che squilibrata distribuzione dei flussi tra ferro e gomma. E' infatti la rete autostradale che, soprattutto per le merci, garantisce oggi sul territorio italiano un'efficace mobilità, con costi ambientali, però, ormai inaccettabili. Questi ultimi costituiscono ormai un ostacolo allo sviluppo delle relazioni con l'Europa Centro-Settentrionale, a causa delle crescenti limitazioni poste al transito dei mezzi pesanti da parte di Austria e Svizzera.

La strategia delineata dal PGT può dunque essere sintetizzata in una forte espansione della rete ferroviaria ed in limitati completamenti di quella autostradale. Tale strategia viene completata dal ruolo-chiave dell'intermodalità che, garantendo un efficace interscambio delle merci tra ferrovia e cabotaggio, potrà contribuire in modo determinante al decongestionamento della rete autostradale.

Le considerazioni svolte si attagliano in modo particolare al Mezzogiorno, dove la rete ferroviaria è profondamente carente ed i relativi servizi del tutto insoddisfacenti. D'altra parte, la confluenza dei flussi di traffico del Mezzogiorno nei TEN passa attraverso l'adeguamento della rete ferroviaria, idonea a consentire rapidamente l'instradamento delle merci attraverso i valichi alpini; così come il ruolo di "ponte" tra Mediterraneo ed Europa (sia centro-settentrionale che orientale) potrà essere efficacemente svolto dal Mezzogiorno soltanto a condizione che le interconnessioni ferrovia-cabotaggio risultino altamente competitive.

5.2. L'inquadramento programmatico e istituzionale

5.2.1. Sottoprogramma ferrovie e strategia nazionale dei trasporti

Il futuro delle Ferrovie dello Stato SpA dipende dalla capacità di interpretare correttamente la natura sistemica del trasporto ferroviario, in modo da definire strategie efficaci per il miglioramento delle prestazioni dell'intera rete. A tal fine, dopo la trasformazione in società per azioni, le FS hanno elaborato un piano di risanamento e sviluppo i cui obiettivi generali sono di completare entro il 1995 il processo di ristrutturazione e di incremento dell'efficienza del sistema ferroviario, allineando gli standard di produttività a livello delle reti ferroviarie europee. Il piano individua inoltre il programma di investimenti necessario a potenziare la rete, a migliorare la qualità

delle infrastrutture e del materiale rotabile per fornire un servizio di trasporto sempre più rispondente alle esigenze dell'utenza effettiva e potenziale. Le azioni delineate per perseguire questi obiettivi comprendono:

- a. raggiungere una produttività del personale prossima agli standard più elevati degli altri paesi europei attraverso una diminuzione dell'organico di esercizio;
- b. sollecitare la riforma del trasporto locale, subordinando il mantenimento in esercizio delle linee a bassa densità ad accordi con le Regioni che consentano di reperire risorse aggiuntive per la gestione di queste infrastrutture;
- c. razionalizzare i costi operativi, ottimizzando il rapporto con i fornitori e introducendo criteri di selettività nella politica degli acquisti;
- d. sviluppare la politica commerciale per segmento dei mercati merci e passeggeri per la media e lunga distanza, migliorando la qualità dei servizi di trasporto offerti, attraverso l'ottimizzazione nella gestione delle risorse che, ad esempio, comporta il potenziamento dei traffici laddove si addensa la domanda;
- e. ristrutturare l'offerta nell'area del trasporto locale, mediante specializzazione e diversificazione dell'infrastruttura e del servizio, con una crescita o intensificazione dei flussi all'interno delle grandi aree metropolitane e una sostituzione dei traffici su rotaia con traffici su strada nelle aree a domanda più debole.

Tali scelte, tralasciando le ipotesi di intervento che ancora non appaiono concretamente realizzabili, si sono tradotte in un piano degli

investimenti 1993-1998, dove le risorse finanziarie disponibili per l'intero territorio nazionale (mutui residui e autorizzati, aumenti di capitale, cofinanziamento comunitario) sono ripartite rispetto alle tipologie di intervento richieste per un miglioramento della funzionalità dell'intera rete.

Tab. 5.1. Piano finanziario nazionale 1993-98 degli interventi sull'intera rete ferroviaria

<i>tipi di interventi</i>	<i>mld lire</i>	<i>Mecu</i>
sistema alta velocità	9.516	5.008,4
mantenimento in efficienza	2.200	1.157,9
itinerari internazionali	1.550	815,8
tecnologie di rete	4.032	2.122,1
impianti merci	1.060	557,9
nodi metropolitani	6.500	3.421,1
raddoppi e velocizzazioni	3.065	1.613,2
altri	1.038	546,2
Totale investimenti sulle infrastrutture	28.961	15.242,6
Investimenti non localizzabili	6.289	3.310,0
Totale piano investimenti 1993-1998	35.250	18.552,6 ¹

1 Il tasso dell'ECU è qui fissato pari a L.1900

Per passare alla fase attuativa degli interventi programmati, è stato stipulato il "Contratto di Programma 1993/98", tra le F.S. SpA e l'azionista Stato, che regola "la disciplina degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione della Ferrovie dello Stato SpA nonché degli oneri di esercizio e di infrastruttura assunti a carico dello Stato ai sensi della vigente normativa CEE".

Il "contratto" in questione, sulla base delle risorse disponibili, prevede nel Paese un programma di investimenti "ordinari" per 13.488,4 Mecu (dei quali 5.008,4 destinati alla realizzazione del "Sistema Alta Velocità") oltre un programma aggiuntivo per complessivi 1.754,2⁷ Mecu da realizzarsi totalmente nelle aree dell'obiettivo 1 e solo a condizione che sia cofinanziato con mezzi comunitari.

Tab. 5.2. Quadro programmatico generale di riferimento degli investimenti delle Ferrovie dello Stato SpA nel periodo 1993-98 (Mecu ai prezzi 1992)

	Programma "ordinario"	Programma "aggiuntivo"	Totale
Italia (di cui Alta Velocità)	13.488,4 (5.008,4)	1.754,2 (—)	15.242,6 (5.008,4)

Più in particolare, nell'ambito del programma "ordinario" nazionale, la parte programmaticamente destinata ad investimenti nelle regioni dell'obiettivo 1 nel corso del periodo 1993-98 è pari a 9.000 mld. di lire, corrispondenti a 4.736,8 Mecu, dei quali 1.278,9 Mecu destinati al tratto da realizzarsi in Campania del sistema ad Alta Velocità e 3.457,9 Mecu per la riqualificazione delle linee ferroviarie più importanti del Mezzogiorno.

Di questi 1.703,7 Mecu sono legati ad interventi già programmati e avviati con risorse proprie dalle F.S. S.p.A., e 1.754,2 Mecu costituiscono come già indicato, il programma aggiuntivo legato alle risorse del FESR.

.....

7 Non sono qui compresi i 2,4 MECU previsti dal Sottoprogramma Operativo per l'Assistenza Tecnica.

I 9.000 mld di lire per il Mezzogiorno sono già state ripartite rispetto alle principali tipologie di intervento richieste per il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, come indicato nella seguente tab. 5.3.

Tab. 5.3. Ripartizione delle risorse ordinarie e aggiuntive per il Mezzogiorno rispetto alle principali tipologie d'intervento

<i>Tipologia d'intervento</i>	<i>Mld lire</i>	<i>Mecu</i>
Alta Velocità (Roma-Napoli)	2.430	1.278,9
Tecnologie di rete (di cui risorse FESR)	1.125 (374)	592,1 (196,8)
Raddoppi di linee (di cui con risorse FESR)	2.266 (1.462)	1.192,6 (769,5)
Nodi metropolitani (di cui con risorse FESR)	1.665 (1.230)	876,3 (647,4)
Varianti di tracciato (di cui con risorse FESR)	317 (267)	166,8 (140,5)
Impianti merci	81	42,6
Interventi diffusi	124	65,3
Manutenzioni e mantenimento in efficienza	992	522,1
Totale (di cui con risorse FESR)	9.000 (3.333)	4.736,8 (1.754,2)

Nel complesso, il programma nazionale di interventi nel settore ferroviario tende, anche per quanto attiene al programma ordinario nelle regioni dell'obiettivo 1, a prevedere quote, in alcuni casi anche rilevanti, di investimenti mirate, particolarmente nei tempi brevi, all'aumento dei livelli di sicurezza del sistema ferroviario italiano ed al recupero delle prestazioni.

In questa logica generale va pertanto a calarsi la specifica valenza e addizionalità da attribuire agli interventi aggiuntivi previsti nelle regioni dell'obiettivo 1 e destinati alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali (completamento e miglioramento sia dei principali itinerari Nord-Sud e viceversa, sia dei collegamenti trasversali) e di quelli tecnologici, riguardanti l'adeguamento e l'ammodernamento dei sistemi in esercizio e dei regimi di circolazione.

5.2.1.1. Il nuovo Contratto di Programma

In data 25/3/96 è stato sottoscritto un nuovo Contratto di Programma 1994-2000 tra il Ministero dei Trasporti e FS S.p.A..

Tale nuovo Contratto (si veda prospetto A), oltre a recepire *in toto* il piano degli investimenti già previsti nel precedente contratto, per un complesso di 35.250 miliardi di lire, per investimenti (oltre a 3.500 miliardi del fondo di ristrutturazione industriale) prevede ulteriori investimenti per 16.350 miliardi di lire, da realizzare con le risorse finanziarie rese disponibili dalla leggi finanziarie '94 e '95.

In particolare, con tale Contratto, rispetto ad un totale complessivo di 55.100 miliardi di investimenti per il periodo 1994-2000 (comprese spese per 3.500 miliardi dai fondi per ristrutturazione industriale), quelli da realizzare sulla rete esistente e, comunque, quelli territorialmente allocabili ascendono a 33.809 miliardi, di cui oltre il 33% localizzati nelle regioni Ob. 1.

Peraltro viene confermato anche dal nuovo Contratto di Programma che la copertura di quota parte dei fabbisogni totali sopracitati dovrà essere assicurata mediante 2.300 miliardi di risorse recate da fondi CEE o da provvedimenti legislativi specifici per il Mezzogiorno; anche se, al fine di ripianare (sia pure parzialmente) i mancati cofinanziamenti U.E. e/o di normativa straordinaria per il Mezzogiorno che,

ammontavano a circa 940 miliardi di lire, veniva destinata dal Contratto di Programma, a copertura provvisoria degli stessi, la somma di lire 750 miliardi, determinando così un differenziale reale tra esigenze previste e loro copertura comunque ancora pari a 190 miliardi.

In tale contesto, l'utilizzo di risorse provenienti dall'indicizzazione dei fondi comunitari assegnati al QCS Regioni Obiettivo 1 per il periodo 1994-96 può pertanto contribuire a dare una copertura ulteriore — rispetto a quella parziale già assicurata dai 701 Mecu del P.O. — di tale fabbisogno.

Infatti, con l'assegnazione al PO Trasporti-Ferrovie di 90 Mecu, pari cioè a circa 171 miliardi, si perviene alla copertura di circa il 18% dei citati fabbisogni finanziari straordinari (940 miliardi) occorrenti per l'attuazione del pacchetto d'interventi previsto globalmente dal Contratto di Programma, mentre per la quasi totalità del restante 82% la copertura viene provvisoriamente assicurata dal citato anticipo di 750 miliardi di origine nazionale nell'ambito del Contratto stesso.