

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CXCIX

n. 5

RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

(Aggiornata al 31 dicembre 2016)

(Articolo 1, comma 3, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DELRIO)

Trasmessa alla Presidenza il 20 marzo 2018

PAGINA BIANCA

INDICE

1	Premesse	3
1.1	Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	3
1.2	Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti	4
1.2.1	Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale	5
1.2.2	Il patrimonio immobiliare	5
1.2.3	Il Prospetto Informativo della Rete	6
2.1	Il Contratto di Programma – Parte Servizi	9
2.1.1	Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi	9
2.1.2	Il Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi	10
2.1.2.1	Le principali novità del nuovo CdP-S 2016-2021	12
2.2	Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	13
2.2.1	La manutenzione ordinaria	14
2.2.2	La manutenzione straordinaria	14
2.3	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione	16
2.3.1	Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria	17
2.3.2	Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione	20
2.3.3	I contributi recati dall'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014	27
2.4	Risultanze del sistema di contabilità regolatoria	28
2.4.1	Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore	32
2.5	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria	33
2.5.1	Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria	35
2.6	Monitoraggio della qualità della rete	40
2.7	Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio	44
3	Il Contratto di Programma – parte Investimenti	45
3.1	L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti	46
3.1.1	Le modifiche al quadro finanziario	46



3.1.2	Le tabelle dell'Aggiornamento 2016 al Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-16	50
3.2	Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2016	58
3.2.1	I finanziamenti per la Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)	60
3.2.2	I finanziamenti per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli	60
3.2.3	Focus Legge Obiettivo	63
3.3	Lo stato di attuazione	65
3.3.1	La spesa per gli investimenti sulla Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)	65
3.3.2	La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli	67
3.3.3	Le opere attivate all'esercizio	68
3.3.4	Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti d'investimento	70
3.4	I risultati del monitoraggio della produzione.	75
3.5	Il nuovo Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021	78
4	Conclusioni	80

1. Premesse

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2016 di:

- Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti.

Si riferirà anche sulla prima annualità del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, che, come illustrato al successivo paragrafo 2.1.2, è in vigore dal mese di ottobre 2017.

Essa è inviata a ciascuna delle Camere in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla legge n.238/93, nonché al CIPE ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000. L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2015 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. CXCIX n. 4).

1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo

Con il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138/T del 31/10/2000 (Atto di Concessione) la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata concessa a Ferrovie dello Stato S.p.a., oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (FSI). Il ruolo svolto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito dal legislatore comunitario, che ha definito i principi per raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Le direttive comunitarie sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario sono state recepite, a suo tempo, dal decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, che impose la separazione contabile e societaria fra il Gestore dell'infrastruttura ed il produttore dei servizi di trasporto ferroviario (Imprese ferroviarie). Tale separazione è stata realizzata con la costituzione, all'interno della attuale Società per azioni Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) che gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) e di Trenitalia S.p.a., che si occupa di servizi di trasporto.

RFI è una società per azioni interamente partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane, costituita il 1 luglio 2001, che è chiamata a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a costi sostenibili per il mercato, a curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, nonché a gestire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

Il sopra citato decreto legislativo n.188/2003 è stato abrogato e sostituito dal decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, “ *recante attuazione della direttiva 2012/34/UE cosiddetta «Recast» che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico*”. Il decreto legislativo n.112/2015 rafforza l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del Gestore, al fine di garantire trattamenti uniformi dei vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce.

Tale norma, oggi, fissa i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato e stabilisce che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno



o più contratti di programma. I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati, in particolare, all'articolo 15.

E' previsto, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informi sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Già a partire dal 2013, in applicazione delle disposizioni recate dalla Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono stati regolati da due distinti atti:

- il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) per la disciplina delle attività di Manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione.

La legge 14 luglio 1993, n. 238 (*“Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A”*), così come modificata dal decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, stabilisce che il Ministro dei Trasporti trasmetta al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati dal parere del CIPE. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti nel termine di trenta giorni dall'assegnazione.

La presente relazione ha assunto, nel tempo, l'obiettivo principale di fornire un dettagliato quadro informativo sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

1.2 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti

Come sopra riferito, il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.a. e lo Stato. E' stabilito, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.



Nei contratti di programma, tenendo conto della necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario definito nell'articolo 16 del medesimo decreto.

1.2.1 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

Al successivo comma 5 dello stesso articolo 15, il decreto legislativo n.112/2015 stabilisce che, nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato, il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare un Piano commerciale, che comprenda i programmi di finanziamento e di investimento. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Quindi, la direttiva europea 2012/34/UE, così come recepita nel decreto legislativo n.112/2015, prevede che gli Stati Membri pubblichino la propria strategia per lo sviluppo della rete ferroviaria, in cui vengono delineati, su un orizzonte almeno quinquennale, le strategie e gli obiettivi da perseguire a livello nazionale. Su tali basi il Gestore elabora il piano commerciale della rete, indicando le azioni previste da porre in essere in coerenza con il quadro strategico definito dallo Stato Membro e tenendo conto del livello di risorse da quest'ultimo attribuite.

Con la recente disposizione di cui all'articolo 15, comma 1-ter, del decreto legge 16 ottobre 2017 n. 148, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili" convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n.172 è stato individuato espressamente quale documento strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, a cui fa riferimento l'articolo 1, comma 7 del decreto legislativo n.112/2015, l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 denominato "*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*".

In coerenza con tali disposizioni RFI ha provveduto a redigere la struttura ed il contenuto del Piano Commerciale nel mese di dicembre 2017, trasmettendolo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini della successiva pubblicazione del documento sul sito internet del Gestore, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n.112/2015 articolo 15 comma 6, per avviare la fase di consultazione con le Imprese Ferroviarie.

1.2.2 Il patrimonio immobiliare

Ai sensi degli articoli 1 e 15 della legge n.210 del 1985 e delle leggi n. 448 del 1998 e n.488 del 1999 RFI S.p.a. è proprietaria dei beni mobili ed immobili che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e di essi ne dispone secondo i principi civilistici.

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.788 Km di linee ferroviarie, 2.201 stazioni viaggiatori (di cui 2.065 con servizi passeggeri attivi) e tutti gli impianti e le officine. Il



gestore investe risorse pubbliche nel patrimonio immobiliare strumentale all'esercizio ferroviario di cui è proprietario.

Parte rilevante di questo patrimonio è costituito dalle stazioni ferroviarie, alcune delle quali sono affidate alle società Grandi Stazioni S.p.a. (incaricata di riqualificare e gestire il network delle 14 maggiori stazioni italiane) e a Centostazioni S.p.a. (incaricata di valorizzare, riqualificare e gestire 103 stazioni ferroviarie distribuite su tutto il territorio nazionale) che si fanno carico della gestione e della manutenzione. Le stazioni gestite direttamente da RFI hanno visto anche nel 2016 investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico ed all'adeguamento agli obblighi di legge.

Per la gestione del patrimonio, RFI si avvale di Ferservizi S.p.a. per alcuni servizi (quali, ad esempio, il pagamento di IMU e TASI, vendite, locazioni, etc.) e di FS Sistemi Urbani S.r.l. per individuare e gestire valorizzazioni immobiliari del patrimonio non strumentale.

Per quanto previsto dal comma 8 del medesimo articolo 15 del decreto legislativo n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni. In proposito RFI ha realizzato e reso disponibile al MIT un apposito applicativo informatico sviluppato a partire da quanto già presente a livello aziendale a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore.

1.2.3 Il Prospetto Informativo della Rete

Il prospetto informativo della rete (PIR) è il documento predisposto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene le informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura medesima. Il Gestore a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART).

Nel corso del 2016 RFI ha provveduto ad aggiornare il PIR in conseguenza della chiusura del procedimento avviato dall'ART nei confronti della stessa RFI con la Delibera n. 64 del 31 luglio 2015, con l'accettazione del set di impegni presentati dal Gestore, i quali sono stati approvati e resi obbligatori dall'Autorità con la Delibera n. 24 dell'8 marzo 2016. Detti impegni hanno riguardato tematiche afferenti gli Accordi Quadro interessanti i servizi TPL, la comunicazione del cronoprogramma degli investimenti, il contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico e il contratto tipo per il noleggio di locomotori di proprietà del Gestore dell'infrastruttura per i servizi di manovra.



Successivamente, nel corso del secondo semestre del 2016, si sono succeduti due aggiornamenti. Il primo aggiornamento del PIR 2017 è intervenuto in forza della Delibera ART n. 80 del 2016. Con tale Delibera, l'Autorità ha dichiarato la conformità del nuovo sistema tariffario per il periodo tariffario 2017-2021, elaborato da RFI, con riferimento ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso, erogati da RFI, ai principi per la determinazione delle tariffe stabiliti con la Delibera ART n. 96/2015.

Successivamente si è proceduto ad un ulteriore aggiornamento del PIR 2017, a seguito della Delibera ART n. 140 del 30 novembre 2016, contenente indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2018, in parte applicabili anche al PIR 2017, inerenti il tema dei servizi fuori del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA).

Con riferimento al PIR 2018 le principali modifiche hanno interessato:

- la disciplina degli Accordi Quadro per effetto delle novità introdotte dal Regolamento 2016/545/UE;
- la descrizione del nuovo sistema tariffario per il pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) (Pedaggio), applicabile dal 1° gennaio 2018, proposto da RFI e dichiarato conforme dall'ART con la Delibera n. 75/2016, al modello regolatorio contenuto nella Delibera ART n. 96/2015.



2. Il Contratto di Programma – parte Servizi



2.1 Contratto di Programma – parte Servizi

Il Contratto di Programma – parte Servizi (nel seguito, anche **CdP-S**) regola i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, anche in relazione ai finanziamenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura e le attività di Safety, Security e Navigazione

La **manutenzione ordinaria** si compone dell'insieme delle azioni di mantenimento dell'infrastruttura in uno stato in cui possa garantire la circolazione e la sicurezza ferroviaria, senza incremento del valore patrimoniale del bene.

La **manutenzione straordinaria** comprende gli interventi volti al rinnovo o alla sostituzione dei componenti che determinano l'incremento del valore patrimoniale dei beni e ne migliorano la sicurezza e l'efficienza.

La **“Safety”** comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012. La Security comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone.

La **“Security”** riguarda soprattutto le azioni finalizzate al controllo e alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.

La **“Navigazione”** comprende le attività connesse al collegamento ferroviario fra la penisola e rispettivamente la Sicilia e la Sardegna.

2.1.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2012-2014

Il Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2012-2014 è stato stipulato tra il MIT e RFI S.p.a. il 29 novembre 2013, dopo il parere favorevole del CIPE e delle competenti Commissioni Parlamentari. L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09 giugno 2014.

Tale Contratto è scaduto il 31 dicembre 2014. In virtù della clausola contenuta nell'articolo 4 del medesimo, nelle more del rinnovo, per un termine massimo di un anno e ai medesimi patti e condizioni si è continuato ad applicare la disciplina contrattuale prevista.

Già nei primi mesi dell'anno 2015, sono state avviate le attività relative alla rinegoziazione del nuovo schema di CdP-S con il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, anche tenendo conto delle disposizioni recate dalla Legge di Stabilità 2015 (legge n.190/2014), sia per ciò che riguarda le risorse (in conto capitale ed in conto esercizio) destinate al Contratto, sia per ciò che riguarda i benefici previsti per le imprese ferroviarie del settore merci per le annualità 2015-2017.

L'iter di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S, ha avuto un percorso impegnativo e complesso, come si riferisce nel successivo paragrafo 2.1.2.

Si è così resa necessaria una proroga per legge. Infatti, con decreto legge n.210 del 30 dicembre 2015 il CdP-S in parola è stato prorogato per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016.

Successivamente, considerato che tale termine non è stato sufficiente per concludere l'iter di sottoscrizione ed approvazione del nuovo Contratto per il periodo 2016-2021, con legge n.19 del 27 febbraio 2017 (legge di conversione del decreto legge 30 dicembre 2016, n. 244) è stata disposta la proroga della vigenza delle disposizioni contrattuali fino al 30 settembre 2017.

Il nuovo CdP-S è stato quindi definitivamente sottoscritto ed è entrato in vigore, a seguito della registrazione del decreto MIT di approvazione, da parte della Corte dei Conti, in adiacenza alla scadenza dell'ultima proroga del CdP-S 2012-2014.

2.1.2 Il Contratto di Programma—parte Servizi 2016-2021

Come riferito in precedenza, durante l'iter di predisposizione del nuovo CdP-S sono emerse alcune criticità in sede di applicazione e recepimento di norme di legge e delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che hanno richiesto adeguati approfondimenti e l'attivazione di tavoli tecnici con la stessa ART, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Gestore dell'infrastruttura.

Come detto, si è resa necessaria una ulteriore proroga *ope legis* a fine anno 2015 del precedente CdP-S, con il decreto legge 30 dicembre 2015, n.210 (convertito dalla legge n.21 del 25 febbraio 2016).

Anche in considerazione delle disposizioni recate dalla Direttiva 2012/34/UE, recepita con decreto legislativo n.112/2015, si è proceduto a definire uno schema di atto contrattuale (pluriennale) per il periodo 2016-2021, allineandolo al periodo di regolazione dettato dall'ART.

Il CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014.

Come in precedenza accennato, la prima stesura del nuovo contratto aveva recepito le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, relativamente alle risorse attribuite a RFI (pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) e da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia.

La misura è stata introdotta per compensare le imprese ferroviarie dei maggiori costi che sostengono rispetto alle altre modalità concorrenti, al fine di affrontare l'esigenza di mantenimento di un servizio di trasporto merci su ferro sull'intero territorio nazionale.

La stessa norma, ha stabilito che il Contratto di Programma - parte Servizi e le relative tabelle siano aggiornati con il contributo di cui trattasi.

Già in prima battuta era stata avviata una interlocuzione tecnica con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in considerazione delle obiezioni espresse dalla medesima Autorità sul regime stabilito dalla legge, che si limitava a tutelare le esigenze di trasporto ferroviario merci solo per Regioni del Centro-Sud lasciando irrisolta la questione del trasporto merci nel Centro-Nord.

Con lettera del febbraio 2105 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha notificato alla Commissione Europea (CE) la misura di sostegno alle merci introdotta dalla Legge di Stabilità 2015, sostenendo che non si trattasse di un aiuto di Stato ed al fine della certezza giuridica e per un confronto trasparente con la Commissione stessa, per procedere nel rispetto delle normative comunitarie. La notifica è stata, dunque, strumentale alla verifica della compatibilità e sostenibilità della norma proposta con il diritto dell'Unione.

A seguito di tale notifica nel mese di aprile 2015 la DG COMP ha trasmesso alle Autorità italiane una prima richiesta di informazioni (caso SA 40887), chiedendo di chiarire una serie di questioni.

Tale processo di verifica da parte della CE ha, di fatto, congelato l'applicazione della norma e di riflesso anche lo schema di nuovo CdP-S, che la recepiva.



In seguito è intervenuta una modifica normativa con l'articolo 11, commi 2-bis e 2-ter del decreto legge n.185 del 25 novembre 2015 (convertito dalla legge n.9 del 22 gennaio 2016). Tale norma ha modificato la portata della misura prevedendo che per l'anno 2015 restassero immutate le caratteristiche della misura originaria e che a partire dall'anno 2016 la misura venisse articolata in due distinti contributi.

E' stata, inoltre, prevista l'adozione - sia con riferimento alla misura relativa all'anno 2015, sia a quella relativa al biennio 2016-2017 - di decreti attuativi, per fornire la base di dettaglio e implementazione delle norme notificate.

Lo schema di CdP-S recepisce tali modifiche, prevedendo nella specifica Tabella "4c" le sole risorse relative al 2015, da liquidare da parte del Gestore.

Per quanto riguarda le implicazioni derivanti dalla Delibera ART n.96/2015, al fine del mantenimento dell'equilibrio economico del Gestore ed allo scopo di limitare il più possibile i costi di fornitura dell'infrastruttura, con lo schema di CdP-S si imputa la quota di risorse pubbliche in conto esercizio non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, quali costi diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

Infine, lo schema di CdP-S prevede che le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, di Security, di Navigazione, corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 15 Luglio 2015, n. 112, siano coerenti con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella stessa delibera ART 96/2015.

Con la legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016), inoltre, sono stati disposti ulteriori contributi a copertura dei fabbisogni per le attività di manutenzione straordinaria.

Lo schema di Contratto, adeguato per recepire tutte le indicazioni normative e regolamentari, sopra brevemente descritte, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016. In tale sede, il Comitato si è espresso favorevolmente in merito allo schema di Contratto ed ha formulato un parere - pervenuto alla fine del mese di novembre 2016 - contenente alcune raccomandazioni, delle quali, alcune di immediata implementazione nella struttura di articolato.

Lo schema di articolato, così rivisto, è stato trasmesso nei primi giorni del 2017 alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere previsto dalla Legge n.238/1993, nonché all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 112/2015.

Anche l'iter di registrazione del parere del CIPE sopra menzionato ha richiesto ulteriori tempi ed approfondimenti. Infatti, la Corte dei Conti, con nota nei primissimi giorni del mese di gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal CIPE nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 venissero formalizzati come "deliberazioni", con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell'articolo 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (Deliberazione n. 62/2012). Il Comitato, quindi, è stato successivamente chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenisse senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell'anno in corso. Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha deliberato in tal senso, formalizzando il parere del 10 agosto 2016 attraverso la Delibera n. 13/2017, trasmessa nuovamente agli Organi di controllo.

Lo schema di Contratto è stato definitivamente aggiornato, senza riportare modifiche sostanziali, per tenere conto di alcune osservazioni delle Commissioni Parlamentari, dell'ART e degli esiti della seduta del CIPE del 3 marzo 2017 ed è stato sottoscritto tra le Parti il 14 giugno 2017.

Il 15 giugno 2017 l'Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) presso la Corte dei Conti ha provveduto a registrare la Delibera del CIPE n.13 del 3/3/2017, relativa al parere sullo schema di Contratto in parola, con una serie di raccomandazioni, delle quali si terrà conto successivamente, in uno o più aggiornamenti all'atto contrattuale.

Il Decreto di approvazione del Contratto di Programma—parte Servizi 2016-2021 è stato firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 12 luglio 2017, assunto al n.359 di protocollo e trasmesso agli Organi di controllo per la registrazione.

Il 28 luglio 2017, la Corte dei Conti ha restituito non registrato il provvedimento, richiedendo documentazione integrativa, nonché chiarimenti in ordine alle modalità attraverso le quali il Ministero si era attenuto alle raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 13/2017. Le informazioni e i documenti richiesti, sono stati immediatamente forniti all'Organo di controllo.

Il Decreto ministeriale n.359/2017 di approvazione del CdP-S 2016-2021 è stato ammesso a registrazione dalla Corte dei Conti al n. 1-4060 in data 2 ottobre 2017.

2.1.2.1 Le principali novità del nuovo CdP-S 2016-2021

Il nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2016–2021, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale del precedente Contratto, contiene alcuni elementi di novità, tesi ad una armonizzazione con l'attuale contesto normativo di riferimento. In particolare:

- durata del contratto, che, come già riferito, è stato predisposto per un periodo di vigenza di sei anni (dal 2016 al 2021), in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall'ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all'annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell'applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;
- ampliamento dell'oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, così come modificate dal decreto legge n.185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 - da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di manutenzione straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;



- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale al 31/12/2016 è pari a 16.788 km di linee, sulle quali RFI, è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n.138-T del 2000).

La manutenzione rappresenta il processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura, attuato mediante azioni volte a mantenere o a riportare una linea e le parti che la compongono (armamento, opere civili, sistemi di alimentazione, di sicurezza e comunicazione, etc.) in uno stato in cui possano essere garantiti elevati standard di sicurezza della circolazione dei treni ed un servizio di qualità alle Imprese Ferroviarie, attraverso una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi nei seguenti tipi:

- “**ordinario**”, destinati alla gestione del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui la stessa è articolata;
- “**straordinario**”, destinati al rinnovo o alla sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;
- “**eccezionale**”, cioè non prevedibili in quanto associati ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)

Tali attività hanno l'obiettivo di mantenere o ripristinare l'integrità originaria del bene, contenendone il normale degrado d'uso per garantirne la vita utile, ovvero di fare fronte a eventi accidentali.

La consistenza del patrimonio infrastrutturale è la seguente:

- **Opere civili ed armamento**: circa 24.300 km di binari, 26.000 ponti, 2.100 gallerie, 30.000 deviatori;

- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 5.000 passaggi a livello, 23.000 segnali, 704 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.400 cabine, ed altro.

2.2.1 La manutenzione ordinaria

La manutenzione ordinaria (MO) si compone dell'insieme di azioni attuate durante il ciclo di vita di un bene, per mantenere o riportare lo stesso bene nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, senza incrementarne il valore patrimoniale.

Generalmente gli interventi sono attuati a seguito di piani manutentivi programmati o per rilevazioni di guasti o avarie.

Tali interventi non modificano le caratteristiche originarie del bene stesso, né la destinazione d'uso. Le azioni di manutenzione ordinaria sono volte principalmente a:

- mantenere l'integrità e l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte ad eventi accidentali.

2.2.2 La manutenzione straordinaria

L'attività di manutenzione straordinaria (MS) comprende tutti gli interventi diretti al rinnovo o alla sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura ha raggruppato gli interventi di manutenzione straordinaria nelle seguenti categorie:

- interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione;
- interventi di miglioramento infrastrutturali con oggetti tecnologicamente più evoluti;
- interventi per l'eliminazione e l'adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti;
- acquisti a rimpiazzo di attrezzature relative alle attività di manutenzione;
- aumento di produttività tramite interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale.

Le azioni di manutenzione straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

- incrementare i livelli di sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti.

L'ambito di intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori: Opere civili; Armamento; Trazione Elettrica; Apparati di segnalamento; Impianti di telecomunicazione.

Gli investimenti di manutenzione straordinaria sono articolati nei seguenti programmi/sottosistemi: acquisti a rimpiazzo; aumento produttività; corpo stradale; impianti tecnologici; terminali e servizi; trazione elettrica e sottostazioni.

RFI riferisce che gli interventi di manutenzione straordinaria negli ultimi anni si sono differenziati fra le infrastrutture tradizionali e quelle con tecnologie innovative AV/AC. In entrambe le tipologie di infrastruttura l'attività del Gestore si realizza attraverso sistemi standardizzati che tendono a omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sono state messe in atto diverse politiche manutentive e l'intero processo manutentivo è stato strutturato secondo apposite prescrizioni. L'intera attività manutentiva è stata pianificata in modo da predisporre in anticipo gli interventi necessari, per ridurre i disagi per l'utenza e minimizzare i costi.



2.3 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione.

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541.

In considerazione di quanto riportato al precedente paragrafo 2.1 in merito alla proroga per il 2015 del CdP-S 2012-2014, la tabella sotto riportata contiene anche i dati della annualità 2015.

Inoltre, come già riferito, dal 2 ottobre 2017 è entrato in vigore il nuovo CdP-S per il periodo 2016-2021.

Si riportano, quindi, nella sottostante tabella, i fabbisogni evidenziati dai due Contratti.

Tabella 2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021
		2012	2013	2014	2015	2016
Manutenzione Ordinaria	4630	1.010	950	890	890	890
Safety, Security e Navigazione	455	100	100	85	85	85
Totale Fabbisogni c/esercizio	5085	1.110	1.050	975	975	975

(milioni di euro)

Le risorse per le attività in conto esercizio sono state apportate attraverso i seguenti strumenti legislativi:

- 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria;
- 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, stanziati dalla legge n.229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in conto capitale;
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2014, stanziati dalla legge n.148 del 27 dicembre 2013 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2015, stanziati dalla legge n.191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2016, stanziati dalla legge n.209 del 28 dicembre 2015 (Bilancio di previsione dello Stato).

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Nel periodo di riferimento del CdP-S 2012-2014 (compresa la proroga del medesimo per il 2015), come confermato anche per il 2016, è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che, attraverso un efficientamento dei processi del Gestore, ha visto una progressiva riduzione di risorse in conto esercizio, attestatesi nell'ultimo triennio ad un livello di circa 890 milioni di euro.

Tabella 2.3.2

	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021	Totale
	2012	2013	2014	2015	2016	
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	890	890	4.630
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	890	890	4.630

(milioni di euro)

Le risultanze economiche delle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunte dalla Contabilità Regulatoria di cui RFI SpA si è dotata in ottemperanza alle norme vigenti.

La Contabilità Regulatoria, della quale si esporranno le intere risultanze al successivo paragrafo 2.4, fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business, secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione diretta ed indiretta dei costi a ciascun Business erogato dal Gestore.

Le voci economiche afferenti ai processi di manutenzione ordinaria sono individuabili all'interno del "Business Infrastruttura", che ricomprende le seguenti attività industriali:

- manutenzione delle linee e impianti ferroviari;
- attività di lavorazione in conto scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- approvvigionamento e logistica;
- manutenzione ed altre prestazioni effettuate in conto terzi;
- interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
- manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
- attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
- gestione degli Asset legati all'esercizio.

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2015 del CdP-S 2012-2014, nonché la prima annualità del nuovo CdP-S 2016-2021, ricordando che la Contabilità Regulatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regulatoria. Di ciò si è già riferito nella precedente relazione annuale.

Come è noto, quindi, nell'ambito del suddetto processo di revisione della Contabilità Regulatoria, il Gestore ha apportato alcune variazioni ai criteri di attribuzione utilizzati a tutto il 2015 per la

redazione della contabilità regolatoria, al fine di adeguarla alle disposizioni di detta Delibera dell'ART.

La Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, con cui sono stati definiti i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, sulla cui base RFI ha presentato nel corso del 2016 la nuova proposta di pricing riferita al medesimo periodo.

Sotto il profilo regolatorio rileva evidenziare come i servizi erogati da RFI siano riconducibili ai seguenti “pilastri regolatori”:

- Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA), che ricomprende i servizi di cui all'articolo 13, comma 1 del decreto legislativo n. 112/2015 che RFI fornisce in qualità di Gestore dell'Infrastruttura (ambito regolatorio “I Pillar”);
- altri servizi alle imprese ferroviarie, in cui sono ricompresi i servizi previsti di cui all'articolo 13 (commi 2, 3 e 9) che RFI fornisce in qualità di Operatore d'Impianto (ambito regolatorio “II Pillar”);
- altri servizi a mercato (ambito regolatorio “III Pillar”).

In particolare, i servizi relativi ai primi due “Pillar” (PMdA ed altri servizi alle imprese ferroviarie) sono oggetto di regolazione da parte dell'ART in relazione alle condizioni di accesso ed al pricing, mentre i restanti servizi (es: servizi immobiliari, prestazioni sanitarie, ecc.) sono offerti a condizioni di mercato.

Si rimanda per gli approfondimenti sulla COREG al successivo paragrafo 2.4.

La modifica più rilevante ha riguardato il criterio di allocazione degli ammortamenti, che sono stati riportati sui diversi Business sulla base dell'effettiva attribuzione dei relativi asset, in discontinuità con gli esercizi precedenti, in cui venivano imputati interamente al Business Circolazione.

Come già riferito nella Relazione dello scorso anno, nel riepilogo dei consuntivi, al fine di dare evidenza alle variazioni, assicurando al contempo continuità di rappresentazione con gli esercizi passati, per gli anni 2014 e 2015 sono state predisposte due viste, ante e post “delibera ART”, che riepilogano entrambe le logiche rappresentative.

Il Business Infrastruttura, relativamente all'esercizio 2016, evidenzia a livello complessivo una perdita di esercizio nel 2016 pari a circa 137 milioni di euro, dovuta principalmente alle partite sotto il MOL.

Tra queste rilevano in particolare gli ammortamenti, pari a circa 90 milioni di euro, attribuiti secondo il criterio di pertinenza degli asset ai processi; giova evidenziare comunque che, secondo le logiche regolatorie della Deliberat ART 96/2016, tale posta rientra tra le componenti di costo remunerate dal pedaggio.

Come si desume dalla sotto riportata tabella 2.3.3, oltre alle risorse recate dal CdP-S, ulteriori risorse da destinare alle attività di manutenzione ordinaria provengono da voci di ricavo da vendite e prestazioni che contribuiscono al risultato del business, diminuendo il fabbisogno di risorse pubbliche. In particolare tali poste sono riferite a:

- lavori per conto terzi, il cui ammontare varia a seconda dei contratti in essere;
- vendita di materiale fuori uso, il cui valore annuo è variabile anche in funzione della quantità di lavori manutentivi realizzati nell'anno ed alla tipologia/qualità degli oggetti sostituiti;
- proventi da locazione ed altri introiti derivanti dalla gestione accessoria degli asset legati all'esercizio ferroviario.

Tabella 2.3.3

Business Infrastruttura	Vista ante delibera ART 96/2015				Vista post delibera ART 96/2015		
	2012	2013	2014	2015 (*)	2014	2015	2016
Nature di costo/ricavi							
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	208,4	203,6	185,2	190,1	182,1	190,1	195,9
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	1010,0	950,4	890,6	890,6	890,6	890,6	890,6
Totale Ricavi	1218,4	1154,0	1075,8	1080,7	1072,7	1080,7	1086,5
<i>Costo del Personale</i>	(677,5)	(645,1)	(652,9)	(640,2)	(651,8)	(640,2)	(631,2)
<i>Materiali</i>	(60,2)	(59,8)	(49,0)	(57,5)	(48,9)	(57,5)	(41,6)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(438,1)	(361,8)	(280,4)	(388,4)	(284,8)	(388,4)	(428,1)
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			111,0		111,0		
Totale Costi	(1175,7)	(1066,7)	(982,3)	(1086,1)	(985,5)	(1086,1)	(1100,9)
MOL	42,7	87,3	93,5	(5,4)	87,2	(5,4)	(14,5)
Partite Sotto MOL	(82,6)	(75,9)	(114,4)	(12,4)	(196,3)	(100,8)	(122,4)
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			(98,0)		(98,0)		
Risultato netto	(39,9)	11,4	(20,9)	(17,8)	(109,1)	(106,2)	(136,9)

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

(*)il dato è stato predisposto solo a titolo di confronto, secondo i criteri precedenti la Delibera ART 96/2015, escluso quindi il valore degli ammortamenti.

2.3.2 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione

Le risorse contrattualizzate nel CdP-S 2012-2014 e nel nuovo CdP-S 2016-2021 a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2016, a complessivi 455 milioni di euro.

La tabella seguente riporta la ripartizione – su base previsionale - di dette risorse sulle attività di Safety, Security e Navigazione.

Tabella 2.3.4

	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021
	2012	2013	2014	2015	2016
Risorse contrattualizzate	100	100	85	85	85
<i>di cui:</i>					
<i>Safety</i>	17,76	21,61	19,16	10,74	17,60
<i>Security</i>	29,85	31,88	29,47	39,41	36,70
<i>Navigazione</i>	52,79	46,51	36,37	34,85	30,70

(milioni di euro)

Come è noto, tali attività, comprendendo anche quelle relative al supporto delle strutture di Staff Centrale, si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura relativi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie, per quanto di competenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012. Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti
 - ricerca e sperimentazione;
 - indagini diagnostiche ed ambientali;
 - elaborazione, nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSF, disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l’esercizio ferroviario;
 - attività di competenza dell’ANSF svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);
 - presidio sanitario;
 - costi operativi afferenti alla safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:

- gestione attività POLFER;
 - sicurezza aziendale;
 - costi operativi afferenti alla security e gestiti centralmente (costi trasversali);
- la “Navigazione” comprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna). La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - esercizio dei servizi di traghettamento dei carri e carrozze;
 - costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali).

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dal complesso dei dati afferenti alla Contabilità Regolatoria di cui al successivo paragrafo 2.4. Nelle Tabelle che seguono sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, relativamente ai due Contratti.

Si torna ad evidenziare che la ripartizione dei ricavi da Stato/CdP-S sui suddetti Business è stata effettuata in coerenza con il nuovo schema regolatorio definito con la Delibera ART 96/2015, prendendo, quindi, a riferimento le sole attività del Pacchetto minimo di accesso (PMdA).

La sottostante Tabella 2.3.5 è riportata, per memoria, dalla precedente Relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione al 31/12/2015 dei Contratti di Programma. Come noto il Contratto di Programma-parte Servizi 2012-2014, prorogato per l’anno 2015, è stato vigente sino all’entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, che è avvenuta il 2 ottobre 2017 a seguito della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Tabella 2.3.5

CdP-S 2012-2014	2012			2013			2014			2015		
	Safety	Security	Navig.									
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5	40,5	0,1	19,8
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4	10,7	39,4	34,8
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8	51,2	39,5	54,6
Costo del personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)	(38,5)	(16,8)	(33,6)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)	(2,6)	(1,0)	(4,9)
Servizi e altri costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)	(8,8)	(19,1)	(14,6)
Totale costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)	(50,0)	(36,9)	(53,1)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9	1,2	2,6	1,5
Partite sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)	(0,6)	(0,2)	0,6
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)	0,7	2,4	2,2

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi



Per quanto attiene all'analisi dei dati di consuntivo per l'anno 2016 si rileva, come desumibile dalla successiva tabella 2.3.6, per le attività in esame nel loro complesso, valori positivi sia in termini di MOL (complessivamente pari a circa 5,5 milioni di euro), sia in termini di Risultato Netto (pari a circa 2 milioni di euro nel complesso). In particolare il risultato positivo della Safety è ascrivibile alle attività a mercato del Business, costituite dal servizio "prestazioni sanitarie".

Tabella 2.3.6

CdP-S 2016-2021	2016		
	Safety	Security	Navig.
Ricavi da vendite e prestazioni	40,6	0,0	19,2
Ricavi da CdP-S	17,6	36,7	30,7
Totale Ricavi	58,2	36,7	49,9
Costo del personale	(37,6)	(19,8)	(32,5)
Materiali	(2,5)	(0,8)	(4,2)
Servizi e altri costi	(9,9)	(18,6)	(13,4)
Totale costi	(50,0)	(39,2)	(50,0)
MOL	8,2	(2,5)	(0,2)
Partite sotto MOL	(2,6)	(0,2)	(0,8)
Risultato netto	(5,6)	(2,7)	(0,9)

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

Si espongono, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività sopra indicati.

Per quanto attiene alle attività di **Safety**, come noto, il principio generale cui si ispira tutta l'attività di RFI consiste nel mantenere e, per quanto ragionevolmente praticabile, migliorare le prestazioni di sicurezza.

Come noto, il Piano Annuale della Sicurezza di RFI costituisce lo strumento operativo del Gestore per la pianificazione, attuazione ed il controllo dei progetti che è necessario porre in essere per mantenere o migliorare la sicurezza.

Anche sulla base delle indicazioni dell'ANSF e dei contenuti delle raccomandazioni della Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie e Marittime del MIT, l'analisi per il 2016 ha condotto all'individuazione di "aree di attenzione", utili ad agevolare l'individuazione dei progetti ad esse connessi, unitamente al riferimento degli obiettivi e degli indicatori da utilizzare per la misurazione dell'efficacia delle prestazioni nelle stesse aree di attenzione individuate.

Si riportano di seguito alcune delle aree di attenzione individuate dal Gestore:

- cantieri ferroviari;
- indebite presenze ed attraversamento della sede da parte di pedoni, dovuti principalmente a comportamenti individuali impropri;
- passaggi a livello;
- dissesto idrogeologico;
- procedure di esercizio;

- merci pericolose;
- manovre;
- manutenzione dell'infrastruttura;
- manutenzione dei veicoli;
- gestione circolazione;
- messa in servizio sottosistemi strutturali;
- riordino normativo;
- miglioramento del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza;
- innovazioni tecnologiche.

Il monitoraggio sulle prestazioni di sicurezza per gli eventi occorsi sull'infrastruttura, è svolto dal Gestore attraverso l'utilizzo dei dati registrati nelle proprie banche dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri EUAR - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie) in applicazione del decreto legislativo n.162/2007, di recepimento della Direttiva 2004/49/CE.

Nel 2016, il numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione EUAR si è ulteriormente ridotto rispetto al 2015 di circa l'8% (90, contro i 98 del 2015). Il dato complessivo del 2015 riportato nella Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione 31/12/2015 era stato indicato pari a 97: come comunicato dal Gestore nella sua relazione annuale sulla sicurezza, il numero totale degli incidenti significativi è stato incrementato di una unità, per un riallineamento dei dati a seguito di una riclassificazione di un incidente in precedenza classificato come lieve.

Se confrontato rispetto al numero di eventi significativi dell'anno 2014 (109), il miglioramento è pari a circa il 19%.

La parte maggiore di tale numero ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento (sono esclusi da tale dato gli investimenti causati da gesti deliberati e volontari da parte di soggetti esterni), il cui valore aumenta di 3 unità rispetto al valore del 2015 (70, contro i precedenti 67): la numerosità di questi eventi rispetto alle altre tipologie di incidente significativo, ha spinto RFI ad elevare il livello di attenzione e di impegno, per mitigare il fenomeno.

Un altro valore di evidenza riguarda la riduzione del numero di incidenti ai passaggi a livello, che risultano quasi dimezzati rispetto al 2015 (11, contro i 19 precedenti).

L'analisi condotta da RFI conferma anche per il 2016 che il 90% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con il sistema non rispettando le norme. È il caso degli incidenti ai passaggi a livello (12%) e di quelli che hanno coinvolto persone che, introdotesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria, sono state investite dai treni (78%).

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2016, redatta da RFI.

Nell'ambito del processo di **Security** le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano: trasporti straordinari di grandi numeri di persone, accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi, furti (ad es. rame), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie, sabotaggi, vandalismi, etc. Ciò, anche al fine di garantire piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale,

mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto ai fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria.

Nel corso dell'anno 2016 è proseguita l'attività del Gestore nell'ambito del cosiddetto progetto "Gate" che mira ad incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, attraverso l'installazione di delimitazioni a protezione delle aree ferroviarie. Nel 2016 è stato redatto il progetto per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, effettuando i necessari passaggi autorizzativi con la Sovrintendenza ai Beni Culturali ed il Comando dei Vigili del Fuoco. È stato redatto anche il progetto preliminare relativo all'impianto di videosorveglianza a tutela dei varchi (Gate) di accesso all'area ferroviaria e di altre aree sensibili della stazione.

L'installazione delle delimitazioni sinora effettuate presso le stazioni di Roma Termini e Milano Centrale hanno consentito di ottenere un'area di accesso ai treni con la pressoché totale scomparsa dei gruppi di micro-predatori, soggetti dediti ad attività illecite e questuanti molesti. L'introduzione dei Gate ha comportato l'incremento del personale addetto sin dal 2015.

I positivi riscontri all'introduzione dei varchi hanno indotto il Gestore a programmare l'estensione del programma alle altre grandi stazioni di testa della rete, per cui le attività della Security sono destinate a progressivi ampliamenti in prospettiva del sempre crescente bisogno di sicurezza, vivibilità e decoro degli ambienti ferroviari espresso dagli operatori del trasporto e della clientela. In particolare il numero di risorse è programmato crescente anche nei prossimi anni.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di rame, anche i dati rilevati nel 2016 confermano lo sforzo profuso dal Gestore, sia in termini di impiego di personale che di dotazioni tecnologiche ed in coordinamento con le Forze di Polizia, che ha permesso di conseguire una ulteriore riduzione del fenomeno, rispetto ai dati già significativi degli anni precedenti. Il numero di furti di rame subiti in linea rispetto al 2015 si è praticamente dimezzato: la riduzione, se raffrontata al 2012, prima annualità del Contratto di Programma - parte Servizi 2012-2014 è pari a circa il 72%.

Simili trend di riduzione sono rilevabili rispetto alla quantità di materiale trafugato complessivamente in linea ed in deposito, nonché riguardo ai danni economici, alla regolarità della circolazione ed ai ritardi.

Nella sottostante tabella 2.3.7 sono riassunti i dati appena illustrati.

Tabella 2.3.7

Furti di rame in linea	2012	2013	2014	2015	2016
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078	557
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	477.787	214.921
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04	3,43
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07	2,16	1,27
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00	2,88	2,16
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761	3.725
Giorni di ritardo	147	199	145	96	54

In merito al dato riguardante il quantitativo materiale trafugato (espresso in Kg) relativo all'annualità 2015, è stato effettuato un approfondimento presso il Gestore. Tale verifica ha permesso di verificare che il dato riportato nella relazione precedente riportava per errore un dato parziale, rettificato nella successiva relazione di rendicontazione trasmessa da RFI (quantitativo corretto 477.787 kg).

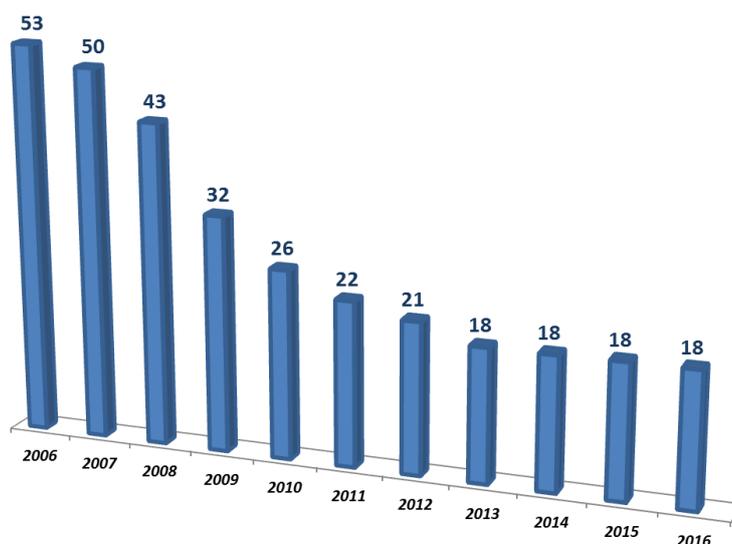
Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari.

Inoltre, nell'anno 2016 sono stati completati da parte di RFI circa 23 nuovi sistemi integrati di security (misure di sicurezza passive, quali le recinzioni e misure di sicurezza attive, quali videosorveglianza ed impianti di antintrusione) presso stazioni ad elevato flusso di viaggiatori. Il Gestore ha effettuato anche interventi per la messa in sicurezza di 13 magazzini, distribuiti su tutto il territorio nazionale, contenenti materiali pregiati. Inoltre, nel corso dell'anno, è stata effettuata da parte di RFI la messa in sicurezza di 6 posti tecnologici della linea Alta Velocità Roma-Napoli e sono stati avviati i lavori per la messa in sicurezza della linea Alta Velocità del nodo di Bologna. In riferimento all'attività di progettazione di impianti di security, nel 2016 il Gestore ha concluso circa 15 progetti per la messa in sicurezza di siti ferroviari ed ha completato la redazione della progettazione esecutiva e della documentazione di gara relativa ad un Accordo Quadro per la realizzazione di 62 nuovi impianti di security a protezione di altrettante stazioni.

In merito alle attività di **Navigazione**, anche i dati forniti dal Gestore per il 2016 confermano come i ricavi da traghettamento per le Imprese Ferroviarie nel 2016 restano sostanzialmente invariati rispetto a quelli dell'esercizio precedente, attestandosi a 18,2 milioni di euro e dimostrando come il volume si sia stabilizzato nell'ultimo quadriennio 2013-2016, dopo un periodo di progressiva diminuzione della domanda da parte delle Imprese Ferroviarie (da 53 milioni di euro di ricavi nel 2006, ai 22 milioni del 2011). Il trend descritto è illustrato nella sottostante figura 2.3.8.

Riguardo all'attività svolta nel 2016, per il traghettamento ferroviario nello stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.640 corse navi a quattro binari tra Villa S. Giovanni e Messina (rispetto alle 10.681 corse del 2015). I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie: Scilla, Villa, Logudoro e Messina.

Figura 2.3.8



Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2016, il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha effettuato 8 corse utilizzando, sulla sponda continentale, il terminale di Villa San Giovanni (RC). I trasporti effettuati sono esclusivamente legati a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento).

Per quanto attiene alle attività del Gestore nello Stretto di Messina, il decreto legge 24 aprile 2017 n. 50 (convertito con la legge n.96 del 21 giugno 2017) ha disposto che *“al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, il servizio di collegamento ferroviario via mare di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138 T del 31 ottobre 2000, può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia strettamente correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al Contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana Spa e fermi restando i servizi ivi stabiliti”*.

La norma interviene pertanto sull'atto di concessione di RFI prevedendo la possibilità che i servizi ferroviari di continuità territoriale con la Sicilia possano essere effettuati, attraverso una rottura di carico, anche con l'impiego di mezzi veloci, nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente nel CdP-parte servizi.

In esito alla sopra richiamata disposizione normativa, andranno definite tra il Ministero ed il Gestore le modalità di svolgimento del servizio di continuità territoriale stabilite dall'Atto concessorio anche rispetto agli obblighi fissati dal CdP-parte Servizi.



2.3.3 I contributi recati dall'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014

Come riferito al precedente paragrafo 2.1.2, che descrive i contenuti e l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, l'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014 ha attribuito al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2015, 2016 e 2017 da destinarsi *“alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia”*.

Il decreto legge n.185 del 25/11/2015, convertito con legge n.9 del 22 gennaio 2016, ha stabilito, a parziale modifica della sopra citata legge, che le risorse relative agli anni 2016 e 2017 fossero attribuite dal MIT alle imprese ferroviarie (IIF), con modalità da definirsi mediante apposito decreto dello stesso Ministero; in tale senso è stato successivamente emanato il decreto direttoriale n.61 del 29 dicembre 2016, in seguito modificato dal decreto direttoriale ricognitivo n.16 del 7 aprile 2017.

Nel presente paragrafo, quindi, si fornisce un resoconto dell'impiego delle risorse riferite all'esercizio 2015, riportate nella Tabella “4c” del nuovo CdP-S 2016-2021.

Le modalità di erogazione del contributo relativo all'anno 2015 sono state disciplinate dal decreto direttoriale del MIT n. 4 del 5 febbraio 2016, che ha previsto l'intera compensazione degli oneri sostenuti dalle IIF a titolo di pedaggio, energia elettrica di trazione, traghettamento (e servizi ad esso connessi) per l'effettuazione di trasporti delle merci (compresi quelli transfrontalieri) aventi origine o destinazione nelle regioni indicate dall'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014.

Sulla base degli elementi forniti da RFI e dei dati comunicati dalle IIF, il MIT a valle dell'istruttoria effettuata, ha emanato il decreto direttoriale n. 13 del 23 marzo 2017, con cui ha stabilito l'importo oggetto di erogazione in complessivi 51.225.072,09 euro, indicando la ripartizione per singola IF.

Nel corso del 2017 tali somme sono state trasferite dal capitolo 1274 del MIT al Gestore e, successivamente, sono state compensate da RFI a favore delle IIF beneficiarie.

La restante quota degli stanziamenti, pari ad un valore di circa 49 milioni di euro, è stata ridestinata con l'articolo 47-bis, comma 6 della legge n.96 del 21 giugno 2017 a beneficio degli investimenti di RFI per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico e sarà oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021 in corso di formalizzazione.

Tabella 2.3.9

Contributi legge n.190/2014 (art. 1 comma 294) - anno 2015	
Stanziamenti legge n.190/2014	100
Somme corrisposte alle IIF	51
Somme residue da destinare a favore del CdP-I	49

(valori in milioni di euro)

2.4 Risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria

In osservanza dell'articolo 5, punto 6, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, RFI ha trasmesso nei termini la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (di seguito SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, per i fini di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015.

Al riguardo, si rammenta che il Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, è stato applicato nell'anno 2016 nelle more dell'entrata in vigore del nuovo CdP-S per il periodo 2016-2021, intervenuta il 2 ottobre 2017, come riferito in precedenza. La Rendicontazione SCR 2016 pervenuta è corredata dalle Note esplicative predisposte dal Gestore dell'infrastruttura e dalla Relazione della KPMG S.p.A., società di revisione indipendente.

Come già riferito al precedente paragrafo 2.3.1, nel corso del 2016 il Gestore ha adeguato la Contabilità Regolatoria, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regolatoria. Tali principi sono stati poi ratificati con le successive Delibere dell'ART nn. 75/2016 ed 80/2016. In tale contesto, la società di revisione incaricata KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di competenza con data 28 luglio 2017.

In detta Relazione del 28 luglio 2017, dopo aver dichiarato di aver svolto la revisione contabile in conformità dei principi di revisione internazionali, nonché di aver acquisito *“elementi probativi sufficienti ed appropriati”* su cui fondare il suo giudizio, la KPMG S.p.A. ha espresso, senza rilievi, il giudizio che la Rendicontazione SCR *“della rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa”*.

Per quanto di interesse, vale rilevare che la revisione legale eseguita dalla KPMG S.p.A., nell'ambito delle finalità tipiche della Rendicontazione SCR, è volta *“al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici”* (articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015) e, pertanto, *“può non essere adatta per altro scopo”*.

Preso atto, si osserva che la Rendicontazione da parte di RFI risponde allo schema riportato nell'Allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, con la rappresentazione del conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio, e tiene conto della modifica dei criteri introdotti dalla più volte citata Delibera ART n.96/2015.

Entrando nell'analisi del dato riferito all'anno 2016, si rileva che i ricavi operativi di 2.575,27 milioni/€ sono disaggregati in:

- Pedaggio, per totali 1.058,38 milioni/€;
- Altri ricavi da servizi, per totali 238,47 milioni/€;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per totali 975,56 milioni/€;
- Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per totali 35,93 milioni/€;
- Altri proventi, per totali 266,93 milioni/€.

In tale esposizione, come noto, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio derivano dagli stanziamenti appostati sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF. Tali risorse sono corrisposte a RFI secondo le modalità pattuite all'articolo 7, comma 3, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi. Esse sono pari a 975.556.791 euro per il 2016.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2016 opera una disaggregazione per ogni attività/servizio articolata nelle seguenti voci: Costo del personale, Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, Costi per servizi, Costi per godimento beni di terzi, Altri costi operativi e, infine, Costi per lavori interni capitalizzati, che rappresentano gli incrementi patrimoniali e per ciò vengono indicati con segno positivo, a significare che non sono ricompresi tra i costi di esercizio (decurtano la componente negativa di conto economico).

Dalla differenza di tali componenti, espone nel detto ordine, si giunge alla determinazione del Risultato Operativo Lordo (EBITDA) pari a 356,71 milioni/€, che registra un incremento rispetto all'esercizio 2015, in cui era stato rilevato nell'ammontare di 278,98 milioni/€.

Il miglioramento è dovuto - in una struttura di ricavi e costi sostanzialmente stabili con l'unica eccezione dei Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci - principalmente all'importo dei lavori interni capitalizzati, che passa da 619,64 milioni/€ del 2015 a 799,21 milioni/€ del 2016.

A tal riguardo, si nota che tali costi imputati ad aumento del patrimonio influenzano il costo medio ponderato del capitale investito, poiché ai fini della remunerazione del Capitale Investito Netto RFI utilizza un W.A.C.C. nominale, atteso che la Delibera ART n.96/2015 prevede la determinazione del Capitale Investito Netto basato su valori di costo su base storica e non su valori correnti.

Proseguendo, sono rilevate componenti economiche negative di ammortamenti e svalutazioni, al netto delle quali si giunge ad un Risultato Operativo di periodo (EBIT) pari a 215,23 milioni/€. In dettaglio, la Rendicontazione SCR 2016 espone:

- ammortamenti per 93,86 milioni/€, stabili rispetto al precedente esercizio;
- svalutazioni per 22,61 milioni/€, raddoppiati rispetto al precedente esercizio;
- accantonamenti per 25 milioni/€, aumentati sensibilmente rispetto al precedente esercizio (14,59 milioni/€).

Tali ultime componenti influenzano in senso inverso (rispetto ai costi capitalizzati) il costo medio ponderato del capitale investito, essendo computati a diminuzione del Capitale Investito Netto.

Infine, sottraendo dall'EBIT il saldo finanziario negativo pari a 34,47 milioni/€, inerente per la massima parte al finanziamento per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC, si ottiene un Risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria 2016 positivo pari a 180,77 milioni/€, in deciso aumento rispetto al 2015, i cui è stato pari a 128,72 milioni/€.

Di seguito, per completezza e opportuna comparazione, si riportano il prospetto della Rendicontazione SCR 2015 (tabella 2.4.1) e il prospetto della Rendicontazione SCR 2016 (tabella 2.4.2).

Tabella 2.4.1 – risultati COREG anno 2015

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	RISULTATO
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.214,48	1.080,66	54,60	51,22	39,52	45,32	2.485,80
Pedaggio	1.006,08	-	-	-	-	-	1.006,08
Altri ricavi da servizi	173,48	2,57	19,32	0,01	-	0,33	195,70
Altri ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	-	890,56	34,85	10,74	39,41	-	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	12,39	41,80	0,41	3,74	0,11	-	58,45
Altri proventi	22,53	145,74	0,01	36,74	0,00	45,00	250,02
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,93)	(1.086,06)	(53,08)	(49,98)	(36,92)	(10,86)	(2.206,83)
Costo del personale	(478,30)	(850,28)	(33,60)	(38,52)	(16,76)	(0,12)	(1.417,58)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(224,49)	(406,59)	(4,90)	(2,65)	(1,03)	(0,06)	(639,72)
Costi per servizi	(221,42)	(349,69)	(10,85)	(10,37)	(11,23)	(3,74)	(607,30)
Costi per godimento beni di terzi	(11,52)	(20,92)	(1,47)	(0,44)	(7,66)	(1,67)	(43,68)
Altri costi operativi	(34,20)	(78,22)	(2,25)	2,01	(0,24)	(5,27)	(118,18)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	619,64	0,00	0,00	0,00	0,00	619,64
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	244,55	(5,40)	1,52	1,24	2,60	34,46	278,98
Ammortamenti	(0,21)	(88,40)	(0,15)	(0,06)	0,00	(5,04)	(93,86)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4,10)	(6,44)	(0,07)	(0,14)	(0,00)	(0,26)	(11,00)
Accantonamenti	(5,60)	(8,75)	(0,09)	(0,10)	(0,04)	0,00	(14,59)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	234,64	(108,99)	1,21	0,94	2,56	29,16	159,53
Saldo finanziario	(35,87)	(0,35)	0,82	(0,42)	(0,18)	(0,00)	(36,00)
Imposte sul reddito	1,75	3,12	0,12	0,14	0,06	0,00	5,20
RISULTATO NETTO	200,53	106,21	2,15	0,66	2,43	29,16	128,72

(valori in milioni di euro)

Tabella 2.4.2 – risultati COREG anno 2016

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	RISULTATO
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.299,55	1.086,46	49,89	58,23	36,71	44,43	2.575,27
Pedaggio	1.058,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.058,38
Altri ricavi da servizi	213,27	3,00	19,07	0,13	0,00	2,99	238,47
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	0,00	890,56	30,70	17,60	36,70	0,00	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	9,54	23,91	0,12	2,35	0,01	0,00	35,93
Altri proventi	18,36	168,99	0,00	38,14	0,00	41,44	266,93
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,40)	(1.100,64)	(50,04)	(50,03)	(39,21)	(9,23)	(2.218,56)
Costo del personale	(459,77)	(867,18)	(32,49)	(37,63)	(19,78)	(0,10)	(1.416,96)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(235,38)	(534,58)	(4,18)	(2,51)	(0,84)	(0,05)	(777,54)
Costi per servizi	(226,60)	(373,46)	(10,82)	(10,94)	(9,81)	(3,25)	(634,87)
Costi per godimento beni di terzi	(11,43)	(25,93)	(0,92)	(1,06)	(7,62)	(1,91)	(48,89)
Altri costi operativi	(36,22)	(98,71)	(1,63)	2,12	(1,15)	(3,92)	(139,51)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	799,21	0,00	0,00	0,00	0,00	799,21
RISULTATO OPERATIVO LORDO (EBITDA)	330,15	(14,18)	(0,16)	8,20	(2,50)	35,20	356,71
Ammortamenti	(0,22)	(90,14)	(0,15)	(0,06)	0,00	(3,30)	(93,87)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(7,55)	(14,20)	(0,14)	(0,25)	(0,00)	(0,47)	(22,61)
Accantonamenti	(5,74)	(17,08)	(0,19)	(1,93)	(0,06)	0,00	(25,00)
RISULTATO AL LORDO DEL COSTO DEL CAPITALE IMPIEGATO (EBIT)	316,65	(135,60)	(0,63)	5,96	(2,56)	31,42	215,23
Saldo finanziario	(32,70)	(0,95)	(0,29)	(0,34)	(0,18)	(0,00)	(34,47)
Imposte sul reddito	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RISULTATO NETTO	283,95	(136,56)	(0,92)	5,62	(2,74)	31,42	180,77

(valori in milioni di euro)

2.4.1 Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore

RFI S.p.A. riferisce altresì che tutte le transazioni contabili e tutte le analisi economiche di dettaglio riportate nel prospetto di rendicontazione sono rilevabili attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali basati sulla piattaforma SAP/R3:

- **In.Rete 2000** – Sistema informativo contabile che attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l’allocazione dei costi;
- **RUN** – Sistema informativo di pianificazione e gestione del personale;

A tale proposito RFI riferisce che l’integrazione dei due sopraindicati sistemi informativi consente la verifica capillare delle seguenti attività:

- Contabilità Generale e di Bilancio;
- Manutenzione;
- Investimenti;
- Approvvigionamenti e logistica materiali;
- Risorse umane;
- Controlling;
- Pianificazione della produzione;
- Vendita e distribuzione;
- Gestione cespiti.

In merito al sistema di controllo interno della propria rendicontazione, RFI riferisce che i costi ed i ricavi generati nelle transazioni sono attribuiti secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della gestione economica.

Tale sistema è concepito per:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui costi ed i ricavi della Società;
- guidare ed aiutare il management verso il raggiungimento degli obiettivi;
- garantire che i dati contabili presenti nei sistemi aziendali confluiscono correttamente nel sistema di contabilità regolatoria.

2.5 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria

Il CdP-S disciplina, inoltre, anche il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Straordinaria. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse in conto capitale. I fabbisogni evidenziati dal CdP-S erano i seguenti:

Tabella 2.5.1

Risorse per la Manutenzione Straordinaria	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021	Totale
	2012	2013	2014	2015	2016	
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	750	3.630
Finanziamenti						
<i>Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa</i>	720	720	720	500	750	3.410
<i>Definanziamento capitolo 7514 (Delibera CIPE n.36/2016)</i>	-28 ⁽¹⁾					-28
<i>Recupero fabbisogni ⁽²⁾</i>	21			220		241
Totale finanziamenti	713	720	720	720	750	3.623
Fabbisogni residui	-7					-7

(milioni di euro)

I finanziamenti per le attività di manutenzione straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono state apporpati attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S 2012-2014

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'articolo 1, comma 175 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'articolo 1, comma 176 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (Delibera n.22/2013);
- 101 milioni di €, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge 24 giugno 2013, n.71, articolo 7-ter;

(¹) La Delibera CIPE n.36 del 10 agosto 2016 ha definitivamente rimodulato le risorse, originariamente assegnate dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, operando una riduzione complessivamente pari a circa 28,5 milioni di euro. Già nella precedente Relazione al Parlamento si era riferito del definanziamento operato per legge, nel corso del 2016, sul capitolo di bilancio 7514 pari a 21,4 milioni di euro.

(²) Il CdP-S 2016-2021, registrato definitivamente dalla Corte dei Conti il 2 ottobre 2017, contrattualizza quota parte delle risorse recate dalla legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (legge di stabilità 2016), in misura pari a 241,4 milioni di euro, destinate alla copertura dei fabbisogni relativi al ridotto finanziamento dell'annualità 2015 (220 mln di euro) ed alla copertura di quota parte del definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514 dalla Delibera 36/2016 per un importo pari 21,4 mln di euro.

- - 28,56 milioni di € per effetto del definanziamento operato dalla Delibera CIPE n.36/2016 sulle disponibilità assegnate a valere sul capitolo 7514 *“Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l’articolo 6 della legge 29/11/1984 n.798”*;
- 21,42 milioni di € come quota parte delle risorse recate dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015, a parziale reintegro del definanziamento di cui all’alinea precedente.

Seconda annualità del CdP-S 2012-2014

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall’articolo1, comma 176 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013), assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (Delibera n.22/2013);
- 240 milioni di € recati dall’articolo 32, comma 1 del decreto-legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con Delibera n.22/2013, nella seduta del 18 marzo 2013);
- 161 milioni di €, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio, portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge 24 giugno 2013, n.71, articolo 7-ter.

Terza annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dal comma 73 della legge n.147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014);
- 220 milioni di €, assegnati, con la legge n.164 dell’11 novembre 2014 (legge di conversione del decreto-legge n.133 c.d. “Sblocca Italia”), è stata definita l’integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014. Infatti, all’articolo1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *“una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziare dalla legge 27 dicembre 2013, n.147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014, con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali”*.

Quarta annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dalla legge n.190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015);
- 220 milioni di €, come quota parte delle risorse recate dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016).

Prima annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015).



2.5.1 Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di manutenzione straordinaria si analizzano, di seguito i dati forniti da RFI.

Come già riferito al paragrafo 2.1.2, il Contratto di Programma-parte Servizi 2012-2014, prorogato per l'anno 2015, è stato vigente sino all'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, che è avvenuta il 2 ottobre 2017 a seguito della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Il quadro di sintesi della spesa effettuata per manutenzione straordinaria per il periodo 2012-2016 e riportato nella tabella seguente:

Tabella 2.5.2

Contabilizzazioni								
Annualità	Fabbisogno	Finanziato	2012	2013	2014	2015	2016	Totale al 2016
Contratto di Programma 2012-2014								
Prima annualità (2012)	720	713	-	395	187	69	28	679
Seconda annualità (2013)	720	720		-	491	151	40	683
Terza annualità (2014)	720	720			57	468	133	657
Quarta annualità (2015)	720	720				339	249	588
Contratto di Programma 2016-2021								
Prima annualità (2016)	750	750					559	559
Totale	3.630	3.623	-	395	735	1.027	1.009	3.166

(milioni di euro)

Come già riportato nelle precedenti Relazioni, va ricordato che l'approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stata particolarmente articolata e complessa, con ovvi riflessi sulla efficacia ed operatività delle disposizioni contrattuali e sulla disponibilità delle risorse per l'avvio degli investimenti. Una prima quota della prima annualità (2012) è stata attivata, su richiesta del Gestore, al fine di assicurare continuità ai programmi di manutenzione e, quindi, alla sicurezza della circolazione, nel corso del 2013. Di conseguenza, l'avanzamento della spesa effettuata da RFI per le attività di manutenzione straordinaria fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto e dalla disponibilità delle risorse.

Al programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risultano essere state erogate risorse per 3.216 milioni di €, come illustrato nella successiva tabella 2.5.3. Come riportato nella precedente tabella 2.5.2, rispetto a tale disponibilità risultano spese somme per circa 3.166 milioni di €, praticamente pari al totale delle risorse disponibili.

Tabella 2.5.3

EROGAZIONI DI CASSA									
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziate	2012	2013	2014	2015	2016	Totale al 2015	
MEF	Capitolo 1541	262			262	-		262	
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	76	107	164	
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		130	28	211	
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300			289	11		300	
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	185		338	
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	500		500	
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L.133/2014)	220			-	101	119	101	
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2015 e 2016)	1.250				301	784	301	
Totale		2.660	-	82	792	1.304	1.038	3.216	

(milioni di euro)

(*) Le risorse inizialmente appostate sul cap. 7514 del MIT, ai fini dell'erogazione sono state trasferite sul Capitolo 7122 del MEF

(°) Sul Capitolo 7514, nel corso del 2016, con Delibera CIPE n.36/2016, è stato operato un definanziamento pari a circa 28,5 milioni di euro

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
 Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie



Nel 2016, il valore della spesa effettuata è pari a 1.009 milioni di €. Tale valore si attesta al livello della spesa conseguita nell'anno precedente (1.027 milioni di € nel 2015). Si è manifestato, quindi, un positivo effetto del recupero del gap produttivo registrato dalle prime annualità, di cui si è già riferito. La spesa è stata ripartita tra i vari programmi nelle proporzioni seguenti:

Tabella 2.5.4

PROGRAMMA	Contabilizzazioni (M€)	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	31,3	3%
Aumento produttività	207,7	21%
Corpo stradale	563,1	56%
Impianti tecnologici	101,4	10%
Terminali e servizi	33,5	3%
Trazione elettrica e SSE	71,8	7%

Si analizza di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2016 delle singole annualità contrattuali. Si evidenzia che la ripartizione degli importi pianificati di alcuni programmi hanno subito variazioni rispetto alle precedenti relazioni. Ove ricorrenti, le suddette modifiche si sono rese necessarie per far fronte ad esigenze di forza maggiore, alle prescrizioni dell'ANSF o all'insufficienza dei parametri RAM (che individuano le caratteristiche fondamentali nel campo della manutenzione: affidabilità, disponibilità e manutenibilità).

Prima annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2012).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 95% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.5

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	715	679

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.6

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	14.555	14.555	13.245
Aumento produttività	158.609	158.609	158.105
Corpo stradale	420.360	417.328	374.497
Impianti tecnologici	69.419	68.669	63.584
Terminali e servizi	27.557	26.319	23.716
Trazione elettrica e SSE	29.500	29.500	27.984
TOTALE	720.000	714.981	678.988

(migliaia di euro)



Seconda annualità del contratto del Contratto di Programma 2012-2014 (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 95% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta alla quasi totalità dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.7

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	718	683

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.8

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	21.969	21.969	20.917
Aumento produttività	197.537	197.537	196.424
Corpo stradale	370.334	369.534	348.344
Impianti tecnologici	62.482	62.482	58.818
Terminali e servizi	34.034	33.039	27.365
Trazione elettrica e SSE	33.645	33.645	30.687
TOTALE	720.000	718.205	682.555

(migliaia di euro)

Terza annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2014).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 92% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.9

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	713	657

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.10

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	6.438	5.588	3.940
Aumento produttività	207.069	207.069	206.464
Corpo stradale	390.888	387.973	353.080
Impianti tecnologici	59.656	58.756	50.611
Terminali e servizi	26.110	24.265	19.684
Trazione elettrica e SSE	29.839	29.234	23.408
TOTALE	720.000	712.885	657.187

(migliaia di euro)

Quarta annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2015).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari all'84% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 98% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.11

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	703	588

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.12

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	33.395	32.795	4.328
Aumento produttività	41.921	41.921	34.342
Corpo stradale	464.588	459.168	239.873
Impianti tecnologici	83.735	78.165	36.166
Terminali e servizi	29.819	28.703	13.493
Trazione elettrica e SSE	66.542	62.512	11.176
TOTALE	720.000	703.263	587.928

(migliaia di euro)

Prima annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2016).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 94% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.13

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750	705	559

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.14

(migliaia di euro)

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2016	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	8.849	8.099	5.425
Aumento produttività	207.472	207.472	194.307
Corpo stradale	368.743	352.633	275.792
Impianti tecnologici	98.123	82.189	50.053
Navigazione	3.800	0	0
Terminali e servizi	19.981	15.405	9.281
Trazione elettrica e SSE	43.032	39.532	24.520
TOTALE	750.000	705.330	559.377

2.6 Monitoraggio della qualità della rete

Tra gli obblighi derivanti dal CdP-S rientra il monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente (ex articolo 8 comma 2, lett. c del CdP-S).

Il livello della qualità della rete viene misurato attraverso tre indicatori:

- a) indicatore del livello di Guasti (in n.guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee attraverso il numero/annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;
- b) tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- c) indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Per i primi due indicatori (a-b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per "gruppi di rete" (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità (c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'articolo 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per i primi due indicatori, i dati 2016 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun Gruppo di rete.

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2016 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti.

Per l'indicatore di puntualità, i dati consuntivati nel 2016, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli segmenti di servizio "Regionale" e "Cargo", che mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015. Invece, il segmento "Mercato" e quello "Lunga percorrenza/Servizio Universale" non raggiungono, in termini di puntualità, la soglia di performance prestabilita, anche se mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015, con valori prossimi al 97%.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore.

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2016 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.1

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,28	-0,32
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,59	-0,11
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	1,00	-0,25
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,99	-0,11
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,19	-0,81

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2016 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.2

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $Tg \leq 40$	≤ 3 h	38	-142
Linee con $40 < Tg < 100$	≤ 2 h	32	-88
Linea con $Tg \geq 100$	≤ 1 h	28	-32
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	21	-9
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	28	-2

Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione. Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il “calcolo della puntualità” dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel Performance Regime, secondo diverse modalità:

- **puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma – parte Servizi per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei “Servizi a mercato” le “Frecce” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2016 conferma la buona performance per i segmenti di traffico “Regionale” e “Cargo” che oltre a mantenersi nell'ambito delle soglie di riferimento contrattuali, denotano anche un progresso rispetto ai dati del 2015. In particolare, il segmento “Regionale” evidenzia un miglioramento del +0,2% (da 97,5% a 97,7%) ed il “Cargo” del +1,1% (da 93,2 a 94,3%).

I segmenti “Lunga Percorrenza-Servizio Universale e “Mercato” mostrano anch'esso dei risultati in miglioramento, con valori di puntualità prossimi al 97%, che si attestano, tuttavia, al di fuori delle soglie di performance previste in CdP. La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Tabella 2.6.3

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2016	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	96,8	-1,2	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,9	-0,6	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,7	0,7	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	94,3	-0,2	± 1,5

Rispetto ai due ultimi segmenti che non hanno raggiunto le soglie di riferimento contrattuali, per quanto riferito dal Gestore, si rappresenta che i dati in esame vanno analizzati tenendo conto del significativo incremento di traffico realizzato sulla Rete negli ultimi anni, con una crescita dei volumi di circa il 10%. A detta del Gestore, ciò ha comportato per il settore della media-lunga percorrenza una maggiore complessità di gestione con ricadute sull'esercizio ferroviario, sia per gli effetti diretti sui guasti, sia per i ritardi indotti per la gestione della circolazione, fattori che hanno inciso, sui risultati della puntualità.



2.7 Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio

Come noto ai sensi di quanto previsto dall'Atto di Concessione (articolo 2, comma 2 del D.M. n.138T del 31/10/2000), è prevista che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario. Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel corso dell'anno 2016 non è avvenuta alcuna dismissione dall'esercizio di linee ferroviarie. È possibile visionare sul sito internet del Ministero l'elenco delle linee ferroviarie dismesse dall'esercizio ed i relativi Decreti Ministeriali che ne hanno statuito la dismissione.

Nella tabella successiva, si riporta, invece, l'elenco delle linee attualmente sospese all'esercizio ferroviario.

Tabella 2.7

Elenco linee sospese	
Savona Parco Doria - Savona Marittima	Vercelli - Casale Popolo
Savona Parco Doria - Vado Ligure Z.I.	Palazzolo - Paratico
Santo Stefano - Sarzana (via Ponzano Magra)	Fabriano - Pergola
Ancona - Ancona Marittima	Castellammare - Gragnano
Asti - Castagnole	Motta S. Anastasia - Paternò
Aosta - Pré St. Didier	Orte - Civitavecchia (Orte - Raccordo De. Car)
Varallo Sesia - Romagnano Sesia	Sicignano - Lagonegro
Codola - Sarno	Carpinone - Castel di Sagro - Sulmona
Caltagirone - Gela	
Olbia - Olbia I.B.	
Asciano - Monte Antico	
Benevento - Bosco Redole	
Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	
Alba - Castagnole	
Castagnole - Cantalupo	
Ceva - Ormea	
Asti - Chivasso	
Mondovì - Cuneo	
Asti - Casale Monferrato	
Casale Monferrato - Mortara	
Pinerolo - Torre Pellice	
Agrigento Bassa - Porto Empedocle	
Priverno - Terracina	
Avellino - Monticchio - Rocchetta	
San Nicola Melfi - Spinazzola - Gravina	
Sacile - Osoppo	
Santhià - Arona	

3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti



3.1 L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti

Successivamente all'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte Investimenti (Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015), sono state emanate delle disposizioni normative (tra cui la Legge di Stabilità 2016) che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI. Per la loro operatività si è reso necessario un ulteriore aggiornamento del CdP-I 2012-2016, secondo il processo previsto all'articolo 3 del Contratto stesso

Un primo schema di aggiornamento 2016 è stato predisposto ad aprile 2016; una seconda versione è stata redatta a maggio dello stesso anno, a conclusione del confronto avviato con le Regioni.

Infine, a seguito del recepimento di alcuni perfezionamenti formali, a giugno è stata predisposta l'ultima versione dell'atto, siglato dal MIT e da RFI, trasmesso al CIPE in data 17 giugno 2016, sul quale il Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016 (parere n. 3855).

Nell'aggiornamento contrattuale sono state recepite le prescrizioni espresse dal CIPE, in occasione del parere sull'aggiornamento 2015 del CdP-I.

Rispetto all'iter procedurale standard, previsto dalla legge n.238/1993 per l'approvazione dei contratti di programma con lo Stato, è intervenuta la legge di conversione n.225 del 1° dicembre 2016 del decreto-legge n.193 del 22/10/2016 (c.d. "decreto fiscale") che, all'articolo 10 comma 1, ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma.

Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 15 comma 2 del decreto legislativo n.112/2015, il Gestore, a dicembre 2016, ha informato le Imprese Ferroviarie titolari di licenza, le Regioni e Province Autonome ed i Soggetti titolari di Accordo dell'avvenuta pubblicazione sul sito internet di RFI dell'Aggiornamento 2016 del CdPI ed il 1° febbraio 2017 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha informato sul contenuto dell' Aggiornamento 2016 del CdP-I l'organismo di regolazione (ART).

L'Atto è stato quindi sottoscritto dal Gestore e dal MIT, in data 22 febbraio 2017.

3.1.1 Le modifiche al quadro finanziario

L'aggiornamento 2016 al Contratto di Programma prevede, rispetto all'aggiornamento 2015, le seguenti modifiche al quadro finanziario:

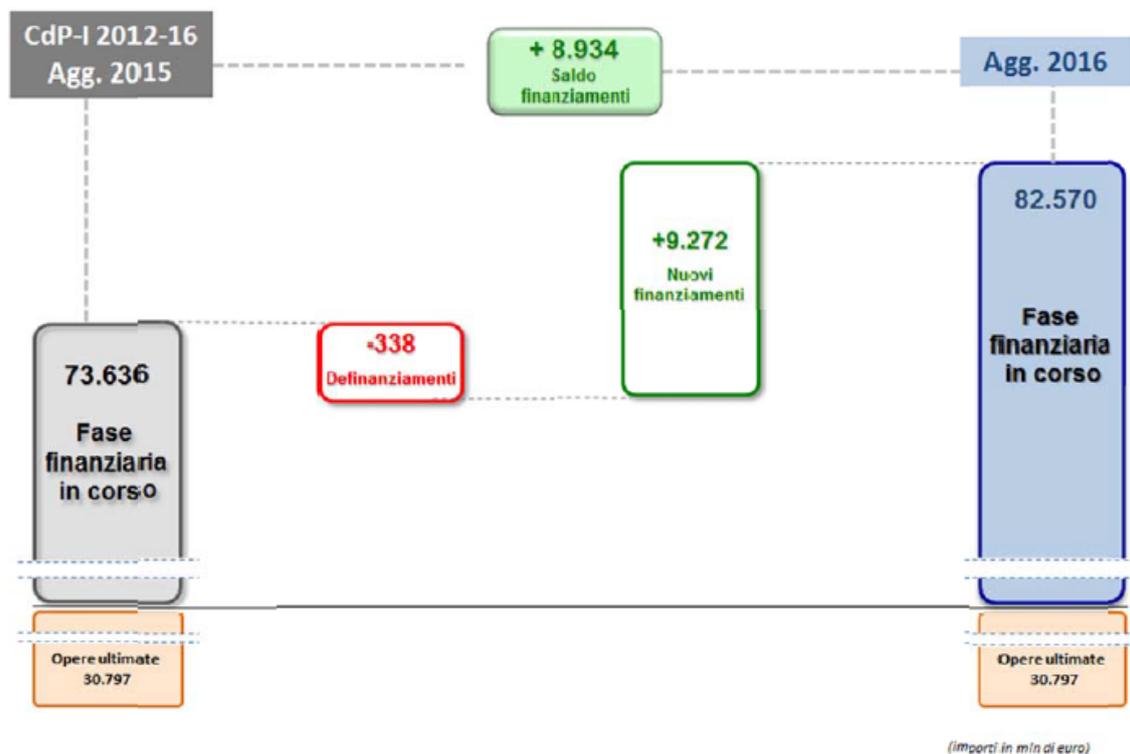
- nuovi finanziamenti per un valore complessivo di **9.272 milioni di €**;
- definanziamenti per un valore complessivo di **338 milioni di €**.

Si registra, pertanto, un saldo incrementale dei finanziamenti disponibili pari a **8.934 milioni di €**.

Il valore complessivo delle opere finanziate in corso riportate nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 è di **82.570 milioni di €**, rispetto ai 73,636 milioni di euro dell'aggiornamento 2015.

Le opere ultimate riportate nel medesimo aggiornamento sono pari a **30.797 milioni di €** (al 31/12/2016).

Figura 3.1.1 – Evoluzione finanziamenti



Nell'aggiornamento 2016 si è tenuto conto di:

- **nuovi finanziamenti**, per un valore complessivo di **9.272 milioni di euro**, rinvenienti da varie fonti di finanziamento.

Tabella 3.1.2 – Riepilogo nuove fonti per competenza

			<i>milioni di euro</i>
Ministero-Ente	Capitolo	FONTE DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
MEF	7122	"Legge di Stabilità 2016" rifinanziamento tab.E, Brennero	200
		"Legge di Stabilità 2016", rifinanziamento tab.E investimenti ferroviari	8.059
SUBTOTALE "Legge di Stabilità 2016"			8.259
UE	n.a.	PON-PAC	50
UE	n.a.	PON 2007-13 "Ricerca e competitività"	0,4
UE	n.a.	CEF 2014-2020	645
EE.LL. e altro	n.a.	Risorse da Enti Terzi e altro	45
Altro	n.a.	Operazione "Terna"	272
TOTALE			9.272

In particolare:

- ✓ **8.259 milioni di euro**, recati dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015 “**Legge di Stabilità 2016**” di cui:
 - **200 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG1 da destinare allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero,
 - **8.059 milioni di euro**, quale quota parte del rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari di importo complessivamente pari a 8.300 milioni di euro. In riferimento a tale rifinanziamento le Parti hanno concordato di destinare alla primaria esigenza di copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria un importo pari a 241,4 mln di euro, di cui 220 milioni di euro per ridotto finanziamento dell’annualità 2015 e 21,4 milioni di euro a copertura del definanziamento operato sul capitolo 7514 certificato dalla nota MEF 23093 del 4 marzo 2016 (“circularizzazione dei crediti”). Tali risorse (241,4 milioni) sono, quindi, oggetto di contrattualizzazione all’interno del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi;
- ✓ **50 milioni di euro**, come esito delle riprogrammazioni avvenute nel corso del 2015 con i decreti 5127 del 30 giugno 2015 e n. 10999 del 30 dicembre 2015 con i quali l’Autorità di Gestione (AdG) del PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha modificato la lista degli interventi ammessi al finanziamento del programma, apportando una variazione complessiva sui tre programmi PON 2007-2013, Piano di Azione e Coesione e PON 2014-2020;
- ✓ **0,4 milioni di euro**, a valere sulla Programmazione FESR 2007-2013 su interventi di ricerca e sviluppo e precisamente sul PON Ricerca e Competitività 2007-2013;
- ✓ **645,3 milioni di euro**, del programma CEF 2014-2020 per il settore Trasporti. Il MIT ha sottoscritto con l’Innovation and Networks Executive Agency (INEA) – Agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – una serie di “agreement” con i quali vengono assegnati i cofinanziamenti europei;
- ✓ **45,2 milioni di euro**, di risorse provenienti da Enti Locali e altro;
- ✓ **272,1 milioni di euro**, rinvenienti dall’operazione c.d. “Terna”. In data 23 dicembre 2015 si è infatti perfezionata la cessione da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Terna SpA dell’intero capitale della società S.E.L.F. Srl, previa operazione di scissione parziale degli “asset elettrici” da parte di RFI alla stessa S.E.L.F. avvenuta in data 17 dicembre 2015. In forza di quanto stabilito dall’articolo 1 comma 193 della legge n.190 del 23 dicembre 2014, le risorse finanziarie derivanti da tale cessione, limitatamente al valore dei contributi pubblici in conto impianti, sono destinati alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal Contratto stipulato fra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed RFI.

➤ **riduzioni** alle risorse finanziarie iscritte nel contratto, per un totale di **338 milioni di euro**.

Tabella 3.1.3 – Riepilogo definanziamenti

			<i>milioni di euro</i>
Ministero-Ente	Capitolo	FONTI DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
MEF	7122 pg2	Legge di Stabilità 2016 (Investimenti FS)	-250
	7122 pg7	Legge di Stabilità 2016 (Lotti costruttivi)	-50
MEF		PAC salvaguardia MIT	-25
Regione		PAC Salvaguardia Regione Sardegna	-13
TOTALE			-338

Le variazioni in diminuzione sono ripartite nel modo seguente:

- ✓ **300 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122 per l'annualità 2016, nell'ambito delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, in termini di competenza e cassa, delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero, così come previsto dalla Tabella E della legge n.208/2015 (Legge di Stabilità 2016), di cui
 - **250 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari,
 - **50 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG7 destinato ai progetti realizzati per lotti costruttivi per le tratte Brescia-Verona-Padova, Frasso-Telesino-Vitulano e Apice-Orsara;
 - ✓ **25 milioni di euro** sul progetto “ACC Bari Lamasinata” come esito delle riprogrammazioni delle opere finanziate dal programma PAC Salvaguardia del MIT ai sensi del Decreto IGRUE n.33 del 5 agosto 2015 e della nota MIT n.276 del 14 gennaio u.s.;
 - ✓ **13 milioni di euro** sul progetto “Stazione ferroviaria di Olbia” ai sensi della delibera 67/3 della Regione Sardegna del 29 dicembre 2015 a valere del Piano Salvaguardia della Regione Sardegna.
- **rimodulazioni**, a saldo zero, per un valore complessivo di **575 milioni di euro**, di cui:
- ✓ **59 milioni di euro**, “liberati” da nuovi contributi comunitari. La formalizzazione delle decisioni di concessione di nuovi contributi comunitari ad investimenti previsti nel Contratto di Programma Investimenti che sono stati ammessi a finanziamenti dei programmi Connecting Europe Facility 2014-2020 e PON 2014-2020, ha determinato una over-copertura di alcune attività di progettazione e costruzione che ha consentito la “liberazione” di risorse pari complessivamente a 59 milioni di euro, che possono essere redestinate ad altre iniziative prioritarie;
 - ✓ **355 milioni di euro**, di riduzione della dotazione finanziaria dell'investimento relativo alla nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova. La riduzione è stata effettuata in considerazione dei ritardi registrati nell'avanzamento progettuale dell'investimento, riferibili prevalentemente agli esiti dello studio di fattibilità dell'attraversamento di Vicenza. Si rappresenta, comunque, che la realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova è prevista con il meccanismo dei “lotti costruttivi”, pertanto la riduzione della dotazione finanziaria non pregiudica l'utilizzazione delle risorse che residuano;

- ✓ **161 milioni di euro**, effettuati dal Gestore nell'ambito della Tabella A01 – “Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge”, così come previsto dall'articolo 3, comma 4 del CdP-I 2012-2016 “Le dotazioni finanziarie che sono destinate agli interventi connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario ed a obblighi di legge confluiranno in una specifica tabella. Dette risorse saranno utilizzate sulla base di criteri che terranno conto: degli esiti delle analisi di rischio, dei processi di autorizzazione esterni a RFI, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore. Ne consegue che il vincolo di destinazione delle risorse derivante dal presente Contratto è riferibile al totale degli stanziamenti riportati nella tabella Sicurezza ed obblighi di legge, mentre l'articolazione secondo le diverse linee di intervento è suscettibile di aggiornamenti a cura di RFI”.

3.1.2 Le tabelle dell'aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012-16 – parte Investimenti.

Con l'aggiornamento 2016, il totale del Portafoglio investimenti (opere in corso e programmatici) risulta pari a **204.960 milioni di euro**, oltre a 30.797 milioni di euro di opere ultimate. Il valore complessivo delle opere finanziate, come detto, è di **82.570 milioni di €**.

A fronte delle suindicate modifiche del quadro finanziario, l'articolazione delle Tabelle dell'aggiornamento 2016 del CdP-I, per classi tipologiche d'investimento, risulta la seguente:

Tabella A:

- classe A00: **1.345 milioni di €** interamente finanziati per il completamento della manutenzione straordinaria del ciclo 2007-2011;
- classe A01: **31.696 milioni di €** per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge, di cui **6.835 M€ finanziati**;
- classe A02: **6.027 milioni di €** per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, di cui **3.840 M€ finanziati**;
- classe A03: **6.279 milioni di €** per una serie di progetti destinati al superamento dei c.d. “colli di bottiglia”, di cui **4.673 M€ finanziati**;
- classe A04: **103.529 milioni di €** destinati al potenziamento e allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sia Convenzionale che dell'Alta Capacità, di cui **20.277 M€ finanziati**;
- classe A05: **32.000 milioni di €** interamente finanziati per lo sviluppo della rete AV/AC Torino –Milano – Napoli.

Tabella B: **24.084 milioni di €** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali, di cui **13.600 milioni di € finanziati**.

Tabella C: **0 €**. Nella tabella C “Partecipazioni societarie” era presente l'intervento per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione, che non fa più parte del contratto di programma. Nell'Aggiornamento 2015 del CdP-I si è proceduto al trasferimento della gestione contrattuale del progetto “Nuova linea Torino-Lione” a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con conseguente trasferimento delle coperture finanziarie pari a 3.275 milioni di €.

Si segnala che l'aggiornamento 2016 del CdP-I riporta nuovamente, **per memoria**, la Tabella C senza, peraltro, indicare la descrizione del relativo intervento né l'indicazione di costo.

Tabella Opere ultimate : 30.797 milioni di €.

Nella tabella seguente sono riportati i valori appena descritti: la *Sezione 1* è riferita alla fase finanziaria opere in corso e la *Sezione 2* è riferita alla fase finanziaria programmatica del portafoglio, recando la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza al fine di rappresentare compiutamente le future occorrenze finanziarie da reperire nell'anno 2017 e oltre .

Tabella 3.1.4 – Costi e coperture finanziarie: articolazione per classi tipologiche di investimento*(valori in milioni di €)*

	Costo Totale Opere	Risorse <i>Sezione 1</i>	Fabbisogni <i>Sezione 2</i>
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	180.876	68.970	111.906
00 <i>Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</i>	1.345	1.345	0
01 <i>Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge</i>	31.696	6.835	24.860
02 <i>Tecnologia per la circolazione e l'efficiamento</i>	6.027	3.840	2.186
03 <i>Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia</i>	6.279	4.673	1.607
04 <i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</i>	103.529	20.277	83.252
05 <i>Sviluppo infrastrutturale rete AVIAC Torino-Milano-Napoli</i>	32.000	32.000	0
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	24.084	13.600	10.484
C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo) *	0	0	0
TOTALE PORTAFOGLIO OPERE IN CORSO	204.960	82.570**	122.390
OPERE ULTIME	30.797	30.797	0
TOTALE PORTAFOGLIO OPERE IN CORSO ED ULTIME	235.757	113.367	122.390

(*) Non comprende l'intervento 'Nuovo Valico del Brennero' in quanto già rappresentato nella tabella B 'Investimenti realizzati per lotti Costruttivi'

(**) Non comprende cofinanziamenti della programmazione 2014-2020 PON/POR 'Infrastrutture e Reti' e Fondo Sviluppo e Coesione

Si riportano, di seguito, delle informazioni di maggiore dettaglio, riferite ai programmi di investimento contenuti nelle diverse classi interne alle Tabelle del Contratto.

TABELLA A:

- A00 - manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)**

Nella classe A00 dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 sono riportati i costi e le risorse relativi ai cicli di manutenzione straordinaria residui per gli anni 2007-2011 fino ad esaurimento che ad oggi ammontano a **1.345 milioni di €.**

Ciò in quanto, come già detto, a partire dall'anno 2012 le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione straordinaria, sono confluite nel Contratto di Programma – parte Servizi

che regola unitamente sia le attività di manutenzione ordinaria che straordinaria e i relativi stanziamenti.

• **A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge**

Con riferimento agli interventi contenuti nella classe A01, a fronte di interventi in portafoglio pari a **31.696 milioni di €**, l'importo complessivo che forma oggetto del contratto (importo finanziato) è pari a **6.835 milioni di €**, con un incremento di risorse assegnate di **648 milioni di €**.

Detta classe che originariamente conteneva soltanto cinque programmi e che, con l'aggiornamento 2015 è stata riarticolata in 12 programmi di investimento, con l'aggiornamento 2016 è stata incrementata del programma "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: Sicurezza armamento".

La tabella seguente riporta l'indicazione dei Programmi e le relative coperture finanziarie (in corso e programmatiche) comprese le variazioni finanziarie intervenute in sede di aggiornamento.

Tabella 3.1.5 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge

(valori in milioni di €)

A01 Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge				
Programmi	SEZIONE 1 - Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie	SEZIONE 2 - Fase finanziaria programmatica	Totale
A2004A - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno	2.211	2	46	2.257
A2004B - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: Rilevamento termico Boccole, controllo squilibrio carichi verticali e portuali multifunzionali	358	8	125	482
A2004C - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per la protezione dei passaggi a livello	192	-2	908	1.100
A2004D - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: protezione dei cantieri e mezzi d'opera, dismissione contesti obsoleti, diagnostica impresenziata, protezione dai venti trasversali e sperimentazioni tecnologie innovative	410	77	170	580
A1013A - Idrogeologia (1^ Fase)	449	57	1.551	2.000
A1013B - Sismica (1^ Fase)	100	1	168	267
A1006 - Soppressione passaggi a livello	1.753	95	6.105	7.858
A1004A - Sicurezza in galleria	345	51	5.656	6.000
A1004B - Risanamento acustico	352	53	7.948	8.300
A1004C - Piano miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	160	-10	700	860
A1004D - Altri interventi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge	90	-1	60	150
A1004E - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: Sicurezza Armamento	317	317	1425	1.742
A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100	0	0	100
Totale	6.835	648	24.860	31.696

Confrontando per tali programmi di investimento la sezione che individua le coperture finanziarie con quella programmatica risulta evidente come, nonostante l'incremento di risorse assegnate di 648 milioni di €, le future occorrenze finanziarie da reperire consistono nel 78% del costo complessivo. Ciò è dovuto principalmente al fatto che, trattandosi appunto di un "Piano per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge" non si può prescindere da una programmazione delle risorse di lungo periodo tenuto conto della complessità finanziaria e di realizzazione degli interventi stessi.

- **A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento**

Il piano di efficientamento tecnologico delle Rete è volto al progressivo ammodernamento dell'attrezzaggio tecnologico degli impianti ferroviari dell'intera rete, al fine di adeguarla alle richieste del mercato, all'aumento della produttività ed al rinnovo degli impianti.

Con riferimento ai programmi di investimento contenuti nella classe A02, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.027 milioni di €**, l'importo complessivo finanziato che forma oggetto del contratto è pari a **3.840 milioni di €** con un incremento di risorse assegnate di **344 milioni di €**.

Nella successiva tabella è riportato il complesso dei programmi di investimento contenuti nella classe A02 dell'aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012-2016, le risorse assegnate a ciascuno di essi e le variazioni finanziarie intervenute in sede di aggiornamento.

Tabella 3.1.6 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

(valori in milioni di €)

A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento				
Programmi	SEZIONE 1 - Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 - Fase finanziaria programmata	Totale
A2001A - Tecnologie per la circolazione – potenziamento tecnologico direttrici e nodi (linee Torino-Padova, Bologna-Padova, Bari-Lecce-Taranto, Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa, Tirrenica, Adriatica, area veneta e nodi di Napoli e Palermo).	1.434	0	1.014	2.447
A2001B - Tecnologie per la circolazione – interventi diffusi	1155	273	175	1.330
A2005 - Telecomunicazioni e GSM-R	490	0	195	685
A2008 - Sviluppo Tecnologie Innovative	148	13	57	205
A2009 - Security	144	0	50	194
A2010 - Sistemi Informativi	217	2	118	335
A2011 - Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	251	55	579	830
Totale	3.840	344	2.186	6.027

- **A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia**

Con riferimento agli interventi per lo sviluppo del network contenuti nella classe A03, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.279 milioni di €** l'importo complessivo che forma oggetto del contratto (importo finanziato) è pari a **4.673 milioni di €** con un incremento di risorse assegnate di **991 milioni di €** come rappresentato nella tabella seguente:

Tabella 3.1.7 – Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

(valori in milioni di €)

A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia				
Programmi	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
Aree Metropolitane	2.251	381	969	3.220
Corridoi merci	1.227	355	482	1.708
Corridoi viaggiatori	1.195	255	156	1.351
Totale	4.673	991	1.607	6.279

Le nuove risorse allocate con l'aggiornamento 2016 sono quindi destinate a:

- ✓ **Upgrading e Sviluppo Aree metropolitane e linee Regionali** - interventi di upgrading per il superamento dei “colli di bottiglia” nelle aree metropolitane per un importo complessivo di **381 milioni di euro** (tra cui 90 M€ per il nodo di Torino, 160 M€ per il nodo di Milano, 40 M€ per il nodo di Venezia, 20 M€ per il nodo di Roma e 13 M€ per il potenziamento della linea Palermo-Punta Raisi);
- ✓ **Upgrading e Sviluppo Corridoi Viaggiatori** - interventi per il miglioramento della regolarità di esercizio e velocizzazione assi viaggiatori per un importo complessivo di **255 milioni di euro** (tra cui 65 M€ per la velocizzazione della Torino-Genova; 50 M€ per il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale della Milano-Genova e 35 M€ per upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee Roma-Napoli);
- ✓ **Upgrading e Sviluppo Corridoi Mercati** – interventi per l'adeguamento prestazionale delle linee merci e per il potenziamento delle connessioni con porti e terminali, per un importo complessivo di **355 milioni di euro** (tra cui 50 M€ per l'upgrading del Corridoio Reno-Alpi, con interventi di adeguamento sagoma e modulo delle linee di collegamento con il Terzo Valico: Novara - Novi e Milano –Tortona; 42 M€ per l'upgrading del Corridoio Mediterraneo, 16 M€ per l'upgrading del Corridoio Baltico-Adriatico; 155 M€ per l'upgrading del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo con, tra l'altro, interventi di adeguamento prestazionale delle sezioni della linea Bologna-Taranto e dell'itinerario Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro; 32 M€ per il porto di Trieste e 10 per il porto di Ravenna).

- **A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità**

Con riferimento agli interventi contenuti nella classe A04, a fronte di interventi in portafoglio pari a **103.529 milioni di €**, l'importo complessivo finanziato che forma oggetto del contratto è pari a **20.277 milioni di €**, con un incremento di risorse assegnate di **4.250 milioni di €**, come riportato nella Tabella seguente nella quale si rappresenta la suddivisione dei finanziamenti e delle variazioni previste dall'Aggiornamento in esame nei singoli programmi di investimento.

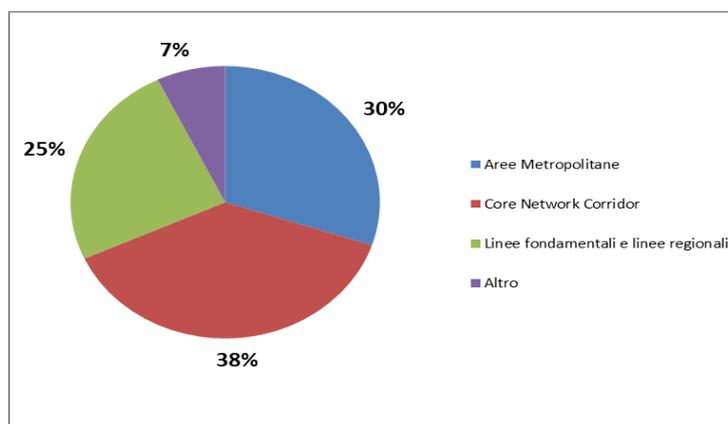
Tabella 3.1.8 - Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità

A04 - Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità				
Programmi	SEZIONE 1 - Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 - Fase finanziaria programmatica	Totale
Aree Metropolitane	6.106	119	13.510	19.616
Core Network Corridor	7.723	2.869	52.366	60.089
Core Network e altre linee fondamentali	2.096	453	2.591	4.687
Linee regionali	2.894	636	14.189	17.083
Interventi diffusi	1.457	174	596	2.053
Totale	20.277	4.250	83.252	103.529

(valori in milioni di €)

Dall'analisi della composizione degli investimenti infrastrutturali della Sezione 1 - Fase finanziaria in corso, si evidenzia che il 30% dei potenziamenti infrastrutturali è in corso sulle Aree Metropolitane, il 38% sui Core Network Corridor, il 25% ricade nelle linee "fondamentali" e "regionali" mentre la restante parte è relativa ad interventi "diffusi" (7%).

Figura 3.1.9



• A05 - Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano - Napoli

Per lo sviluppo della rete infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano – Napoli, l'Aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012-2016 conferma un costo complessivo, già integralmente coperto, per **32 miliardi di €**, analogamente a quanto già previsto nel Contratto di programma.

Pur non registrandosi variazioni nel costo totale dell'investimento si registrano tuttavia variazioni nel costo delle singole tratte e nodi come rappresentato nella successiva tabella.

Tabella 3.1.10 - Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano – Napoli

Investimenti su tratte/nodi	Costo 2015	Costo 2016	Delta Costo 2016 vs 2015	Cause di scostamento
Tratta Torino-Milano	7.653	7.653	0	
Tratta Milano-Bologna	7.043	7.043	0	
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.720	0	
Tratta Roma-Firenze	505	505	0	
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.930	25	Avviati nuovi interventi di "Upgrading tecnologico linea Roma-Napoli"
Nodo di Torino	3	3	0	
Nodo di Milano	44	44	0	
Nodo di Bologna	2.019	2.019	0	
Nodo di Firenze	1.612	1.612	0	
Nodo di Roma	764	764	0	
Nodo di Napoli	504	504	0	
Materiali di scorta	11	11	0	
Contingencies	217	192	-25	
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000	0	

TABELLA B

La Tabella B del CdP-I 2012-16 disciplina gli "interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali". Si tratta della fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232 della legge n.191/2009 (Legge Finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro.

In tali casi la disposizione consente infatti l'individuazione di specifici "lotti costruttivi". I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze. Per tali opere, il CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232. Il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

I progetti che sono entrati inizialmente in tale meccanismo di finanziamento sono:

- linea AV/AC Treviglio – Brescia;
- linea AV/AC Milano-Genova, "Terzo Valico dei Giovi";
- nuovo Valico del Brennero - quota italiana.

Con la Legge di Stabilità 2014 (legge n.147/2013), in particolare con l'articolo 1 comma 76, sono stati individuati anche i seguenti interventi:

- linea AV/AC Napoli-Bari: raddoppio Apice-Orsara;
- linea Milano-Venezia: tratte Brescia-Verona-Padova.

In deroga alla disciplina generale di cui legge n. 191/2009, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia, Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, Nuovo Tunnel ferroviario del Brennero), il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

L'aggiornamento 2016 al Contratto di programma prevede, per tali opere, un costo di **24.084 milioni di €**, con coperture finanziarie complessive pari a **13.600 milioni**, con un incremento di risorse assegnate di **2.701 milioni di €**, così articolati:

- con riferimento al Corridoio Reno-Alpi, 1.630 milioni di euro sono assegnati per il progetto del Terzo valico di Giovi. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 6.200 milioni di €, con disponibilità di risorse per 3.817 milioni di €.
- con riferimento al Corridoio Mediterraneo, la sub-tratta AV Verona –bivio Vicenza ha subito un definanziamento di 355 milioni di €. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 2.790 milioni di €, con disponibilità di risorse per 1.364 milioni di €.
- con riferimento al Corridoio Scandinavia – Mediterraneo, al nuovo valico del Brennero sono assegnati 1.271 milioni di € (di cui 591 milioni di € provenienti dal C.E.F. 2014-2020). Le risorse disponibili sono pari a 3.029 milioni di €.
- sempre con riferimento al Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, itinerario Napoli-Bari-Lecce-Taranto, al raddoppio tratta Apice-Orsara sono assegnati 155 milioni di €. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 2.686 milioni di €, con disponibilità di risorse per 923 milioni di €

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai costi totali, alle coperture finanziarie ed agli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione di queste tipologie di opere.

Tabella 3.1.11 - Grandi opere per lotti costruttivi

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale	Coperture aggiorna. 2016	Variazione coperture finanziarie	Fabbisogno residuo
Terzo Valico dei Giovi	6.200	3.817	1630	2.383
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050	2.050	0	0
Tratta AV/AC Brescia-Verona	3.837	2.268	0	1.569
Subtratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza	2.790	1.364	-355	1.426
Subtratta AV/AC attraversamento Vicenza	805	150	0	655
Subtratta AV/AC Vicenza-Padova	1.316	0	0	1.316
Tunnel di Base del Brennero	4.400	3.029	1.271	1.371
Raddoppio Apice-Orsara	2.686	923	155	1.763
Totale	24.084	13.600	2.701	10.484

3.2 Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2016

Nella sezione che segue si procederà ad illustrare lo stato dei finanziamenti assegnati al Gestore per l'attuazione del programma di investimenti ricompreso nell'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012 -2016 - parte Investimenti e le erogazioni effettuate al 31 dicembre 2016.

La trattazione che segue tiene distinta la linea AV/AC TO-MI-NA dal resto della rete.

3.2.1 I finanziamenti per la Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)

Di seguito viene illustrato il prospetto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziato dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, EE.LL.) per la Rete (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA) e contrattualizzate con l'Aggiornamento 2016 in esame.

Le coperture finanziarie, con l'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte Investimenti 2012 -2016, hanno raggiunto il valore complessivo di **50.570 milioni di €**, così ripartiti:

- 36.970 milioni di € per le opere in corso della Tabella A (esclusa AV/AC TO-MI-NA)
- 13.600 milioni di € per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B);

La tabella seguente indica lo stato aggiornato dei finanziamenti del CdP-I; con l'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, il valore delle coperture per la rete (esclusa la AV/AC TO-MI-NA) è passato da **41.636 milioni di € a 50.570 milioni di €**.

Tabella 3.2.1 – Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Finanziamenti (valori in milioni di €)

Tabelle Aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-16	Coperture di competenza contrattualizzate					Totale competenza CdP 2012-16, aggiornam. 2016
	Totale competenza CdP 2012- 16, Aggiornam. 2015	Trasferimenti in "Tabella opere ultimate"	Risorse aggiuntive Aggiorna- mento 2016	Definanzia- menti	Riclassifiche/Ri modulazioni	
Tabella A (esclusa AV/AC TO-MI-NA) - Fase finanziaria in corso	30.737	0	6.371	-338	200	36.970
Tabella B - Lotti costruttivi finanziati	10.899	0	2.901		-200	13.600
Partecipazioni societarie - (Tabella C)	-	-	-	-	-	-
Totale	41.636	0	9.272	-338	0	50.570

Nella tabella successiva viene riportata l'attuale copertura finanziaria, con la descrizione della fonte di finanziamento, articolata per capitoli di bilancio.

Tabella 3.2.2 – Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Finanziamenti articolati per capitoli di bilancio

Tipo fonte	Capitolo di bilancio	Descrizione fonte	Totale coperture del portafoglio agg.2015 CdP-I 2012-2016	Nuove Risorse contrattualiz. con l'agg. 2016	Definanziamenti contrattualiz. con agg. 2016	Totale coperture del portafoglio agg.2016 CdP-I 2012-2016	
Fonti Stato	7122	CAP. 7122 - P.G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	2.068	200	-	2.268	
		CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, LF. 266/05	18.109	8.059	(250)	25.918	
		CAP. 7122 - P.G. 4 - INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 " emergenze ambientali")	1.085			1.085	
		CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	75			75	
		CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSA TELESINO VITULANO - APICE ORSARA	4.710		(50)	4.660	
		CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BOLOGNA LECCE	215			215	
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	26.262	8.259	(300)	34.221	
	Fonti Stato	7123	Legge 30/98	203			203
			Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.059			1.059
			Legge 194/98	3			3
			Legge 472/1999	84			84
			Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48			48
		7120	Fondo FSC (ex FAS) agg 2009 cap. 7120	460			460
		7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118			1.118
		7242	Legge 189/83 - Soppressione PL	642			642
		7532	Legge di stabilità 2013 L. 24.12.2012 N° 228	0			0
		7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510			510
		8000 ex 8425	Delibera CIPE 19/2004 (Prel. al IV Addendum CdP 01-05) *	0			0
			Legge 64 / 86	41			41
			Fondo FSC (exFAS) agg 2009	207			207
			Fondo FSC (ex - FAS) - Piano per il sud	1.030			1.030
		7569	Legge 941/95	1			1
			Legge 641/1996	1			1
			Legge 135/1997	23			23
			Legge 208/98	15			15
		7060	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	176			176
			Legge Obiettivo 2009	935			935
7515		Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	925			925	
7518		Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	665			665	
7563		Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure	225			225	
7536		Decreto Legge 133/2014 - sblocca Italia	575			575	
7549		Decreto Legge 133/2014 Soppr. Passaggi a livello	60			60	
7550		Decreto Legge 133/2014 messa in sicurezza Cuneo Ventimiglia	29			29	
7493		Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.386	(126)	(75)	1.185	
	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35			35		
	Subtotale altre Fonti Stato	10.455	(126)	(75)	10.254		
Altre Fonti	Fonti comunitarie	2.877	823		3.700		
	Risorse da terzi (EE.LL., Altri Enti finanziatori e altro)	2.041	317	37	2.395		
	Totale Rete Convenzionale/AC	41.636	9.272	(338)	50.570		

(valori in milioni di €)

Di seguito si riporta il prospetto delle risorse erogate per cassa al Gestore alla data del 31 dicembre 2016 per l'attuazione dei programmi di investimento contenuti nel CdP-I relativi alla Rete Convenzionale, a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto.



Tabella 3.2.3 - Rete convenzionale: Erogazioni

(valori in milioni di €)

Tipo fonte	cap. bilancio	Descrizione fonte	Coperture di competenza del portafoglio progetti agg. 2016 CdP-I 2012-2016	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti agg. 2016 CdP-I 2012-2016		
				al 2016	% totale vs competenza	di cui 2015
Fonti Stato	7122	CAP. 7122 - P.G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	2.268	1.125	50%	784
		CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	25.918	17.087	66%	1.417
		CAP. 7122 - P.G. 4 INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 78° co.2 "emergenze ambientali")	1.085	90	8%	90
		CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	75	-	-	-
		CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA - FRASSA TELESINO VIULANO - APICE ORSARA	4.660	-	-	-
		CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATIVO BOLOGNA LECCE	215	59	28%	21
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	34.221	18.962	54%	1.762
	7123	Legge 30/98	203			
		Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.059			
		Legge 194/98	3	1.401	100%	2
		Legge 472/1999	84			
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48			
	7130	Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120	460	460	100%	-
7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	100%	-	
7242	Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	100%	-	
7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510	174	34%	65	
8425	Legge 64 / 85	41	8	19%	-	
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2009	207	-	-	-	
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 per il Piano per il sud	1.030	4	0%	-	
7509	Legge 341/95	1				
	Legge 611/2006	4	41	100%	-	
	Legge 135/1997	23				
	Legge 208/98	15				
7940	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	176				
	Legge Obiettivo 2009	935	410	44%	85	
7525	Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	925	607	66%	189	
7518	Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - 3° Valico del Giovi	665	58	9%	-	
7483	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.185	-	-	-	
	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35	35	100%	-	
7563	Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure	225	-	0%	-	
7536	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia	575	-	0%	-	
7539	Decreto Legge 133/2014 Soppr. Passaggi a livello	60	-	0%	-	
7540	Decreto Legge 133/2014 misure in attuazione Circol. Viciniglia	29	-	0%	-	
	Subtotale altre Fonti Stato	10.254	4.957	48%	251	
Altre fonti	Fonti comunitarie	3.700	2.068	56%	148	
	Risorse da terzi (EE.II., Altri Enti finanziatori e altro)	2.395	1.092	46%	155	
Totale Rete Convenzionale/AC			50.570	26.479	52%	2.356

Le risorse erogate al 31 dicembre 2016 sono pari complessivamente a **26.479 milioni di €**, corrispondenti a circa il 52% degli stanziamenti di competenza complessivi.

Le risorse erogate nel corso dell'anno 2016, sono state pari a **2.356 milioni di €**, così ripartite:

- **1.762 milioni di €** a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 254 milioni di € sul cap.7122/pg 1 "contributi in conto impianti",
 - 1.417 milioni di € sul capitolo 7122/pg. 2 "rifinanziamento articolo 1 co 84 L.F. 266/2005",
 - 90 milioni di € sul cap. 7122/pg 4 "D.L. n. 43/2013 emergenze ambientali",



- 21 milioni di € sul capitolo 7122/pg.8 “adeguamento asse adriatico Bologna –Lecce”.
- **2 milioni di €** recato da diversi provvedimenti legislativi sul capitolo di bilancio MEF 7123 relativi a crediti pregressi;
- **65 milioni di €** a valere sul Fondo costituito ai sensi del decreto-legge n.69/2013 – capitolo 7540/MIT e destinati ai progetti individuati con il decreto MIT/MEF 17/07/2013 n.268;
- **35 milioni di €** relativi ad incassi su risorse di Legge Obiettivo (cap.7060/MIT);
- **189 milioni di €** relativi ad incassi a valere sul Fondo Infrastrutture e Stradali – cap. 7515/MIT e destinati alla linea Treviglio – Brescia, II lotto;
- **148 milioni di €** recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 126 milioni di € derivanti da incassi relativi al Programma PON - FESR;
 - 22 milioni di € derivanti da incassi comunitari relativi a risorse TEN-T;
- **155 milioni di €** derivanti da Enti terzi (EE.LL, operazioni di autofinanziamento).

L'ammontare complessivo, pari a 26.479 milioni di €, include la somma di 1.118 milioni di € (cap.7124) che comprende l'operazione di anticipazione finanziaria eseguita a valere su quota parte dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 (articolo 1, comma 975), pari a complessivi 1.500 milioni di € e destinati alla rete convenzionale.

A valere su tale stanziamento sono stati erogati 100 milioni di € per ogni annualità dal 2007 al 2016 (per un totale di 1.000 milioni di € tutti destinati alla copertura della rata del servizio del debito relativo alla citata operazione di anticipazione finanziaria).

3.2.2 I finanziamenti per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli

La realizzazione del sistema AV TO-MI-NA, ideata a fine anni 80, ha avuto una complessa evoluzione avviata nel 1991, con la costituzione della Società “Treno Alta Velocità” (TAV), partecipata al 60% da capitale privato ed al 40% dall'Ente Ferrovie dello Stato e con la stipula della Convenzione FS/TAV del 24/09/1991 attuativa della concessione FS/TAV del 07/08/1991, della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico delle linee e delle infrastrutture per il sistema AV/AC. Le modalità di finanziamento dell'opera hanno subito nel tempo varie evoluzioni.

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, viene superato lo schema di finanziare la costruzione dell'Alta Velocità con l'intervento di Infrastrutture S.p.A (ISPA), con un ritorno dell'investimento da ripagarsi con il flusso dei pedaggi netti che RFI avrebbe incassato con lo sfruttamento economico del Sistema AV/AC e con l'eventuale integrazione dello Stato per la quota del servizio del debito non coperta dai pedaggi netti.

Il nuovo schema di finanziamento prevedeva l'accollo da parte dello Stato del debito contratto da ISPA ed il finanziamento diretto ad RFI delle attività di completamento del progetto di investimento determinando la situazione a seguire:

- **27.805 milioni di euro** a carico risorse pubbliche - di cui 27.274 milioni di € di fonti Stato e di 531 milioni di € di risorse comunitarie – a copertura del costo dell'investimento;

- **4.196 milioni di euro**, a carico di RFI (mediante l'utilizzo dei margini derivanti dallo sfruttamento economico delle linee realizzate) a copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto.

Per completezza di quadro si segnala che per l'AV/AC sono stati stanziati a carico di risorse pubbliche ulteriori **4.818 milioni di euro** a copertura di oneri finanziari di debiti garantiti dallo Stato. Gli stanziamenti pubblici destinati al progetto assommano quindi a **32.623 milioni di euro**.

Nella successiva tabella viene riportata l'articolazione delle singole fonti di finanziamento e la loro destinazione per impieghi.

Tabella 3.2.4 - AV/AC Torino-Milano-Napoli: Finanziamenti pubblici ed erogazioni (valori in milioni di €)

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziati	di cui opere	di cui altri impieghi	al 31.12.2015	anno 2016	al 31.12.2016
Contratto di programma 1994-2000	5.306					
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	715					
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	2.195					
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05)	1.343					
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum	2.696	5.128	1.474	6.370		6.370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum	561					
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per 1.116 (3° Addendum)	(6.430)					
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01 05) Acc. Prcl. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	(345)		(345)			
Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post definanziamento 2009)	7.019	5.128	1.891	7.019	-	7.019
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.500	1.162	338	1.162		1.162
LF 2007 (art.1 comma 964) (**)	8.092	6.121	1.971	5.692	400	6.092
LF 2007 (art.1 comma 964) Accolto Debito ISPA	13.063	13.063	-	13.063		13.063
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	29.354	400	29.754
Fonti comunitarie	531	531	-	531	-	531
Totale fonti pubbliche	32.623	27.806	4.818	29.885	400	30.285

(*) L'art. 1 comma 975 ha modificato la disciplina dell'art. 1 comma 84 della Finanziaria 2006, stornando una quota delle risorse a beneficio della rete convenzionale (100 milioni di euro per quindici anni a partire dal 2007) e lasciando in capo al sistema AV/ACTO-MI-NA 1.500 milioni di euro in ragione di 100 milioni di euro annui a partire dal

(**) Le risorse sono così articolate: 392 milioni di euro per l'anno 2007, al netto del definanziamento di 8 milioni di euro, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010 - 2021 in ragione di 400 milioni di euro annui.

A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni pubbliche complessive al 31 dicembre 2016 sono state pari a **30.285 milioni di €**, di cui 29.754 milioni di € a valere su fonti Stato e 531 milioni di € su fonti comunitarie.

In particolare per l'anno 2016 le erogazioni complessive ammontano a 400 milioni di € che traggono origine dalla Legge Finanziaria 2007 (articolo 1, comma 964).

3.2.3 Focus Legge Obiettivo

La legge n.443/2001 e la successiva Delibera CIPE n.121/2001 (poi aggiornata con Delibera del medesimo Comitato n.130/2006) hanno definito il primo programma degli interventi infrastrutturali prioritari per il Paese.

Con l'articolo 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n.196, è stato disposto che, in allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF), da presentare entro aprile di ogni anno al Parlamento, venga presentato anche il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e lo stato di avanzamento relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture), pur mantenendo la procedura di approvazione del Programma secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della legge n.443/2001.

L'ultimo documento, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n.443 del 2001, è l'XI Allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza (DEF) 2013, sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

Successivamente, l'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 13 novembre 2015 ha individuato solo 25 opere prioritarie e definito che sarebbe stato effettuato un approfondimento in merito alle altre opere del Programma.

Si evidenzia che con l'articolo 217, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono stati abrogati l'articolo 1, commi da 1 a 5 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 e il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).

Con l'intera Parte V (artt. 200-203) del decreto legislativo n. 50/2016 vengono, inoltre, individuati come nuovi strumenti di pianificazione e programmazione, il Piano Generale dei trasporti e della Logistica (PGTL) e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) dove sarà ricompreso l'elenco delle infrastrutture di interesse nazionale. Il primo DPP dovrà contenere anche le indicazioni circa lo stato procedurale, fisico e finanziario di ciascuna opera inserita. Fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione già approvati secondo le procedure vigenti.

La realizzazione degli investimenti, a regime, avverrà tramite le regole ordinarie e non più con le leggi speciali ed i nuovi riferimenti sono, appunto, contenuti negli articoli di cui alla citata Parte V.

Nella tabella seguente è evidenziato il valore dei progetti che sono soggetti al regime normativo e autorizzativo appositamente definito dalla Legge Obiettivo e dai successivi atti ad essa collegati, pari a **78.110 milioni** di euro, che rappresenta il 38% del costo dell'intero portafoglio dell'Aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, esclusi gli investimenti ultimati.

Tabella 3.2.5 – Interventi Legge Obiettivo nell'ambito dell'intero portafoglio Investimenti

Tabella CdP	Costo totale agg. 2016 CdP 2012-2016	di cui in Legge Obiettivo
Tab. A - Investimenti in corso	148.876	53.417
Tab. B - Lotti Costruttivi (*)	24.084	24.692
Subtotale	172.960	78.110
Rete AV/AC TO-MI-NA	32.000	-
Totale Portafoglio	204.960	78.110

(*) Si precisa che è incluso il Nuovo Valico del Brennero

(valori in milioni di €)

Con riferimento all'insieme dei progetti che hanno seguito iter di Legge Obiettivo, le coperture disponibili nell'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 risultano essere pari a **21.910 milioni di euro**, che rappresentano circa il 28% del costo complessivo previsto, e sono articolate come mostrato dalla seguente tabella:

Tabella 3.2.6 – Finanziamenti dei progetti di Legge Obiettivo*(valori in milioni di €)*

Tabelle del CdP	Costo totale Aggiornamento 2016 del CdP 2012-2016	Totale coperture	Legge Obiettivo	Altre fonti Statali	Fonti Comunitarie	Terzi	Fabbisogno residuo
Tab. A - Investimenti in corso	53.417	5.239	277	6.521	1.509	2	48.109
Tab. B - Lotti Costruttivi	24.692	13.601	835	911.732	982	52	10.484
Totale	78.110	21.910	1.112	18.253	2.490	54	55.592

L'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 riporta, per tali progetti, finanziamenti riferiti alla fonte Legge Obiettivo pari a 1.112 milioni di euro, ossia contributi assegnati dal CIPE in sede di approvazione dei progetti.

3.3 Lo stato di attuazione

Si illustra nel seguito lo stato di attuazione, aggiornato al 31 dicembre 2016, degli investimenti realizzati dal Gestore dell'infrastruttura nell'ambito del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016.

Sono altresì indicate, in un apposito paragrafo, le principali opere attivate all'esercizio ferroviario.

3.3.1 La spesa per gli investimenti sulla Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)

Nel corso del 2016 la spesa per le opere della Rete (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA) iscritte nell'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, sono state pari a **2.998 milioni di euro**, articolate nel modo seguente:

- **2.335 milioni di €** per le opere di corso della Tabella A (esclusa AV/AC TO-MI-NA), pari al 78% del totale annuo;
- **663 milioni di €** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B) pari al 22% del totale annuo.

Nella tabella sottostante si rappresentano le contabilizzazioni per classi di investimento; i dati riferiti agli anni precedenti sono riportati in aggregato fino al 2011 e, considerato il periodo di validità del Contatto vigente (dal 2012 al 2016), singolarmente per ciascun anno successivo.

Tabella 3.3.1 – Contabilizzazioni per gli investimenti sulla Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	SEZIONE 1 Contabilizzazioni									
	Fase finanziaria in corso	al 2011	2012	2013	2014	2015	2016	al 2016	al 2016 (netto ultimati)	Avanzamento % al 2016
Tabella A - Portafoglio investimenti in corso	36.970	11.836	1.894	1.301	1.281	1.645	2.335	20.292	17.832	48%
A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345	175	816	399	178	119	89	1.776	1.271	95%
A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	6.835	3.678	157	156	153	282	583	5.009	4.728	69%
A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	3.840	1.642	226	281	260	299	334	3.043	2.199	57%
A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	4.673	206	49	68	110	194	414	1.041	947	20%
A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC	20.277	6.135	646	397	579	752	915	9.424	8.686	43%
Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	13.600	575	290	403	674	736	663	3.341	3.341	25%
Totale Aggiornamento 2016 CdP-I	50.570	12.411	2.184	1.704	1.955	2.381	2.998	23.633	21.173	42%
<i>per memoria</i>										
Tabella C - Partecipazioni societarie (Torino-Lione)		301	26	41	37	0	0	405	405	n.a.
Totale Generale		12.713	2.210	1.745	1.992	2.381	2.998	24.038	21.578	n.a.

(valori in milioni di €)

Il volume globale degli investimenti risulta in ripresa rispetto al dato dell'esercizio precedente, con un incremento di **617 milioni di euro**.

Si rammenta che il valore del costo di realizzazione della nuova linea Torino-Lione e le relative contabilizzazioni sono stati espunti dalla tabella, in quanto il progetto sarà oggetto di specifico contratto di Programma.

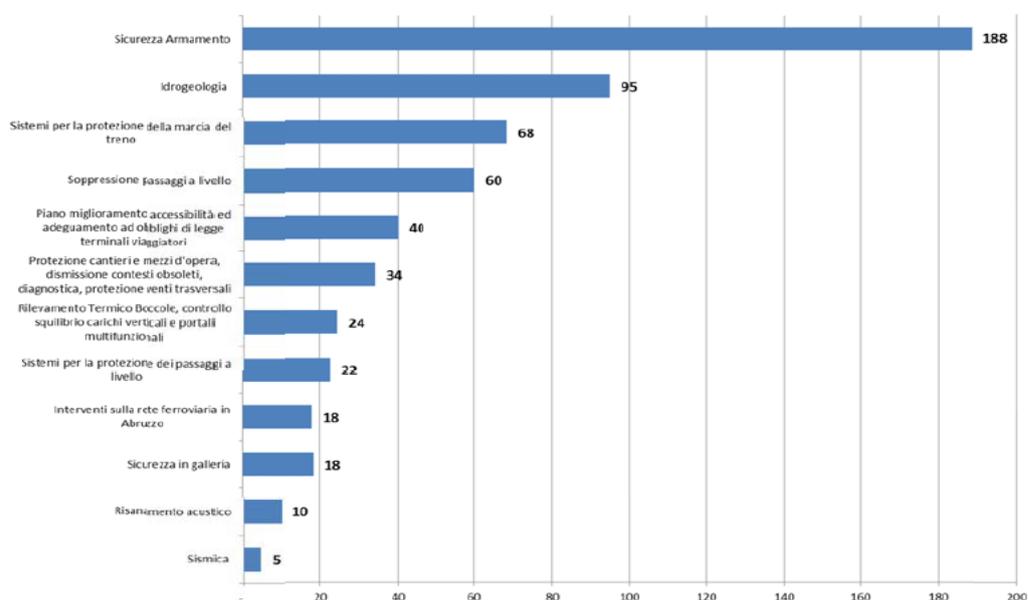
Si esamina di seguito, il volume delle contabilizzazioni registrato per le varie classi di investimento.

Manutenzione straordinaria - residuo ciclo 2007-2011 (Tabella A00)

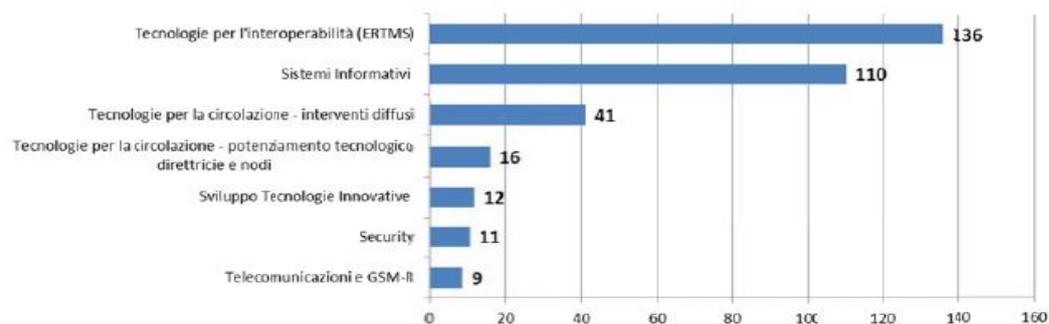
Relativamente agli interventi a completamento della programmazione 2007-2011, finanziati dal Contratto di Programma - parte Investimenti, il consuntivo per l'anno 2016 è pari a **89 milioni di €**. Il volume delle contabilizzazioni è diminuito dato che il programma è ormai giunto al 95% delle opere.

Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge (Tabella A01)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge per l'anno 2016 è pari a **583 milioni di €**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

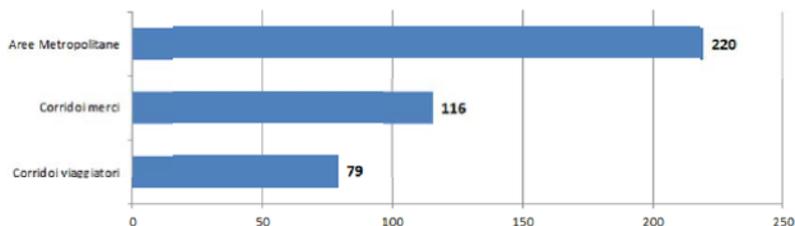
Figura 3.3.2 - Contabilizzazioni Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge:**Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (Tabella A02)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2016 è pari a **334 milioni di €**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Figura 3.3.3 - Contabilizzazioni Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

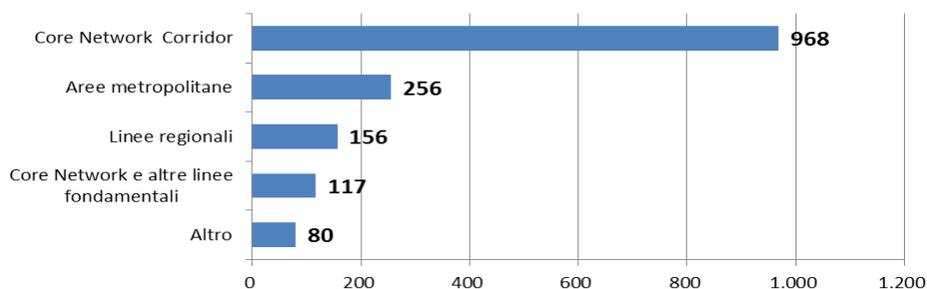
Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia (Tabella A03)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di upgrading infrastrutturale e tecnologico finalizzato al superamento dei colli di bottiglia capacitativi e prestazionali per l'anno 2015 è pari a **414 milioni di €**, ripartiti come segue:

Figura 3.3.4 - Contabilizzazioni Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia**Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC (Tabella A04 + Tabella B)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale per l'anno 2016 pari a **1.577 milioni di €**, di cui **663 milioni di euro** dai progetti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B) e **915 milioni di euro** dai progetti di sviluppo della rete della Tabella A04.

Il complesso delle contabilizzazioni registrate per l'anno 2016 è ripartito come segue:

Figura 3.3.5 - Contabilizzazioni Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC**3.3.2 La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli**

La spesa per il programma di sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli nel 2016 è stata complessivamente di **329 milioni di €**, di cui **166 milioni di €** per opere e **163 milioni di €** per interessi.

Il livello di avanzamento economico delle opere al 31/12/2016 si attesta su un totale di **30.039 milioni di €**, con un avanzamento del 94% sul valore stimato dei costi totali (32.000 milioni di €).

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni in esame suddiviso per opere è riportato nella successiva tabella.

Tabella 3.3.6 - Contabilizzazioni per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli

Investimenti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni			
		al 31.12.2015	2016	al 31.12.2016	Avanzamento % al 2016
Tratta Torino-Milano	7.653	7.544	13	7.557	99%
Tratta Milano-Bologna	7.043	6.976	6	6.982	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.675	7	5.682	99%
Tratta Roma-Firenze	505	139	30	169	33%
Tratta Roma-Napoli	5.930	5.746	14	5.760	97%
Nodo di Torino	3	3	0	3	100%
Nodo di Milano	44	43	0	43	98%
Nodo di Bologna	2.019	1.870	28	1.898	94%
Nodo di Firenze	1.612	764	24	788	49%
Nodo di Roma	764	711	5	716	94%
Nodo di Napoli	504	388	39	427	85%
Materiali di scorta	11	11		11	100%
Contingencies	192	0		0	0%
Totale TO-MI-NA	32.000	29.873	166	30.039	94%
Oneri finanziari e altri impieghi		4.772	163	4.934	

(valori in milioni di €)

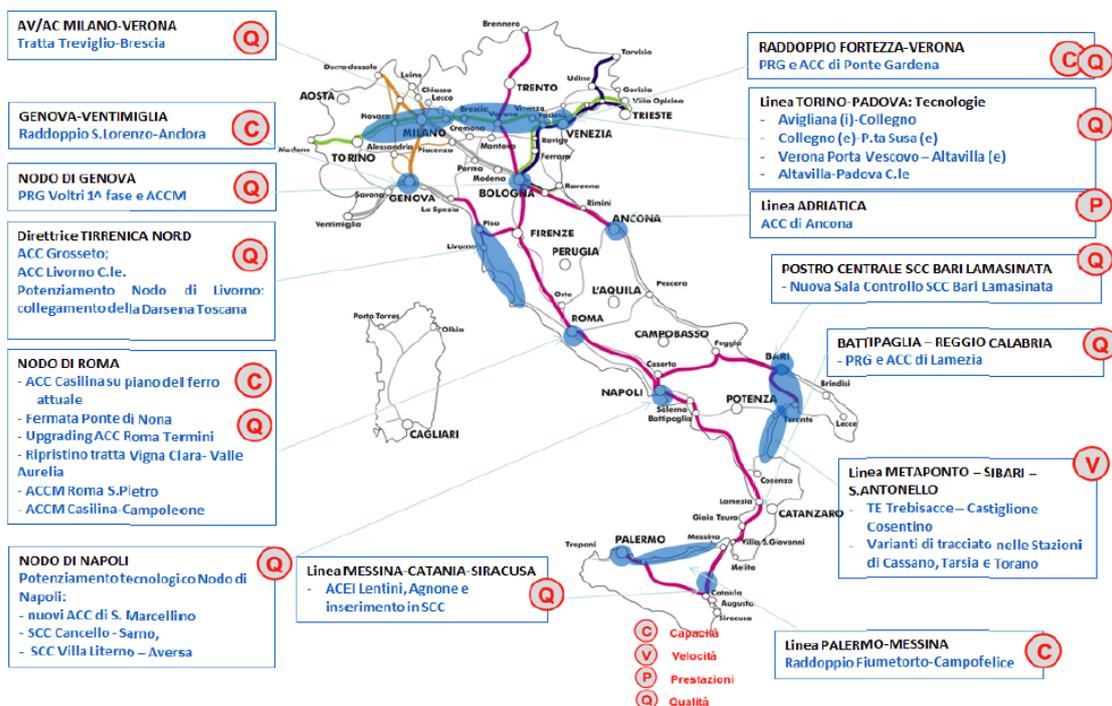
3.3.3 Le opere attivate all'esercizio

Le principali attivazioni del 2016 hanno riguardato prevalentemente interventi infrastrutturali sul Nodo di Roma, varianti di tracciato in Calabria, raddoppi di linea in Sicilia e Liguria, l'inaugurazione della nuova tratta AV/AC Treviglio-Brescia.

Inoltre sono stati attivati ulteriori interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, sul nodo di Roma, sul nodo di Firenze, sul nodo di Napoli, sulla linea Messina-Catania-Siracusa, sulla tirrenica nord e sulla linea adriatica.

Altre importanti attivazioni conseguite nel 2016 sono il PRG e ACC di Ponte Gardena e di Lamezia Terme.

Figura 3.3.7 – Principali attivazioni nel 2016



Le previsioni relative alle principali attivazioni nel 2016 sono state sostanzialmente rispettate.

Nella successiva tabella viene riportato, in termini fisici, il consuntivo delle opere attivate nel corso del 2016, distinte per tipologia.

Tabella 3.3.8 - Opere attivate nel corso del 2016

	OPERA	Unità	2015			2016			
			Totale	di cui: Rete		Totale	di cui: Rete		
				Convvenz.	AV/AC		Convvenz.	AV/AC	
Infrastrutturali	Nuove linee	km.	3	3	0	117	64	53	
	Raddoppi	km.	8	8	0	27	27	0	
	Elettrificazione	km.	0	0	0	0	0	0	
P.L.	P.L. soppressi	n.	56	56	0	34	34	0	
	P.L. automatizzati/trasformati	n.	0	0	0	0	0	0	
Tecnologie	Sicurezza	SCMT/SSC	km.	20	20	0	162	162	0
		ERMTS	km.	0	0	0	51	0	51
		GSM-R	km.	0	0	0	0	0	0
	Sistema di Esercizio	SCC (Sistema Comando e Controllo)	km.	338	327	11	80	80	0
		CTC (Comando Traffico Centralizzato)	km.	47	47	0	33	33	0
		ACEI attivati/adeguati	n.	10	10	0	6	6	0
		ACC	n.	4	3	1	12	12	0
	Regime di Circolazione	ACC-M	n.	0	0	0	0	0	0
		Banalizzazione	km.	99	99	0	91	91	0
	Blocco Automatico/Conta Assi	km.	87	87	0	82	82	0	



I dati relativi all'anno 2016 vengono riportati nella successiva tabella disaggregati per Direzione Territoriale di Produzione/DTP (i Compartimenti territoriali del Gestore che sono competenti alla realizzazione delle opere) e per Tratta.

Tabella 3.3.9 - Opere attivate nel corso del 2016 distinte per Tratta

DTP	Principali attivazioni anno 2016	Infrastrutture			PL	Tecnologie											
		Nuove linee	Ridoppi	Elettrificazioni		Biorreattori		Biorreattori						Regime di Circolazione			
						SCMT	ERTMS	SOC	CTE	SOC con ACC-M	CTE con ACC-M	ACC1	ACC	Biorreattori	Biorreattori	Biorreattori	Biorreattori
km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
AN	MOINTECAROTTO-CASTELLINO (EAC/E)																1
BA	FALCONARA MARITTIMA - MOINTECAROTTO - (EAC/E) PC ROMA TERMINI																27
BO	BARILETTO - RIVOLI POINTECAROTTO (SISTEMA CTE)																21
CA	MACOMER - ORISTANO																12
FI	DEV. ESTR. LIVORNO CALAMBRONE - PAVANONE - BARBERA	2				2											1
	LIVORNO CALAMBRONE - LIVORNO CENTRALE																4
	FIRENZE RIFREDDI - PAVANONE (EAC/E)																6
	OROSSETO (EAC/E)																1
GE	EXPPS IDRENZO - RIVOLI POINTECAROTTO (SISTEMA CTE)		17														17
	GENOVA VOLTRI - LIVORNO CALAMBRONE - CASTELLINO LIVORNO - BORZOLI (SISTEMA CTE) PC GENOVA - TAVOLLA	2															18
	TAVOLLA - ANTONIO DI CACCIO																27
	FINALE LIGURE - MARINA - SPOTONNO (EAC/E)																9
MI	BIVIO CASIRATE - SESTO CALENDE - BIVIO PERINO - ADARVE - SESTO CALENDE	2				2											2
	SESTO CALENDE - PAVANONE - SESTO CALENDE - SESTO CALENDE (SISTEMA CTE)	51															51
	CHIVASSO - SOSTINENTE - CHIVASSO																3
	TIRANO - ACQUA - TELECOMUNICAZIONI (EAC/E)																1
	LAVENO																1
NA	ROINTECAROTTO - BATTIPAGLIA (EAC/E)																24
	BIVIO MARINO - NOLA - INTERPORTO (EAC/E)																2
	SMARCELLO - FROSINONE																1
	CANCILLO - PALINA - SOGEMARO (EAC/E)																16
RM	DEV. DIRAMAZIONE - VIGLIANO (Roma - S. Pietro) - ROMA CLARA	7				7											7
	ROMA OSTIENSE - ROMA GALLERIA (EAC/E)																16
	ROMA TIBURTINA - ROMA CASILINA (Sistemi) (EAC/E)																4
	ROINTECAROTTO - S. PIETRO (EAC/E)																6
	ROMA OSTIENSE - FROSINONE - INTERPORTO - AMULTESE (EAC/E) BACCANO																25
	MINUZZO - SCARLI																1
	CARSO LI - VALLE DEL CAMERINO (EAC/E)																21
	ROMA CASILINA - CAMPO LEO - NE (EAC/E)																25
TO	ALBA - SVITTO - ROMA (EAC/E) (Sistemi)																17
	AVIGLIANO - LEBONO																14
	TO RIVOLI - BUSSOLENO																25
	BORGOCARLINO																1
	PIEMONTE																1
	ROMA CASILINA - ROMA - CAMPO LEO (EAC/E)																7
TS	ROMA CASILINA - ROMA - CAMPO LEO (EAC/E)																8
	REPIGOLIA - ROMA - CAMPO LEO (EAC/E)																3
PA	CAMPOTERMO - FROSINONE	11															5
	COINTEGOLA - CAMPO LEO (EAC/E)																119
	LENTINI																1
	ADRONI - BICCONE (EAC/E)																1
VE	VICENZA - PADOVA (EAC/E) SESTO CALENDE																31
	ALTVILLA - VICENZA (EAC/E) SESTO CALENDE																31
	ROINTECAROTTO - LIVORNO (EAC/E)																8
VR	VERONA - ALTVILLA (EAC/E) SESTO CALENDE																44
Suppressione/Automazione PL																	34
Totale km		64	27	-	34	162	51	80	33	256	21	6	12	91	29	53	

3.3.4 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti d'investimento

È stata avviata una specifica attività di monitoraggio sui tempi stimati di esecuzione degli interventi. Di seguito, è riportato l'elenco degli interventi con i principali slittamenti temporali (pari o superiori a quattro trimestri) delle previsioni di attivazione all'esercizio registrati al 31/12/2016 rispetto alla precedente rilevazione al 31/12/2015.



Tabella 3.3.10 - Elenco Principali slittamenti temporali (parte 1/2)

Cod. RF	Progetto/Programma	Denominazione intervento	CUP di riferimento	Co	Re	Produzione al	Stato intervento	Funzionalità prevista (mon. 2016)	Funzionalità prevista (mon. 2017)	Funzionalità prevista (mon. 2018)	Funzionalità prevista (mon. 2017)	Scostamento data di attivazione (in mesi)
				2016	2016	2016						
0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	Raddoppio Campoleone-Aprilia	J77H12000010008	60	60	1	Prog. Definitiva	20/12/17	21/12/21	IV trim 2017	IV trim 2021	16
1417	Potenziamento linee Castell Romani	Potenziamento linee Castell Romani	J91H92000040111	21	21	12	Realizzazione	21/12/17	21/12/21	IV trim 2017	IV trim 2021	16
0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	B31H03000190001	150	143	42	Realizzazione	03/09/17	03/06/21	III trim 2017	III trim 2021	15
0276	Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremese: tratta Berceto-Chiesaccia e Parma-Vicoforte	Nodo di Parma I fase e progettazione definitiva subtratta Parma-Vicoforte	J81H0200000000001	91	91	0	Prog. Definitiva	31/12/19	31/12/22	IV trim 2019	IV trim 2022	12
P055	Piano Stazioni ed ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (sistemi di informazione al Pubblico - fase)	J54H14000580001	22	22	18	Realizzazione	06/02/17	31/03/20	I trim 2017	I trim 2020	12
A2001A	Tecnologie per la circolazione - potenziamento tecnologico diretti e nodi	SCC Nodo di Palermo	J77H07000030001	38	38	31	Realizzazione	30/07/17	30/06/20	III trim 2017	III trim 2020	11
P072	Upgrading e potenziamento tecnologico Napoli-Bari-Lecce/Taranto	Velocizzazione Napoli-Bari (subtratta Bovino Cervaro e tratta Barietta-Bari fase 1)	J39H12000040001	15	15	1	Affidamento	21/03/17	04/08/19	I trim 2017	III trim 2019	10
P074	Upgrading e potenziamento tecnologico linee Sicilia	Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	J27H120000190001	28	28	1	Realizzazione	22/06/17	31/12/19	II trim 2017	IV trim 2019	10
P055	Piano Stazioni ed ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (standard banchine e fase)	J54H14000570001	130	130	78	Realizzazione	31/01/18	31/01/20	I trim 2018	I trim 2020	8
P074	Upgrading e potenziamento tecnologico linee Sicilia	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	J17H120000380001	20	20	0	Affidamento	31/12/17	31/12/19	IV trim 2017	IV trim 2019	8
0036	Nodo di Palermo	Passante Ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo Carini	J11H92000000008	977	977	760	Realizzazione	30/11/18	30/06/20	IV trim 2018	II trim 2020	6
0240	Potenziamento infrastrutturale Votri-Brignole	Nodo di Genova: PRG Votri 1° fase, quadruplicamento Votri-Sampierdarena, scorporamento P.Principe Brignole e inserimento P.Principe in ACC nodo	J71H020000110008	601	601	246	Realizzazione	10/06/20	12/12/21	II trim 2020	IV trim 2021	6
0279b	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Benevento	Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Telise e progettazione tratta Frasso Telesino-Vitulano	J41H01000080008	366	366	5	Prog. Definitiva	03/09/23	12/02/25	III trim 2023	I trim 2025	6
0417	Punto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	Punto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	J71H02000120008	26	26	1	Attività negoziali	31/12/17	19/05/19	IV trim 2017	II trim 2019	6
1596	Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)	Velocizzazione stazioni rete sarda (comprende velocizzazione n° 6 impianti ed altri interventi minori)	J47H0900000000002	19	19	15	Realizzazione	30/06/16	30/12/17	II trim 2016	IV trim 2017	6
A2001A	Tecnologie per la circolazione - potenziamento tecnologico diretti e nodi	Potenziamento tecnologico Torino-Padova	J47H09000010001	771	771	527	Realizzazione	31/12/17	30/04/19	IV trim 2017	II trim 2019	6
A2001B	Tecnologie per la circolazione - interventi diffusi	Upgrading e banalizzazione del regime di circolazione sulla tratta Campoleone-Villa Ilibero	J49H12000060001	20	20	2	Affidamento	30/06/18	30/11/19	II trim 2018	IV trim 2019	6
P055	Piano Stazioni ed ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	Piano per lo sviluppo del trasporto pubblico locale - Interventi di upgrading delle Stazioni (decoro e mobilità integrata network 500 Stazioni)	J54H14000550001	30	30	27	Realizzazione	31/12/18	30/04/20	IV trim 2018	II trim 2020	6
P053	Upgrading Nodo di Roma	PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina	J31H03000150008	127	127	26	Realizzazione	31/12/21	30/06/23	IV trim 2021	II trim 2023	6
0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Casteljaliano-Montecarotio	Linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Spoleto-Campello	J61H03000030001	100	100	58	Realizzazione	29/08/18	27/12/19	III trim 2018	IV trim 2019	5
0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orara	Raddoppio Apice-Irpinia	J77H0400000000009	923	923	18	Prog. Definitiva	07/05/25	03/07/26	II trim 2025	III trim 2026	5
0297	Nodo di Falconara	Nodo di Falconara - I fase (variante Falconara e collegamento diretto tra linea Orte-Falconara e Adriatica direzione nord)	J31H05000030011	174	174	19	Attività negoziali	30/09/19	03/10/20	III trim 2019	IV trim 2020	5

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Tabella 3.3.10 - Elenco Principali slittamenti temporali (parte 2/2)

Cod. RF	Progetto/Programma	Denominazione intervento	CUP di riferimento	CS	Risorse	Produzione al 2016	Stato intervento	Funzionalità prevista (mes. 2016)	Funzionalità prevista (mes. 2017)	Funzionalità prevista (mes. 2018)	Funzionalità prevista (mes. 2019)	Scostamento data di attivazione (trimestri)
1483	Nodo di interscambio di Fagnano	Nuova Fermata Roma Pignone (FL1)	13705600070001	27	27	3	Attività negoziali	31/03/18	29/04/19	I trim 2018	II trim 2019	5
0142a	Raddoppio Pescara Bari 1ª fase (tratte Ortona-Casalbardino, Vasto-Vasto S. Salvo, Lescia San Severo, tratta a nord di Ortona e nodo di Foggia)	Linea Adriatica: PRG e ACC di Foggia	171H92000000007	65	65	13	Realizzazione	30/06/17	30/04/18	II trim 2017	II trim 2018	4
0142a	Raddoppio Pescara Bari 1ª fase (tratte Ortona-Casalbardino, Vasto-Vasto S. Salvo, Lescia San Severo, tratta a nord di Ortona e nodo di Foggia)	Linea Adriatica: raddoppio tratta a nord di Ortona e contributo al comune di Pescara	171H92000000007	24	24	18	Realizzazione	11/12/16	11/12/17	IV trim 2016	IV trim 2017	4
02E3	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	Ricostruzione ponte Petrace e modifica PRG Gioia Tauro	161H03000100001	35	35	24	Realizzazione	11/12/16	03/12/17	IV trim 2016	IV trim 2017	4
02E3	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	Costruzione galleria subalvea Fiumicello	161H03000100001	7	7	0	Attività negoziali	31/12/17	31/12/18	IV trim 2017	IV trim 2018	4
A2001A	Tecnologie per la circolazione - potenziamento tecnologico (nodi e nodi)	Upgrading tecnologico Bologna-Padova (1ª fase)	J54H14000530001	55	55	3	Prog. Definitiva	24/11/18	20/11/19	IV trim 2018	IV trim 2019	4
A2001B	Tecnologie per la circolazione - interventi diffusi	Efficientamento Rho e Pavia	13706000090001	43	43	29	Realizzazione	21/12/16	30/10/17	IV trim 2016	IV trim 2017	4
A2001B	Tecnologie per la circolazione - interventi diffusi	Rinnovo impianti di stazione	J57110000430001	137	137	107	Realizzazione	06/12/17	18/12/18	IV trim 2017	IV trim 2018	4
P075	Upgrading Nodo di Venezia	ACC Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4'	J14813000240001	40	40	5	Realizzazione	20/12/17	30/11/18	IV trim 2017	IV trim 2018	4
P053	Upgrading Nodo di Roma	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	J771110000000009	176	176	90	Realizzazione	30/11/17	30/10/18	IV trim 2017	IV trim 2018	4
P053	Upgrading Nodo di Roma	Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma	J34H14000500001	42	42	11	Realizzazione	30/11/18	30/11/19	IV trim 2018	IV trim 2019	4

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Al riguardo, sono state richieste al Gestore le cause di tali slittamenti; sinteticamente le motivazioni sono state classificate come segue:

Tabella 3.3.11

CATEGORIA PRINCIPALE	DESCRIZIONE	CATEGORIA SECONDARIA
Tecnico/Funzionali	Modifiche tecnico/economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali/realizzative	Tecnico/Funzionali in progettazione
		Tecnico/Funzionali in realizzazione
		Tecnologiche
		Perimetro
Ambientali	Criticità nascoste del territorio non pianificabili	Cave e Discariche
		Idro-Geologia
		Archeologia
		Materie Inquinanti
Normative	Modifiche normative e legislative	Normativa Tecnica
		Normativa Appalti
		Normativa Autorizzazioni
Autorizzative	Criticità nei rapporti con gli Enti e Soggetti Terzi	Autorizzazioni
		Convenzioni
		Acquisizione Aree
Fornitori	Criticità nell'attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	Gestione Negoziabile
		Gestione Contrattuale
Fattori Produttivi	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	Materiali/Attrezzature
		Risorse
		Economiche/Finanziarie
Forza Maggiore	Eventi non pianificabili dovuti ad imprevisti di forza maggiore	Naturali
		Altri

Sono state inoltre richieste, a RFI, delle specifiche relazioni, a firma del referente di progetto, con maggiori dettagli sulle motivazioni degli slittamenti registrati.

Relativamente ai maggiori slittamenti si rappresenta che:

- Raddoppio Campoleone-Aprilia

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione)

L'intervento si trova in fase di Progettazione Definitiva.

Il progetto preliminare dell'intervento è stato ultimato a dicembre 2014 ed ha evidenziato un cospicuo incremento dei costi stimati per la realizzazione delle opere, che non trovava capienza nelle risorse finanziarie previste. In tale contesto nel 2015 è stata avviata un'attività di value engineering, finalizzata a contenere i costi dell'investimento ad oggi pari a 60 milioni di euro.

Sulla base degli esiti di tale attività è stata riprogrammata la data di attivazione del raddoppio Campoleone-Aprilia, ora prevista a dicembre 2021.

- Potenziamento linee Castelli Romani

(Classificazione slittamento: Autorizzative - Autorizzazioni)

Lo slittamento è sostanzialmente dovuto ai ritardi maturati nella chiusura della Conferenza di Servizi, a causa della non intervenuta approvazione del progetto definitivo da parte del Comune di Grottaferrata.

- Raddoppio Lunghezza-Guidonia

(Classificazione slittamento: Ambientali; Autorizzative; Fornitori)

Le cause dello slittamento sono molteplici:

- Ambientali: rinvenimenti di reperti archeologici; rilevamento in sede di monitoraggio ambientale di sostanze inquinanti nei terreni;
- Autorizzative: ripianificazione dell'intervento di soppressione di un passaggio a livello che, secondo il progetto originario, era a carico di enti locali; criticità legate all'acquisizione di alcune aree nel comune di Tivoli, sotto sequestro per abuso edilizio;
- Fornitori: difficoltà organizzative e finanziarie dell'appaltatore delle opere civili.

- Nodo di Palermo

(Classificazione slittamento: Fornitori/Gestione Contrattuale)

Lo slittamento della data di attivazione del progetto, che si riferisce alla tratta "B" Notarbartolo - S. Lorenzo Colli, è conseguente alla ripianificazione delle attività a causa delle insorte difficoltà economico - finanziarie del Contraente Generale che hanno notevolmente rallentato le attività di cantiere. Il Contraente Generale ha anche chiesto l'accertamento tecnico preventivo del contenzioso in essere presso il Tribunale di Roma.

- Potenziamento tecnologico Torino-Padova

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionale; Ambientale)

Lo slittamento della data di attivazione è conseguente alla ripianificazione delle attività in linea con il nuovo programma lavori contrattuale redatto nell'ambito di una variante formalizzata all'appaltatore in data 28/10/2016. Alcune modifiche hanno riguardato la rimodulazione delle sezioni di blocco a 1.350 m per recepire l'aumento di traffico merci previsto. Inoltre, nelle tratte e nodi oggetto di intervento è spesso presente pietrisco contenente amianto e per l'effettuazione degli scavi viene preventivamente richiesto l'impiego di ditte specializzate. RFI, infine, ha ridefinito alcune specifiche progettuali che hanno comportato, tra l'altro, la sostituzione del sistema di distanziamento previsto sulla tratta Chivasso-Novara e modifiche di PRG a Chivasso, Livorno Ferraris, Vercelli e Trecate.

- Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Orsara

(Classificazione slittamento: Normativa; Fattori produttivi/risorse)

L'intervento si trova in fase di Progettazione Definitiva.

Le modifiche normative intervenute con l'introduzione del nuovo Codice Appalti (decreto legislativo n.50/2016), hanno comportato una rivisitazione delle attività negoziali. Inoltre, solo dopo l'approvazione dell'aggiornamento 2015 al CdP è stato possibile avviare la progettazione definitiva.

Nei limiti delle risorse disponibili saranno avviate attività di approfondimento sulle informazioni pervenute dal Gestore, finalizzate ad individuare opportune azioni o strumenti, anche normativi, che possano ridurre le criticità rilevate, ovvero indurre ad una rivisitazione dei criteri utilizzati per la pianificazione dei progetti.

3.4 I risultati del monitoraggio della produzione.

Il Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016 prevede un sistema di indicatori per la misurazione dei risultati della produzione del Gestore, stimati in termini di avanzamento di un campione predeterminato di progetti di investimento, ed un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore delle prestazioni rese da RFI nello svolgimento delle attività di cui trattasi.

Ai fini della comminazione di tali sanzioni rileva il verificarsi, per responsabilità del Gestore dell'infrastruttura, di scostamenti superiori - in valore assoluto - al margine del 15%, per i tempi di realizzazione degli investimenti, per i costi degli stessi, per la spesa annua e per il numero annuale di attivazioni, misurati con riferimento ai valori rispettivamente previsti in sede di programmazione.

La disciplina è fissata all'art. 8 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, che prevede quanto segue:

al comma 1: "...entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno incorso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente. Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva...";

al comma 2: "Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato di cui al precedente comma 1, il Gestore deve il pagamento di una sanzione pecuniaria ...".

Rientrano nel paniere i progetti rilevanti per i quali sia già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva di tutti i lotti funzionali che li compongono. In base a quanto disposto dal Contratto, le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare sono le seguenti:

- Costo a Vita Intera,
- Tempo di ultimazione delle opere,
- Valore delle contabilizzazioni
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone).

L'obiettivo di fondo è quello di assicurare che gli investimenti siano realizzati in modo efficace ed efficiente, consentendo il controllo della spesa. Gli indicatori specifici utilizzati sono i seguenti quattro:

- 1) **I_{CVI}**: funzione del Costo a Vita Intera dei Progetti del campione (CVI);
- 2) **I_{TU}**: funzione del tempo di esecuzione dei Progetti del campione (TU);
- 3) **I_{Prod}**: funzione del valore delle contabilizzazioni dei Progetti del campione;
- 4) **I_{milestone}**: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*) dei Progetti del campione.

Tali indicatori specifici concorrono alla costruzione dell'Indicatore sintetico complessivo di risultato **I**.

La valorizzazione di tali indicatori è stata effettuata, per ogni anno di vigenza del Contratto, mettendo a confronto i rispettivi valori "obiettivo" di riferimento predeterminati con i corrispondenti valori di consuntivo.

Ai fini dell'eventuale applicazione delle sanzioni, deve essere esclusa la responsabilità del Gestore nei casi in cui gli scostamenti si siano verificati a causa di quanto segue:

- adeguamenti a nuove normative
- ritardi nell'acquisizione di autorizzazioni da parte di soggetti istituzionali
- eventi naturali non prevedibili ed imprevisti idro-geologici
- rescissioni contrattuali per gravi inadempienze di fornitori/appaltatori
- ritardi per offerte anomale nelle procedure di gara o per ricorsi
- ritrovamenti archeologici,

e calcolato, quindi, un indicatore sintetico di performance riferito ai soli scostamenti attribuibili a RFI.

Nell'aggiornamento 2015 del CdP-I, in accordo a quanto indicato dalla IX Commissione Permanente della Camera nella seduta del 18 marzo 2015, in merito alla necessità di prevedere, negli aggiornamenti del Contratto stesso, adeguate sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di performance del Gestore dell'infrastruttura, l'originario art. 8 comma 2 del Contratto è stato modificato incrementando del 20% l'importo delle sanzioni applicabili, come di seguito riportato, precisando che non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti.

Tabella 3.4.1 - Misura della sanzione

Misura dello scostamento	Misura della sanzione	
	CdP-I 2012-16	Aggiornamento CdP-I 2012-16
tra il 15 ed il 20 per cento	15.000 euro	18.000 euro
tra il 20 ed il 25 per cento	30.000 euro	36.000 euro
superiore al 25 per cento	30.000 euro	120.000 euro

Con nota RFI-AD\A0011\P\2017\1348 del 28/06/2017 – sono stati comunicati i dati di consuntivo 2016 ed il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2017.

I dati di cui trattasi sono stati elaborati, al fine di verificare il livello di performance sulla realizzazione degli interventi.

L'indicatore complessivo di performance riferito agli scostamenti complessivi, è risultato pari al 7,6 %, già inferiore al margine del 15% previsto dal Contratto di Programma. Pertanto, non è stato necessario procedere all'analisi degli scostamenti imputabili direttamente a RFI.

L'analisi e la verifica effettuata ha evidenziato, quindi che non ricorrono le condizioni per l'applicazione dell'eventuale penale.

La tabella che segue riporta la serie storica dei risultati del monitoraggio di cui trattasi, con riferimento agli scostamenti complessivi registrati nel processo realizzativo degli investimenti.

Tabella 3.4.2 – Serie storica Indicatore sintetico di performance riferito agli scostamenti complessivi

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Indicatore sintetico di performance riferito agli scostamenti complessivi	8,5	11,1	8,3	3,2	12,1	7,9	11,6	6,5	7,6

(valori espressi in percentuale)

Infine, sulla base dei dati di consuntivo del 2016, sono stati individuati gli obiettivi per il 2017.



3.5 Il nuovo Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021

Il vigente CdP-I 2012-2016 ancorché giunto alla sua naturale scadenza (31 dicembre 2016), ai sensi dell'art.3 del medesimo rimane valido fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo atto contrattuale.

Il CIPE, nell'esprimere il parere favorevole sull'aggiornamento 2016 al Contratto di Programma, ha raccomandato di trasmettere il nuovo Contratto di Programma 2017-2021 per l'emissione del relativo parere entro il mese di gennaio 2017, affinché il contratto potesse essere perfezionato in tempo adeguato a produrre efficacia per tutta la durata del periodo regolato, massimizzando gli effetti positivi delle risorse stanziare e dei relativi investimenti.

Pertanto il Gestore, a valle del processo di finalizzazione dei nuovi fondi FSC per il periodo 2014-2020 ed a seguito dell'emanazione della Legge di Bilancio 2017 (Legge n° 232 del 11 dicembre 2016) ha trasmesso al MIT, a gennaio 2017, una prima versione del nuovo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti.

Successivamente a tale inoltro sono proseguite le interlocuzioni tra il MIT e il Gestore e si è definito il quadro finanziario e strategico di riferimento, nel dettaglio:

- nel mese di aprile 2017 l'Autorità di regolazione dei trasporti ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un parere sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - parte investimenti 2012-2016 (CdP-I) ai sensi dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 in cui ha anche espresso indicazioni in merito alla stesura del nuovo CdP-I 2017-2021;
- con Delibera n. 68/2016, pubblicata il 13/4/2017, il CIPE ha preso atto, con prescrizioni, delle linee guida per la valutazione delle opere pubbliche ai sensi del DL 228/2011. Le linee guida hanno stabilito i criteri e le procedure per la definizione di:
 - o fabbisogni infrastrutturali in termini di simulazione della interazione tra domanda di mobilità e offerta (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti - SIMPT);
 - o valutazione ex ante delle singole opere (eco-fin, ACB, costi-efficacia, analisi del rischio, sensitivity) per la selezione degli investimenti da includere nel DPP;
 - o valutazione ex-post;
 - o la gestione della fase transitoria per l'inserimento delle opere nel primo DPP.
- nel mese di aprile 2017 con il DEF 2017 è stato approvato l'Allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", predisposto dalla STM-MIT che anticipa le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP e sulla base delle quali saranno individuate le priorità di investimento. Per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030 è stato ridefinito il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia la rete di interesse nazionale ed internazionale già introdotto nel PGTL del 2001;
- nel mese di luglio 2017 è stato emanato il DPCM (e poi registrato alla Corte dei Conti in data 11 settembre 2017) di ripartizione del Fondo Investimenti istituito dall'art.1 comma 140-142 della legge di Bilancio 2017, assegnando circa 19 mld di euro al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di cui circa 10,3 mld per investimenti ferroviari.

Tenuto conto di quanto sopra riportato è stato, pertanto, elaborato un nuovo schema contrattuale coerente con il quadro finanziario e strategico delineato. Con il nuovo atto saranno contrattualizzate nuove risorse per investimenti per circa 13,3 miliardi di euro.



Il Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021, siglato in data 1 agosto 2017, è stato esaminato favorevolmente dal CIPE nella seduta del 7 agosto u.s.; la relativa Delibera è in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti. Come previsto dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, all'art. 15, al comma 2, è stato inoltre informato sui contenuti del Contratto l'organismo di regolazione.

L'atto, come previsto dalla legge n.238 del 1993, corredato del parere del CIPE (Delibera), verrà trasmesso alle Commissioni Parlamentari competenti per l'espressione del relativo parere.

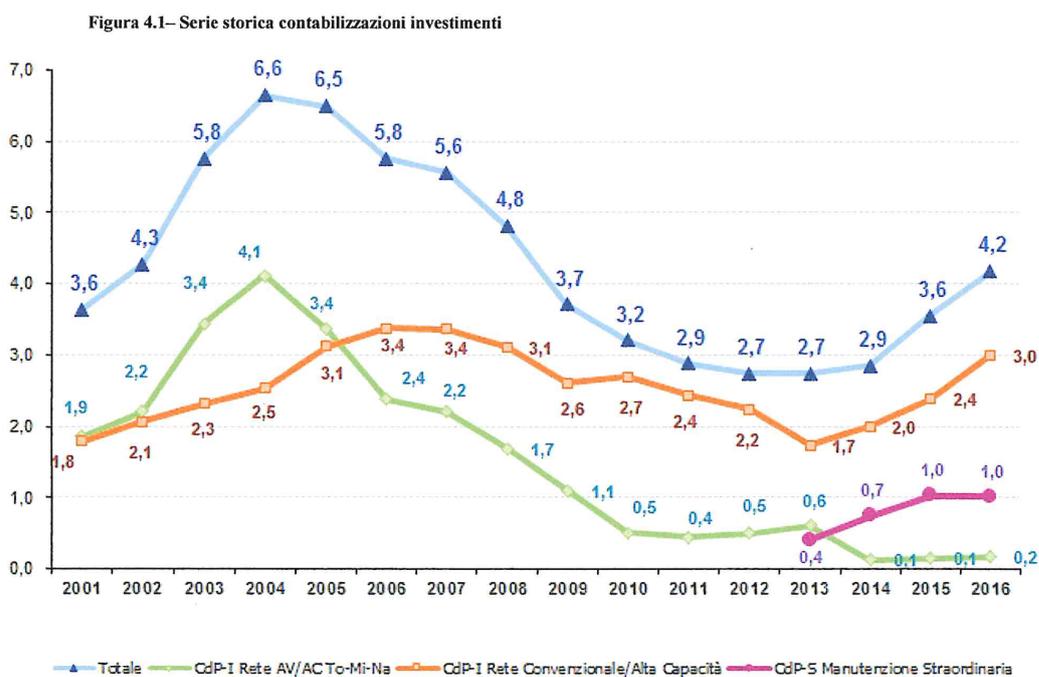


4. Conclusioni

Con riferimento ai due contratti di Programma vigenti (parte Servizi e parte Investimenti) ed agli investimenti in corso di realizzazione (quelli ricompresi nelle Tabelle A e B del CdP-I e gli interventi di manutenzione straordinaria del CdP-S), nel corso del 2016 i dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale pari a **4.173 milioni di €**, con la seguente ripartizione:

- **4.007 milioni di €**, relativamente ai progetti della Rete (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA), di cui:
 - **2.998 milioni di €** nell'ambito del CdP-I
 - **1.009 milioni di €** nell'ambito del CdP-S.
- **166 milioni di €** relativamente ai lavori di completamento della Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Nella successiva figura è riportata la serie storica delle contabilizzazioni, dal 2001 fino all'ultima rilevazione.



Il volume globale degli investimenti conferma il percorso di netta crescita rispetto al minimo dei valori totali di consuntivo registrati nel biennio 2012-2013, con un incremento di circa **620 milioni di euro** rispetto all'esercizio 2015 ed un incremento percentuale superiore al 50% rispetto ai valori del biennio 2012-2013.

L'impulso alla spesa è stato conferito dalle contabilizzazioni dei progetti della Rete Convenzionale/Alta Capacità (+26% rispetto al 2015), essendosi praticamente mantenuto stabile il livello della spesa della manutenzione straordinaria.

I valori della produzione del progetto relativo all'asse AV/AC Torino-Milano-Napoli, confermano che dal 2014 il trend sia stabilizzato su valori minimi, essendo il complesso dei progetti ormai praticamente ultimati.

Tali dinamiche sono evidenziate nella tabella successiva che mostra l'avanzamento economico dell'insieme delle Opere in Corso per Contratto e tipologia rete.

Tabella 4.2

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	Fase finanziaria in corso	Contabilizzazioni								
		al 2011	2012	2013	2014	2015	2016	al 2016	al 2016 (netto ultimati)	Avanzamento % al 2016
Rete Convenzionale /Alta Capacità	54.200	12.411	2.184	2.100	2.689	3.408	4.007	26.799	24.339	45%
CdP Servizi 2012-2014 e 2016-2021	3.630	-	0	396	734	1.027	1.009	3.166	3.166	87%
CdP - Inv. 2012-2016 - agg. 2016	50.570	12.411	2.184	1.704	1.955	2.381	2.998	23.633	21.173	42%
Rete AV/AC To-Mi-Na	32.000	28.493	498	609	127	145	166	30.038	30.038	94%
Totale Investimenti	86.200	40.904	2.682	2.709	2.816	3.553	4.173	56.837	54.377	63%
<i>per memoria</i>										
Tabella C-Partecipazioni Societarie (To-Lione)		301	26	41	37	0	0	405	405	
Totale generale		41.206	2.708	2.750	2.853	3.553	4.173	57.242	54.782	

(valori in milioni di €)

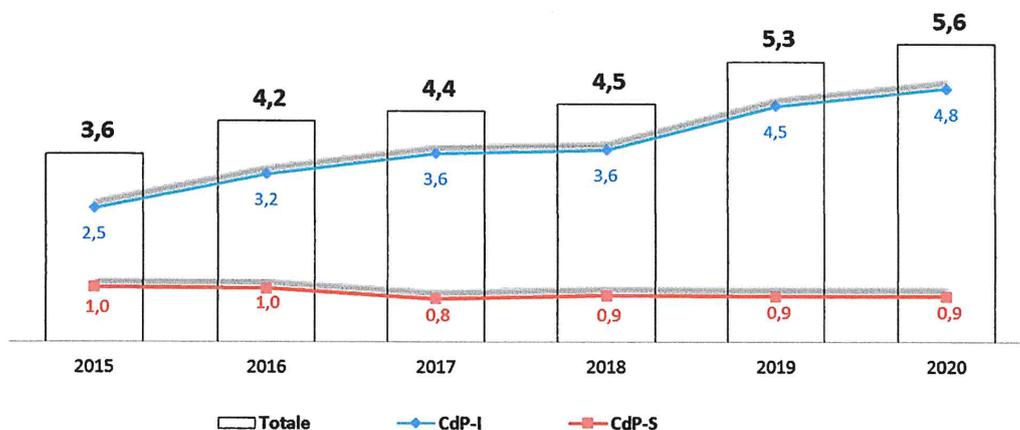
Le principali attivazioni del 2016 hanno riguardato prevalentemente interventi infrastrutturali sul Nodo di Roma (ripristino tratta Vigna Clara – Valle Aurelia), varianti di tracciato in Calabria, raddoppi di linea in Sicilia (linea Palermo – Messina, tratta Fiumetorto – Campofelice) e Liguria (San Lorenzo – Andora), nonché la nuova tratta AV/AC Treviglio-Brescia. Inoltre, sono stati attivati ulteriori interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, sul nodo di Napoli e in Sicilia.

L'analisi effettuata sugli slittamenti temporali registrati sui diversi progetti ha comunque evidenziato, in generale, notevoli ritardi rispetto alle precedenti previsioni. Le cause di tali slittamenti riguardano, principalmente le fasi autorizzative (approvazione dei progetti, subentro di nuova normativa) quelle espropriative, le varianti intervenute in corso d'opera, le difficoltà tecnico-economiche delle imprese appaltatrici (con relativo contenzioso), nonché questioni ambientali (ritrovamenti archeologici e/o siti inquinati).

Nonostante tali ritardi, la performance del Gestore (che oltre ai tempi tiene conto dei costi, delle contabilizzazioni e delle attivazioni complessivamente riferiti ad un paniere significativo di interventi), valutata sulla base di quanto disposto dal vigente CdP-I, è risultata positiva. A tale proposito, al fine di stimolare un maggiore impegno da parte del Gestore, nel nuovo CdP-I 2017-2021 (in corso d'approvazione) è stato rivisto il meccanismo relativo alle penali da applicare in caso di mancato rispetto del programma di attuazione degli interventi. In particolare, il pagamento della sanzione pecuniaria verrà valutato sulla base degli scostamenti superiori alla percentuale del 15% dell'apposito indicatore di misurazione sintetico previsto dal contratto, riferito non più all'intero paniere di interventi individuato ma al singolo intervento.

Per quanto riguarda gli obblighi derivanti dal CdP-S, l'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione ha evidenziato che per l'indicatore del livello di guasti e per quello relativo ai tempi di primo intervento, i dati rilevati rispettano i limiti-soglia contrattualmente definiti. Al contrario, per l'indicatore di puntualità, i dati consuntivati nel 2016, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli segmenti di servizio "Regionale" e "Cargo", che mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015. Invece, il segmento "Mercato" e quello "Lunga percorrenza/Servizio Universale" non raggiungono, in termini di puntualità, la soglia di performance prestabilita, anche se mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015.

Per quanto riguarda la capacità di spesa del Gestore per i due Contratti di Programma, si fa riferimento alle curve prodotte da RFI in occasione della scorsa rilevazione, che riportano le previsioni proiettate nel medio periodo (valori in miliardi di €), stimate sulla base della capacità industriale della Società, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.



Si rileva che la spesa realizzata da RFI nel 2016 ha segnato risultati in linea alle previsioni, registrando, come visto, un valore di circa 3,2 miliardi di euro per il CdP-I e di circa 1 miliardo di euro (rispetto alla previsione di 0,9 riportata nella precedente relazione) per il CdP-S.

Il Direttore Generale
(Dott. Enrico Maria Pujia)

PAGINA BIANCA



171990025470