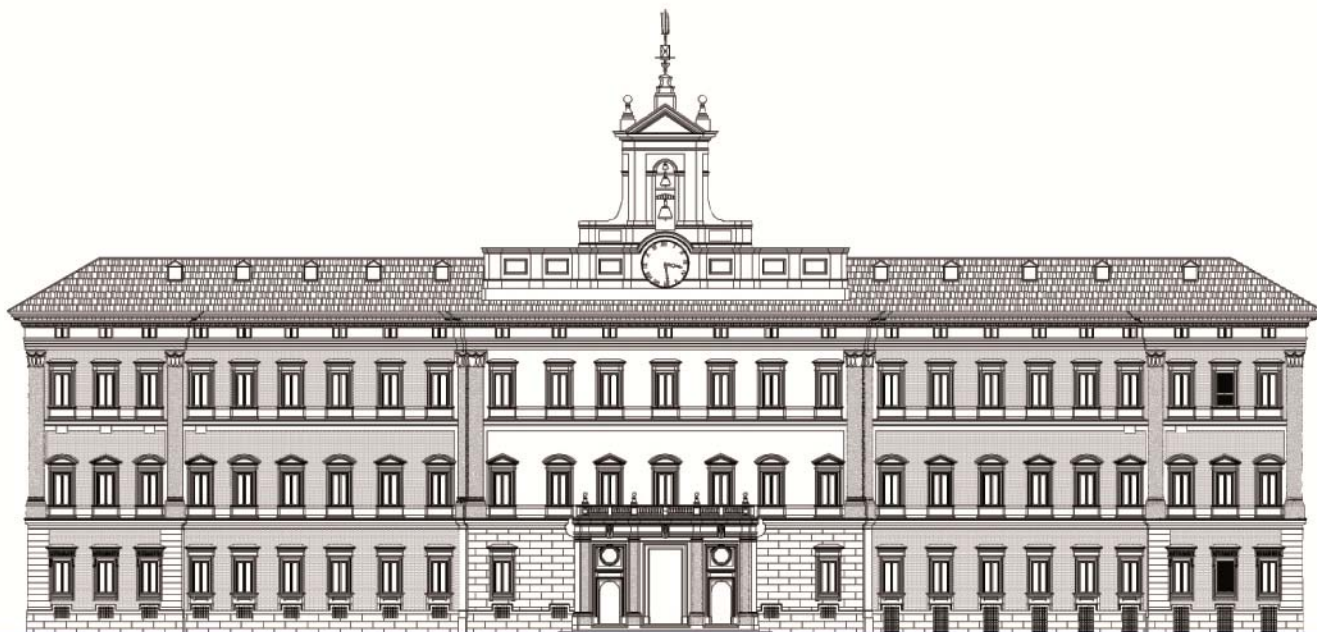




Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di
Atti del Governo



Contratto di programma 2012-2016
Parte investimenti tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.a
e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Schema di D.M. n.132

(art. 1, comma 10, del D.L. 133/2014)

n. 143

27 gennaio 2015

Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di

Atti del Governo

Contratto di programma 2012-2016
Parte investimenti tra Rete Ferroviaria
Italiana S.p.a e il Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti

Schema di D.M. n.132

(art. 1, comma 10, D.L. 133/2014)

n. 143

27 gennaio 2015

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Trasporti

☎ 066760-2614/ 066760-4510 – ✉ st_trasporti@camera.it

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

File: TR0255

I N D I C E

Dati identificativi	1
----------------------------	----------

SCHEDE DI LETTURA

Il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e R. F. I. S.p.A.	5
▪ 1. Il contesto normativo	5
▪ 2. I Rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria	6
▪ 3. L'articolato del Contratto di programma 2012-2016	8
▪ 4. Le fonti delle variazioni finanziarie contrattualizzate	12
▪ 5. Gli investimenti nel Contratto di Programma 2012-2016	14

DATI IDENTIFICATIVI

Numero dello schema di decreto	132
Titolo	Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016- Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Ministro competente	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Norma di riferimento	Art. 1, co. 10. D.L. 12 settembre 2014, n. 133, conv. dalla legge n. 164/2014
Numero di articoli	1
Date	▪ <i>presentazione</i> 24 dicembre 2014 ▪ <i>assegnazione</i> 13 gennaio 2015 ▪ <i>termine per l'espressione del parere</i> 12 febbraio 2015
Commissione competente	IX (Trasporti)

Schede di lettura

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E R. F. I. S.P.A.

1. Il contesto normativo

L'art. 1, **comma 10** del D.L. n. 133 del 2014 (c.d. "Sblocca Italia") ha disposto **l'approvazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti**, di concerto con il MEF, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto, del **Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti tra RFI e MIT**, sottoscritto l'8 agosto 2014, con la finalità di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale. La norma ha altresì previsto la trasmissione alle Camere entro trenta giorni per l'espressione del parere, da rendersi nel termine di trenta giorni. In mancanza del parere il decreto può comunque essere emanato.

La disposizione – che nel testo originario del decreto prevedeva l'approvazione *ex lege* del contratto ed escludeva il parere parlamentare – individua una procedura derogatoria rispetto a quella generale prevista per i contratti di programma nel settore ferroviario dall'articolo 1 della legge n. 238/1993, in base alla quale il Contratto di programma ed i suoi aggiornamenti devono essere trasmessi dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, corredati dal parere, ove previsto, del CIPE. Le commissioni parlamentari competenti esprimono parere entro trenta giorni dalla data di assegnazione.

Rispetto alla procedura generale viene quindi meno la previsione del parere del CIPE nonché quella della trasmissione alle Camere anche degli aggiornamenti del contratto di programma.

Il termine per l'espressione del parere scade il **12 febbraio 2015**.

Si ricorda che l'art. 17, co. 4-bis, del **D.L. n. 16 del 2014** ha disposto che **fino all'approvazione del nuovo contratto di programma parte investimenti i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura siano regolati dal contratto di programma 2007-2011**, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento.

2. I Rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria

L'**articolo 14 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188**, dispone che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato siano disciplinati da un **atto di concessione** e da un **contratto di programma**. Quest'ultimo è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato, di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti.

Con l'**atto di concessione** quarantennale di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria è stata affidata in un primo tempo a Ferrovie dello Stato Spa, alla quale è subentrata, a decorrere dal 2001, la controllata **Rete Ferroviaria Italiana Spa**.

La **società RFI**, controllata al 100% dal gruppo Ferrovie dello Stato Spa, a sua volta controllato al 100% dal Ministero dell'economia e delle finanze, è stata costituita il 1° luglio 2001, in adempimento delle direttive comunitarie che hanno decretato la separazione fra il gestore della rete e il fornitore dei servizi di trasporto. A decorrere da questa data RFI ha acquisito gli effetti della concessione rilasciata con il decreto ministeriale n. 138-T del 31 ottobre 2000 a Ferrovie dello Stato Spa per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il **D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188**, ha confermato al gestore dell'infrastruttura RFI la sua missione, delineandone le diverse **aree di responsabilità**:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- destinare gli investimenti al potenziamento, all'ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- presidiare il comparto navigazione;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella Rete Ferroviaria Europea, coordinandosi con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.

Il **contratto di programma** mira alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali e indica i mezzi per farvi fronte. Il contratto di programma disciplina in particolare, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la **concessione di finanziamenti** per far fronte a **nuovi investimenti**, per la **manutenzione** ed il **rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria**, per il miglioramento della **qualità dei servizi**, per lo sviluppo dell'infrastruttura

stessa e per assicurare il rispetto dei livelli di **sicurezza** compatibili con l'evoluzione tecnologica.

L'articolo 4 dell'atto di concessione (D.M. 138/T del 31 ottobre 2000), prevede in dettaglio che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni, sia aggiornabile e rinnovabile anche annualmente e che individui gli obiettivi e le modalità di finanziamento da parte dello Stato relativi:

- alla manutenzione ordinaria, straordinaria e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- ai contributi per eventuali maggiori costi relativi alla circolazione ed alla condotta dei treni;
- ad eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell'interesse della collettività.

Il precedente **contratto di programma (2007-2011)** ed i relativi aggiornamenti (2009, 2010-2011) avevano disciplinato unicamente la parte investimenti. Il CIPE, con la deliberazione n. 4/2012 del 20 gennaio 2012 (con la quale è stato approvato l'aggiornamento 2010/2011 del contratto di programma 2007-2011) ha subordinato il proprio parere favorevole al rispetto, tra le altre, della prescrizione della presentazione da parte del Ministero della Parte servizi del contratto di programma di RFI, richiedendo pertanto la suddivisione del contratto di programma in due parti: una **parte investimenti**, che disciplina la realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria e le relative modalità di finanziamento, e di una **parte servizi**, che disciplina la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, e le attività di safety, security e navigazione ferroviaria, secondo adeguati livelli di efficienza, sicurezza e affidabilità, nonché le modalità di finanziamento delle suddette attività.

Il **Contratto di programma 2012-2014- Parte Servizi** tra RFI e Ministero delle infrastrutture e trasporti è stato approvato con Delibera CIPE n. 22 del 18 marzo 2013 e quindi definitivamente sottoscritto il 29 novembre 2013, dopo l'acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari (la IX Commissione Trasporti della Camera ha espresso il 19 novembre 2013 parere favorevole con condizioni e osservazione; il contratto è stato infine registrato dalla Corte dei conti il 9 giugno 2014). Il contratto prevede stanziamenti complessivi, per il triennio 2012-2014 pari a 4.575 milioni di euro, dei quali 720 milioni di euro sono indicati come risorse ancora "da reperire", imputate all'annualità 2014 (il totale dello stanziamento per il 2014 è 975 milioni di euro). In proposito, il parere approvato dalla IX Commissione Trasporti, segnala che, come già evidenziato nel parere espresso dal CIPE del 22 marzo 2013, "l'importo di 720 milioni di euro per l'anno 2014 si riferisce a fabbisogni non correlati a una specifica copertura finanziaria, per cui gli obblighi assunti dal Gestore in riferimento al programma di manutenzione straordinaria per il 2014 devono intendersi subordinati all'individuazione di tale copertura"; al riguardo, la legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013, art. 1, co. 73) ha previsto un'integrazione delle risorse disponibili di 500 milioni di euro mentre con l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133/2014 si è provveduto al reperimento dei 220 milioni di euro residui. Il Contratto di programma, parte Servizi 2012-2014, contiene anche, all'allegato 6, indicazioni sulle linee di intervento previste da RFI in materia di

manutenzione straordinaria e l'articolo 5 prevede l'obbligo, per il gestore, di avviare una revisione dei processi manutentivi, con l'obiettivo di garantire le *performance* di rete contrattualizzate e conseguire un risparmio di spesa di circa 250 milioni di euro all'anno rispetto al dato storico dei costi di manutenzione.

3. L'articolato del Contratto di programma 2012-2016

Il **contenuto** del Contratto di programma può essere sintetizzato come segue.

L'**articolo 1** reca le **premesse** e le **definizioni**, specificando che le quattro **Tavole di sintesi** le cinque **Tabelle** e la **Relazione informativa allegata** costituiscono parte integrante del Contratto e vincolano le parti.

L'**articolo 2** definisce l'oggetto del contratto, che si riferisce solamente:

- alla **realizzazione di investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** e per **l'upgrading dei livelli di sicurezza** al fine di ottemperare ad innovazioni normative e tecnologiche;
- alle modalità di **finanziamento** delle relative attività.

Rispetto ai precedenti contratti non sono infatti più presenti quelle parti che sono state inserite nella Parte servizi del Contratto di Programma 2012-2014 e che riguardano le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Sono in dettaglio **oggetto del Contratto**:

1. i progetti e programmi iscritti nella **Tabella A "Portafoglio investimenti in corso e programmatici"** (nella tabella sono comprese sia le **opere in corso** dotate di integrale copertura finanziaria che una sezione delle **opere programmate** e considerate **in stand-by** che avranno corso a seguito dello svincolo degli accantonamenti o di successivi rifinanziamenti del contratto);
2. i progetti e programmi iscritti nella **Tabella C "Partecipazioni"**, sempre limitatamente alle sole fasi dotate di copertura finanziaria integrale, che riguardano **opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente** ma affidandole a società di scopo alle quali trasferisce le relative risorse finanziarie;
3. gli **investimenti della Tabella B** da realizzarsi per **lotti costruttivi non funzionali**, sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento.

L'articolo specifica che sono **oggetto del contratto unicamente gli interventi iscritti nelle tabelle che abbiano già integrale copertura finanziaria**.

L'**articolo 3** dispone che il contratto abbia **validità** dal 1° gennaio 2012 fino ad almeno il quinto anno successivo, quindi **fino al 31 dicembre 2016**, con

possibilità di proroga fino al 31 gennaio 2017 e oltre, fino a che il nuovo contratto che si stipulerà successivamente al presente, non entri in vigore.

Eventuali modifiche a tabelle e tavole potranno essere definite, su richiesta di ciascuna parte contrattuale a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, quindi successivamente all'8 agosto 2015, attraverso uno specifico atto di aggiornamento, d'intesa tra le parti e con il MEF, per tener conto di interventi legislativi che abbiano impatto sui contenuti sostanziali del Contratto.

Come già si è rilevato, non si prevede che gli aggiornamenti siano sottoposti al parere del CIPE e delle commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato, come previsto dall'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238.

L'**articolo 4** individua analiticamente gli **obblighi gravanti sul Gestore**, imponendogli, tra l'altro:

- di assicurare un continuo flusso di **dati informativi** al Ministero delle infrastrutture e trasporti tramite il sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP);
- di attuare i piani di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nel rispetto delle norme sviluppando anche tecnologie innovative per la riduzione dell'inquinamento;
- formulare specifici programmi di intervento per il miglioramento degli standard di sicurezza per ottemperare agli obblighi sulla **sicurezza ferroviaria**;
- adottare misure appropriate per conseguire la riduzione dei tempi e dei costi nell'adempimento degli impegni assunti, tenendo informato il MIT con l'aggiornamento del Quadro Tecnico Economico del progetto di investimento;
- agevolare le verifiche ministeriali sui cantieri e sullo stato di avanzamento delle opere e trasmettere al MIT annualmente le nomine delle commissioni di gara e degli incarichi di collaudo dei contratti di valore superiore a 25 mln € ;
- comunicare le criticità eventuali nell'attuazione degli investimenti programmati, nell'ambito dei flussi informativi del MOP;
- non prevedere la clausola arbitrale nei contratti con terzi né attivarla ove già prevista, salvo per specifici casi autorizzati dal MIT;
- di **inviare al MIT annualmente**, entro il mese di Aprile, **la Tabella A** ai fini della predisposizione del DEF e del ddl di Stabilità e una **relazione** (entro il 30 giugno) **sullo stato di attuazione dei programmi di investimento**.

L'**articolo 5** è relativo al **riconoscimento degli interventi già realizzati o in corso di realizzazione** e dei **relativi pagamenti** che il Ministero dell'economia deve effettuare verso il gestore. L'articolo indica inoltre le **fonti di finanziamento**. Per questi aspetti si rinvia ai paragrafi successivi.

L'**articolo 6** riconosce **al Gestore la facoltà** di realizzare tutte le modificazioni del proprio assetto organizzativo interno e di stipulare accordi aggiuntivi al

contratto con regioni e/o con enti territoriali, dandone entro sessanta giorni puntuale informazione al MIT per la sua preventiva autorizzazione, rilasciata ai soli fini della verifica dell'assenza di effetti negativi sul contratto.

L'**articolo 7** disciplina i **poteri e i compiti del concedente**, sancendo che il Ministero esercita tutte le attività necessarie a verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi derivanti al Gestore dal contratto, in particolare i gradi di conformità alla programmazione e lo stato di della progettazione e/o dei lavori. A tal fine il Gestore presta al Ministero la massima collaborazione rendendogli, in particolare, disponibili, tutte le informazioni necessarie.

Si prevede che il MIT verifichi il grado di attuazione del programma e che possa, nel caso di elementi forniti in modo insufficiente dal Gestore, a farne contestazione scritta al Gestore invitandolo a fornire ulteriori elementi nel termine di trenta giorni.

L'**articolo 8** dispone in merito alla **procedura di valutazione delle performance del Gestore e alle relative penalità**. Si prevede in particolare **l'obbligo per RFI di comunicare, entro il mese di giugno di ogni anno, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione di quelle dell'anno precedente**, sulla base di un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste può configurare inadempimento ed il Ministero deve inviare, entro quindici giorni dalla constatazione, un'osservazione scritta al Gestore, che può replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. **L'inadempimento è senz'altro provato in caso di mancanza di risposta da parte del Gestore.**

A norma dell'**articolo 9**, constatate le fattispecie di inadempimento, il Ministero delle infrastrutture, con provvedimento, irroga la **sanzione pecuniaria** nei riguardi del Gestore – dai 15.000 ai 30.000 € a seconda dell'entità dello scostamento (tra il 15 ed il 25%) - dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia perché provveda alla riscossione.

L'**articolo 10** prevede l'obbligo di **vigilanza da parte del MIT** -tramite verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, studi , indagini – sulle attività, le opere, ed i lavori eseguiti dal Gestore in esecuzione degli obblighi concessori e contrattuali, nonché di quelli previsti da leggi e regolamenti.

L'**articolo 11** dispone la **cessata efficacia** di ogni disposizione riguardante la gestione degli investimenti contenuta nei **precedenti contratti di programma e nei loro addenda**, in vigore fra le parti anteriormente alla data di sottoscrizione del contratto in oggetto, fatte salve, in ogni caso, le autorizzazioni di spesa e i crediti del Gestore nei confronti dello Stato.

L'**articolo 12** riconosce validità ed **efficacia** alle sole **comunicazioni** tra le parti fatte per iscritto e spedite tramite raccomandata a/r, PEC o telefax.

Ai sensi dell'**articolo 13** il **foro di Roma** è competente per le **controversie** insorte tra RFI e il Ministero delle infrastrutture, ma dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di ricomposizione attraverso un procedimento amichevole tra le parti.

4. Le fonti delle variazioni finanziarie contrattualizzate

Il Contratto di programma 2012-2016 recepisce una serie di variazioni finanziarie apportate da disposizioni approvate nel 2013 e nel 2014 .Le **variazioni in aumento** del portafoglio progetti, contrattualizzate, sono complessivamente pari a **+ 9.994 milioni €**, e di seguito riepilogate:

Variazioni in aumento (Nuove fonti per competenza contrattualizzate nel CdP 2012-2016):	Importi (in mln €)
Legge di Stabilità 2014 ¹	3.599
Legge di Stabilità 2013 ²	3.302
DPCM 1/3/2012 ³	300
DL n. 43/2013 ⁴	1.200
Fondo DL n. 69/2013 ⁵	361
Legge Obiettivo ⁶	72
PON-FESR 2007-13 ⁷	147
risorse TEN-T del ciclo 2007-2013 ⁸	217
PAC salvaguardia ⁹	456
FSC (cunicolo Maddalena) ¹⁰	12
Terzi ¹¹	327
Totale	+9.994

¹ La legge n. 147 del 2013 ha stanziato 1.349 mln€ in Tabella E come rifinanziamenti di importi già stanziati a legislazione vigente; 2.250 mln€ assegnati come nuove risorse di nuova competenza.

² La legge n. 228/2012 ha stanziato 2.940 mln€ per la nuova rete ferroviaria Torino-Lione sul cap. MIT 7532, successivamente ridotti di 639 mln€ dal DI n. 69/2013 e di 124 mln€ da parte di altri provvedimenti, per un importo netto contrattualizzato di 2.177 mln€. Inoltre, 362 mln€ sono stanziati per la prosecuzione delle opere da realizzare per lotti costruttivi sul cap 7122.

³ Si tratta del DPCM che ha assegnato a RFI le risorse stanziati dalla legge di Stabilità 2012 (art. 33, co. 1 L. n. 183/2011) per interventi urgenti e indifferibili previsti dal Contratto di programma.

⁴ Si tratta degli stanziamenti dell'art. 7-ter, co. 2, per la prosecuzione dei lavori al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso alla galleria di base del Brennero, dei quali una parte (820 mln€ per il Terzo Valico Giovi, 70 mln€ per la linea Fortezza Verona e 328 mln per il miglioramento degli standard di interoperabilità della rete) è stata attribuita dal CIPE con delibera 19 luglio 2013

⁵ Si tratta di fondi assegnati a RFI dall'art. 18, co. 1 e 2 del D.L. n. 69/2013 che ha previsto un apposito Fondo per il miglioramento della rete ferroviaria e individuati con DM MIT/MEF n. 268/2013.

⁶ Si tratta di eccedenze di Fondi non utilizzati per il pagamento di oneri finanziari che sono stati sostituiti da contratti di attualizzazione.

⁷ Rimodulazione del programma recepita con Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014.

⁸ Risorse statali eccedenti derivanti dalla Contrattualizzazione dei finanziamenti TEN-T call 2012 per gli interventi sulle linee Treviglio-Brescia, Orte –Falconara e Lunghezza –Guidonia.

⁹ Riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale che saranno impiegate a copertura degli interventi PON-FESR 2007-2013.

¹⁰ Fondi assegnati dalla delibera CIPE n. 88/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena della linea Torino-Lione.

¹¹ Si tratta di risorse provenienti da enti locali per 207 mln€ e dal contributo a fondo perduto per 120 mln€, derivanti dall'accordo Italia Svizzera del 28/1/2014 per le opere di ampliamento in Italia dell'asse ferroviario del San Gottardo.

I **definanziamenti** sono pari complessivamente a **5.335 milioni di €** e sono conseguenti ad una serie di provvedimenti normativi emanati per far fronte alle esigenze di finanza pubblica, nonché di ulteriori provvedimenti legislativi, che hanno portato una variazione complessiva di 1.183 mln€. A questi si aggiungono ulteriori definanziamenti per 4.152 mln€, per un totale appunto di -5.335 mln€ (cfr. la Tabella 6 della Relazione illustrativa).

Di seguito sono sintetizzate le variazioni.

Variazioni in diminuzione	Importi (in milioni €)
Definanziamento da provvedimenti di legge su fonti statali	
Grandi opere e capitoli MIT DL n. 69/2013 ¹² .	-2.003
Legge Obiettivo ¹³	-445
Cap. MISE/8425 (ex FAS) ¹⁴	-370
Definanziamento su capitoli 7122 e 7123/MEF e ¹⁵	-1.183
accantonamenti	-28
Definanziamento da altre fonti	
PON FESR 07-13 ¹⁶	-534
PAC Sardegna ¹⁷	-79
riduzione risorse TEN-T relative alla programmazione 2007-2013 ¹⁸	-511
Terzi e altro ¹⁹	-182
TOTALE generale	-5.335

¹² Comprende: 1) la riduzione di 913 mln€ per la linea Torio-Lione prevista dalla legge di Stabilità 2013 sul cap 7532/MEF; 2) la riduzione di 1.058 mln€ per il definanziamento del Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui 1.035 mln€ sul cap. MIT 7518 per il terzo Valico di Giovi; la riduzione di 31 mln€ sul cap MIT 7540 relativo al miglioramento della rete ferroviaria, disposto dal D.L. n. 4/2014.

¹³ Riduzioni sul Cap. 7060/MIT, riferite alla linea ferroviaria Rho-Gallarate, per -382 mln€ in base all'art. 13 D.L. n. 145/2013 e per -63 mln€ in base al DM MIT/MEF n. 405 del 16/11/2012.

¹⁴ Si tratta di revoca di finanziamenti FAS che erano destinati all'adeguamento della rete ferroviaria meridionale.

¹⁵ conseguenti ad una serie di provvedimenti normativi emanati per far fronte alle esigenze di finanza pubblica per le quali il MEF è stato autorizzato ad apportare riduzioni sui capitoli 7122 e 7123 per un importo di 424 mln€, nonché di ulteriori provvedimenti legislativi, che hanno portato una variazione complessiva di 1.183 mln€.

¹⁶ Per variazione del paniere progetti ammessi al finanziamento.

¹⁷ Riduzione risorse del fondo di rotazione per recepimento di una serie di delibere della Giunta della regione Sardegna che ha riprogrammato gli investimenti per l'ammodernamento e la velocizzazione della rete sarda trasferendoli nella sezione programmatica del Contratto.

¹⁸ Riduzione a seguito della valutazione intermedia sullo stato di avanzamento del programma, interessa principalmente la linea Torino-Lione e il nuovo valico del Brennero.

¹⁹ Riduzione di risorse per aggiornamento di convenzioni con enti locali che hanno stralciato alcune opere nelle regioni Toscana, Sicilia e Campania per non sostenibilità della spesa.

5. Gli investimenti nel Contratto di Programma 2012-2016

Il Contratto di programma **2012-2016** contiene quattro **Tavole di sintesi**, quattro **Tabelle** che **costituiscono parte integrante del Contratto** e, come Allegato, una **relazione informativa**.

Le **tavole di sintesi** sono:

- **Figura 1: evoluzione del portafoglio** del Contratto di Programma;
- **Tavola 1:** Articolazione del contratto per **classi tipologiche di investimento**;
- **Tavola 1-bis:** Articolazione delle **opere in “stand by”**;
- **Tavola 2** : Prospetto di **sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B e C**; Nel presente schema viene infatti aggiornato anche il quadro dei flussi finanziari per tenere conto degli stanziamenti di cassa recati dalle leggi di Stabilità 2011 e 2012 e delle ulteriori disponibilità da altre forme di finanziamento (Fondi FAS, UE ed Enti Locali).

Le **tabelle**, corrispondenti a differenti tipologie di investimento, sono:

- **Tabella A:** Portafoglio **investimenti in corso e programmatici**;
- **Tabella B** (ex A1): Progetti infrastrutturali realizzati per **lotti costruttivi non funzionali**;
- **Tabella C:** Partecipazioni societarie (che comprende investimenti che riguardano opere non realizzate direttamente dal Gestore ma che vengono affidate a società di scopo: nella tabella è presente il solo intervento per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione)
- **Tabella E:** **Opere ultimate**;
- **Tabella F** : **Crediti** verso i Ministeri.

5.1 Il portafoglio degli investimenti

Il **costo totale di tutte le opere previste**, sia finanziate che evidenziate come fabbisogno ancora da finanziare, ammonta complessivamente a **235,475 miliardi di €** (Tavola 1).

L'articolazione del contratto di programma 2012-2016 per tipologia degli investimenti è indicata in dettaglio nella Tavola 1 che evidenzia che il **costo totale delle opere in corso e programmate** (inserite in **Tabella A**) ammonta a **173,542 miliardi di €**, dei quali:

- 1) **29,223 miliardi di €** per la **sicurezza** e l'adeguamento agli **obblighi di legge** (tabella A01);
- 2) **6,727 miliardi di €** per le **tecnologie per la circolazione** e l'efficientamento (tabella A02);
- 3) **5,236 miliardi di €** per una serie di progetti destinati al superamento dei c.d. “colli di bottiglia” (tabella A03);
- 4) **98,539 miliardi di €** destinati al **potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria** sia convenzionale che dell'Alta Capacità (tabella A04);

5) **32 miliardi €** per lo sviluppo della **rete AV/AC Torino –Milano Napoli (tabella A05)**.

Gli investimenti per **lotti costruttivi non funzionali** (elencati nella **Tabella B**), ammontano a **25,806 miliardi di €**, gli investimenti realizzati tramite **società di scopo (Tabella C)** a **7,789 mld €**, mentre il valore delle **opere ultimate (Tabella E)**, ammonta a **28,33 miliardi di euro**.

Con riferimento alla **tabella B** si segnala che in linea generale la disciplina recata dal Codice dei contratti pubblici per lavori servizi e forniture approvato con il decreto legislativo n. 163 del 2006 consente la suddivisione dell'oggetto di un contratto pubblico in "lotti" solo quando questi siano "funzionali" alla realizzazione del lavoro, in modo da evitare la suddivisione del contratto in lotti con la sola finalità di eludere l'applicazione delle soglie di valore previste dal codice medesimo. Con l'espressione "**interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali**" si fa riferimento invece alla fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232, della legge n. 191/2009 (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. Deve inoltre assegnare prioritariamente le risorse rese disponibili per tali progetti.

In deroga a questa disciplina generale, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ha previsto che per alcune specifiche tratte (**Brescia-Verona-Padova** della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) 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.

Per ciascuna di queste categorie comprese nel portafoglio investimenti viene indicato nelle tabelle il dettaglio delle **risorse** disponibili oggetto del Contratto e dei **fabbisogni** ancora non coperti.

Per quanto riguarda le **risorse disponibili** nel **contratto di programma 2012-2016** per il portafoglio degli investimenti previsto, queste ammontano complessivamente a **98.736 milioni di €**, con un **aumento** complessivo di risorse di **+4.659 milioni di euro** per la **copertura finanziaria integrale delle opere in corso** (sezione 1 della Tavola 1), rispetto al precedente contratto, risultanti da maggiori investimenti per +9.994 milioni di € e riduzioni di finanziamenti per 5.335 milioni di €.

Di seguito sono indicate, per ciascuna categoria di investimento, le risorse previste in relazione alle le principali attività.

5.1.1) Gli interventi per la sicurezza e gli obblighi di legge

Il costo complessivo per gli interventi di sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge (Tabella A01) è pari a 29.223 milioni di €. Le relative **risorse disponibili** oggetto del Contratto di programma 2012-2016 sono pari in totale a **5.424 milioni €**, in aumento di 345 milioni € rispetto al precedente Contratto.

Tra le voci maggiori di spesa vi è l'**adeguamento agli obblighi di legge** costituito principalmente da **sicurezza in galleria, risanamento acustico e accessibilità dei terminali viaggiatori**, che a fronte di un costo complessivo di 14.643 milioni di €, assorbe nel Contratto risorse finanziarie per **835 milioni €**.

Come evidenziato nella Relazione Informativa, è in corso presso il MIT un'armonizzazione del quadro normativo italiano con quello comunitario, che risulta meno stringente, cosicché RFI prosegue nell'adeguamento delle gallerie come previsto dal DM 28/10/2005 e propone di realizzare interventi di diagnostica mobile e impianti tecnologici per le gallerie selezionate in base alle analisi di rischio.

Un'altra voce di spesa rilevante è costituita dalla **soppressione dei passaggi a livello** rispetto ai quali si stima un costo di 7.858 milioni di € che viene coperto finanziariamente nel Contratto per **1.558 milioni €**. A tale proposito, come evidenziato nella Relazione illustrativa, il Gestore ha proposto, **in luogo della soppressione** di circa 5.100 passaggi a livello e della loro sostituzione con sottopassaggi e cavalcavia, che richiederebbe tempi di intervento di decenni, di procedere ad un **Piano di incremento della sicurezza dei passaggi a livelli** tramite dossi artificiali, bande rumorose, cartellonistica nonché rilevamento della presenza di veicoli all'interno delle sbarre con invio di comando di arresto al treno, che sarebbero realizzabili in tempi di 5-6 anni. E' previsto quindi un costo di 1.100 milioni di € per l'incremento della sicurezza dei passaggi a livello, che vede quindi nuovi finanziamenti per **105 milioni di €**.

In proposito, si ricorda che l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133/2014 ha disposto l'esclusione dal computo delle spese ai fini del rispetto del patto di stabilità interno, entro il limite di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni

2014 e 2015, delle spese dei comuni per l'eliminazione dei passaggi a livello a condizione che la società RFI Spa disponga dei relativi progetti esecutivi, di immediata cantierabilità, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto (L. n. 154/2014, entrata in vigore l'11 novembre 2014).

Per la **sicurezza della circolazione ferroviaria** il costo è di 4.356 milioni €, coperto finanziariamente nel Contratto per **2.780 milioni €**.

Per l'**adeguamento idrogeologico e sismico** il costo è di 2.267 milioni €, coperto finanziariamente per **151 milioni €**; il piano di intervento prevede l'eliminazione dei singoli punti critici della rete caratterizzati da fenomeni di dissesto e l'installazione di sistemi di allarme. Gli interventi prioritari trovano copertura per **132 milioni di €**.

5.1.2) Tecnologie per la circolazione

Per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, che comprendono Telecomunicazioni e GSM-R, la security i sistemi informativi i costi totali previsti sono pari a 6.727 milioni €, mentre le risorse disponibili nel Contatto ammontano a 3.727 milioni, con una lieve diminuzione (-41 mln €) rispetto al precedente contratto. La voce principale è costituita dal miglioramento delle tecnologie per la circolazione (2.144 milioni €) (Tabella A02).

5.1.3) Superamento dei colli di bottiglia nelle aree metropolitane e nei corridoi merci e passeggeri

Nella Tabella A03 sono riepilogati gli investimenti per il superamento dei **“colli di bottiglia” nelle aree metropolitane e nei corridoi merci e viaggiatori**.

Il costo totale degli interventi in portafoglio è di 5.236 milioni, con **risorse** disponibili nel Contratto 2012-2016 per **2.231 milioni €**, in aumento di **+933 milioni €** rispetto al precedente Contratto di programma.

Sul totale delle risorse disponibili, **1.217 milioni €** riguardano **interventi nelle aree metropolitane**, per le quali la variazione delle coperture finanziarie complessive ammonta a +525 milioni €. I principali interventi nelle **aree metropolitane** per i quali sono previsti **nuovi finanziamenti** sono i seguenti:

- per il nodo metropolitano di **Roma**: costo previsto di 518 mln€, integralmente coperto finanziariamente con un incremento di 293 mln€;
- per il nodo metropolitano di **Milano**: costo previsto di 310 mln€, integralmente coperto finanziariamente con un incremento di 185 mln€;
- per il nodo di **Venezia**: costo previsto di 40 mln€, integralmente coperto finanziariamente con un incremento di +40 milioni €;
- per gli interventi nei **terminali viaggiatori** (Stazioni e altri interventi): costo previsto di 1.524 mln€, coperto finanziariamente per 319 mln€, con un incremento di +121 mln€.

Per quanto riguarda i **corridoi viaggiatori**, a fronte di un costo di 1.157 mln€ , sono previste risorse aggiuntive per 30 milioni € per arrivare ad una copertura finanziaria di **457 mln€**. Gli interventi specifici indicati nella tabella risultano tutti integralmente finanziati e riguardano:

- il potenziamento della direttrice Napoli-Bari-Taranto-Lecce (326 mln€);
- la velocizzazione della Milano-Venezia-Trieste (35 mln €);
- il potenziamento delle direttrici Palermo-Messina/Catania e Messina-Catania-Siracusa (48 mln€);
- il potenziamento della direttrice Salerno-Reggio Calabria (40 mln€).

Sono invece programmati ulteriori interventi per 708 milioni di euro, già integralmente coperti solo per 8 milioni di euro.

Per quanto riguarda i **corridoi merci** a fronte di un costo di 1.657 mln€ , sono previste risorse per 557 mln€ con una variazione degli investimenti prevista nel Contratto ammonta a **+276 milioni €**. L'incremento principale riguarda il finanziamento del corridoio Reno-Alpi (adeguamento delle sagome sulle linee Chiasso, Luino e Torino-Milano e l'adeguamento moduli di linea del corridoio Scandinavia mediterraneo e del valico del Sempione) per 220 mln€, tutti già integralmente coperti attraverso le risorse aggiuntive stanziato dal contratto.

5.1.4) Il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Per il potenziamento e lo **sviluppo infrastrutturale delle reti convenzionali** e di quelle **AV/AC** , a fronte di un costo totale delle opere di 98,539 miliardi di € , le **risorse disponibili nel Contratto** sono pari a **15,496 miliardi di €** (Tabella A04).

5.1.5) La rete AV/AC Torino –Milano Napoli

Per lo sviluppo della rete infrastrutturale della rete **AV/AC Milano-Roma-Napoli**, il Contratto di programma 2012-2016 conferma un costo complessivo, già integralmente coperto, per 32 miliardi di €, analogamente a quanto previsto nel precedente Contratto (tabella A05).

5.1.6) Le grandi Opere (Tabelle B e C)

Nella relazione illustrativa si evidenzia che proseguiranno le attività sui lotti costruttivi già avviati e facenti parte dei corridoi transeuropei: il Terzo Valico di Giovi, il nuovo Valico del Brennero e la linea AV/AC Treviglio-Brescia. La relazione segnala anche, che, rispetto al precedente contratto, sono individuati nuovi interventi da realizzare con la tecnica dei "lotti costruttivi": le tratte **Brescia-Verona-Padova** della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta **Apice-Orsara** e la tratta **Frasso Telesino-Vitulano** della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari.

Le principali **variazioni ai finanziamenti** rispetto al precedente contratto, riportati in **Tabella B** in quanto realizzati per lotti costruttivi non funzionali, riguardano:

per il Corridoio Mediterraneo:

- la linea **AV/AC Brescia Verona** (+768 milioni €); il costo complessivo dell'opera è indicato in 3954 milioni di euro; le risorse disponibili risultano di 768 milioni di euro (tutte provenienti quindi dal rifinanziamento indicato dal contratto), con un fabbisogno ancora da finanziare di 3186 milioni di euro;

- la linea **AV/AC Milano –Venezia**, subtratta Verona- Vicenza (+ 321 milioni €); il costo complessivo dell'opera è indicato in 3658 milioni di euro; le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 369 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 3289 milioni di euro;

La relazione illustrativa precisa che per la subtratta Verona-Vicenza in realtà il dato riportato dalla tabella deve ritenersi aggiornato **dall'accordo di programma tra Ministero e RFI del 9 dicembre 2014** che ha elevato il costo complessivo della subtratta da **3658 milioni di euro a 4153 milioni di euro**; il costo complessivo della tratta AV/AC Milano Venezia è quindi elevato a 6051 milioni di euro.

In proposito, l'**allegato Infrastrutture** alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo dell'intera tratta Brescia-Verona-Padova, allo stadio di progettazione, in 6051 milioni di euro, con disponibilità per 459 milioni di euro e un fabbisogno ancora da finanziare di 5592 milioni di euro;

per il Corridoio Scandinavo Mediterraneo:

- il Nuovo valico del **Brennero** (+150 milioni €); il costo complessivo dell'opera è indicato in 4865 milioni di euro, le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 888 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 3977 milioni di euro;

In proposito, l'**allegato Infrastrutture** alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo dell'opera in 9151,17 milioni di euro, con disponibilità complessive di 5096,74 milioni di euro e un fabbisogno ancora da coprire di 4054,43 milioni di euro. Dell'opera complessiva, che comprende anche gli interventi di accesso al valico (compreso il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona), risulta realizzato il primo lotto costruttivo del valico ed in via di realizzazione il cunicolo esplorativo ed il secondo lotto.

- l'itinerario **Napoli-Bari** - tratta Apice-Orsara (+711 milioni €); il costo complessivo dell'opera è indicato in 2586 milioni di euro, le risorse disponibili

(che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 768 milioni di euro con un fabbisogno ancora da finanziare di 1918 milioni di euro;

In proposito, l'**allegato Infrastrutture** alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo della tratta Apice-Orsara in 2676 milioni di euro, con disponibilità di 10 milioni di euro e un fabbisogno ancora da finanziare di 2666 milioni di euro, la tratta risulta allo stadio di progettazione.

per il Corridoio Reno Alpi:

- una riduzione di finanziamento per il **Terzo Valico di Giovi** di 233 milioni €; il costo complessivo dell'opera è indicato in 6.200 milioni di euro, con risorse disponibili, al netto della riduzione richiamata, per 1587 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 4613 milioni di euro;

In proposito, l'**allegato Infrastrutture** alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo del primo lotto funzionale del valico, già realizzato, in 640 milioni di euro; del secondo lotto funzionale del valico, in corso di realizzazione, in 860 milioni di euro, già interamente disponibili; del terzo lotto funzionale del valico, allo stadio di progettazione, in 1510 milioni di euro (con disponibilità per 200 milioni di euro e un fabbisogno ancora da coprire di 1310 milioni di euro); del quarto lotto funzionale, allo stadio di progettazione, in 1340 milioni di euro, interamente da coprire; del quinto lotto funzionale, allo stadio di progettazione in 1200 milioni di euro, interamente da coprire; del sesto lotto funzionale, allo stadio di progettazione, in 650 milioni di euro, interamente da coprire.

Nel Contratto vengono poi recepiti i finanziamenti per la **linea AV/AC Torino – Lione**, con una variazione in aumento di **+2.358 milioni €** (variazione evidenziata in **Tabella C** in quanto realizzata tramite partecipazione in una società di scopo).

Il costo complessivo della linea è indicato nella tabella C è indicato in 7789 milioni di euro, le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato nel contratto) ammontano a 3275 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 4514 milioni di euro.

La relazione illustrativa precisa che per la linea Torino-Lione in realtà il dato riportato dalla tabella C deve ritenersi aggiornato **dall'accordo di programma tra Ministero e RFI del 5 dicembre 2014** che ha **ridotto** il costo complessivo della quota italiana dell'opera a **5676 milioni di euro** (854 milioni per studi ed indagine geognostiche e 4822 milioni di euro per la realizzazione dell'opera principale), al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia.

In proposito, si segnala che l'**allegato Infrastrutture** alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo della linea Torino-Lione in 4455 milioni di euro, con disponibilità per 1069 milioni di euro e un fabbisogno ancora da finanziare di 3386 milioni di euro. In base all'allegato,

risultano in via di realizzazione il cunicolo esplorativo e le fasi 1 e 2 delle opere di compensazione mentre è allo stadio di progettazione il tunnel del Frejus.