



Aggiornamento per l'anno 2015 del Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa

Atto del Governo 299

Dossier n° 297 - Schede di lettura
17 maggio 2016

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	299
Titolo:	Schema di aggiornamento per l'anno 2015 del contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa
Ministro competente:	Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Norma di riferimento:	Legge 14 luglio 1993, n. 238, articolo 1
Date:	
presentazione:	6 maggio 2016
assegnazione:	10 maggio 2016
termine per l'espressione del parere:	9 maggio 2016
Commissione competente :	IX Trasporti

Contenuto

Il contesto normativo

L'assetto del sistema ferroviario italiano è stato recentemente ridisciplinato dal [decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015](#), in attuazione della [direttiva 2012/34/UE](#) (c.d. "Recast") che ha istituito lo spazio ferroviario unico europeo, provvedendo alla rifusione delle precedenti direttive CE in materia ferroviaria. A seguito dell'emanazione di tale decreto sono state abrogate e sostituite integralmente le disposizioni contenute nel previgente [decreto legislativo n. 188 del 2003](#), che aveva dato attuazione alle direttive del c.d primo pacchetto ferroviario, n. 12, n. 13 e n. 14 del 2001, che aveva avviato l'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza (v. il successivo paragrafo per la descrizione dell'assetto dei rapporti tra Stato e gestore dell'infrastruttura).

L'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 parte investimenti, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., approvato con Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015 (registrata alla Corte dei Conti il 16 aprile 2016 e pubblicata in G.U. del 28 aprile 2016), è predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente Contratto 2012-2016, approvato con decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 del 18 maggio 2015, per tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto stesso.

L'art. 3, comma 2 del vigente Contratto 2012-2016 prevede infatti che a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, tengano conto opportunamente delle eventuali novità intervenute e provvedano alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto. La norma prevede altresì che a seguito di disposizioni normative e/o Delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di RFI, successive all'approvazione del Contratto, tali disposizioni abbiano immediata efficacia per il Gestore e che le Parti provvedano comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del Contratto.

Gli interventi normativi successivi alla stipula, avvenuta l'8 agosto 2014, del Contratto 2012-2016, consistono principalmente nell'entrata in vigore del [decreto-legge n. 133/2014](#) (decreto "Sblocca Italia") e nell'approvazione della [legge n. 190/2014](#) (legge di stabilità 2015), che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI S.p.A, nonché nelle variazioni delle risorse finanziarie intervenute e nel trasferimento

della gestione contrattuale del progetto "Nuova linea Torino-Lione" a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che partecipa alla società francese incaricata del progetto (TELT S.p.A), con conseguente trasferimento delle coperture finanziarie per 3.273 mln €.

In data 5 e 9 dicembre 2014, sono stati sottoscritti tra RFI e MIT due **accordi integrativi del Contratto di Programma**, relativi all'aggiornamento dei costi rispettivamente della nuova Linea ferroviaria Torino-Lione per la quota italiana e della tratta A V / AC Verona-Padova.

Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha poi deliberato il 10 dicembre 2014 l'approvazione del progetto di scissione parziale di LTF s.as. (controllata di RFF e RFI) con assegnazione a FS della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviaria S.a.s., con conseguente riduzione del capitale di RFI. Successivamente, il **24 febbraio 2015**, è stato firmato a Parigi l'**Accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea ad alta velocità Torino-Lione**. L'accordo fa seguito all'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo della tratta in territorio italiano, avvenuta il 20 febbraio 2015 e alla costituzione del Promotore pubblico (**Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT Sas**) del 23 gennaio 2015.

La **legge di Stabilità 2016**, al comma 678, ha recentemente disposto il **trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. delle risorse** già destinate alla realizzazione della **linea ferroviaria Torino-Lione**, per garantire la continuità ai finanziamenti precedentemente assegnati, in seguito alla partecipazione di FSI S.p.a., al posto di RFI S.p.a., nel nuovo soggetto Promotore pubblico, la società Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT Sas) costituita nel 2015.

L'**aggiornamento 2012-2016 del Contratto** prevede pertanto la **contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive** per un valore complessivo di circa **9.976 milioni** di euro e riduzioni di risorse per **1.005 milioni** di euro (*v. sub*)

I rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria

L'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in linea con quanto previsto dalle disposizioni comunitarie, da una situazione di **separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio**, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell'Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra RFI S.p.A., società titolare della concessione (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e Trenitalia S.p.A., società affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Con l'**atto di concessione** sessantennale 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 controllata 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 2 dicembre 2015 è stato presentato al Parlamento lo **schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri** contenente i **criteri di privatizzazione** e le modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di **Ferrovie dello Stato Italiane Spa**, che prevede prevede l'alienazione di una quota della partecipazione in Ferrovie dello Stato S.p.A., in modo tale da consentire comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato non inferiore al 60 per cento, facendo salva l'assegnazione dell'infrastruttura della rete ferroviaria. Su tale schema la Commissione trasporti ha espresso il proprio **parere** nella seduta del 19 gennaio 2016.

In relazione alla **privatizzazione di FS**, in occasione della discussione sulle mozioni in materia svoltesi in Aula al Senato il 13 aprile 2016, il **Vice Ministro dell'economia Morando** ha precisato che il Governo, d'accordo con il gruppo dirigente di FS, ha deciso di **rinviare al 2017** la privatizzazione, procedendo prima ad un riassetto e alla definizione di un piano industriale.

Su tale struttura è intervenuto recentemente, come detto il **decreto legislativo n. 112/2015**, di attuazione della direttiva c.d. Recast n. 2012/34/UE. L'art. 15, comma 1 del decreto n. 112 prevede che i **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato** siano disciplinati da un **atto di concessione e da uno o più contratti di programma**.

Il **D.Lgs. n.112/2015**, prevede anche che il Ministero delle infrastrutture informi, sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti, anche quelli potenziali, 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.

Si ricorda che con la **Delibera n. 96 del 13 novembre 2015**, l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** ha reso operativi i principi della direttiva Recast, definendo i **criteri per la determinazione, da parte del Gestore RFI, dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, per un periodo regolatorio di cinque anni. La delibera, in particolare, assicura al Gestore della rete (RFI), piena indipendenza gestionale dalle imprese ferroviarie e dallo Stato concedente, alle Imprese ferroviarie la certezza che i corrispettivi siano orientati all'efficienza, anche attraverso nuove regole sull'allocazione dei costi e la separazione contabile (vengono rafforzati gli obblighi di separazione contabile), ed al Gestore della rete (RFI) la flessibilità tariffaria, mediante strumenti di modulazione, per stimolare la crescita del traffico, specie nelle tratte meno utilizzate.

I contratti di programma con il gestore devono essere stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del decreto. 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 devono coprire l'intera durata del contratto.

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 lo sviluppo dell'infrastruttura stessa e per assicurare il rispetto dei livelli di **sicurezza** compatibili con l'evoluzione

tecnologica.

Si ricorda anche che l'[articolo 24 del decreto-legge n. 69/2013](#) (c.d. "DL Fare") ha precisato che la separazione contabile e dei bilanci deve fornire anche la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività.

Il comma 3 dell'articolo 15 del decreto legislativo prevede la negoziazione separata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, da un lato degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e per il miglioramento della qualità della rete e dall'altro dei finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

Già a partire dal 2013, in esecuzione della Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti dello Stato con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono regolati non da un solo contratto, ma attraverso 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.

Il [Contratto 2012-2016 - parte Investimenti](#), è stato **siglato tra MIT e RFI l' 8 agosto 2014**, quindi trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2015. La IX Commissione della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 18 marzo 2015 ed il Contratto ha poi concluso il suo iter approvativo con la registrazione alle Corti dei Conti il 16 giugno 2015 e l'emanazione del **decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 del 18 maggio 2015**.

Il CdP 2012-2016, parte Investimenti, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità in particolare relativi alla manutenzione dell'infrastruttura: **il Contratto Parte Investimenti non comprende più gli interventi di manutenzione straordinaria** che è ora disciplinata dal CdP 2012-2014 - parte Servizi, come espressamente richiesto dalle norme comunitarie recepite nel [D.Lgs.n. 112/2015](#).

A partire dal 2012, i principali **obiettivi del CdP - parte Investimenti** si riferiscono pertanto al **completamento delle opere già in corso e all'avvio di opere prioritarie per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura**, oltre che per l'upgrading dei livelli di **sicurezza**.

Il Contratto 2012-2016 ha **validità** almeno quinquennale, come previsto dal D.Lgs. n. 112 ed in base all'articolo 3 del Contratto stesso: **a decorrere dal 1° gennaio 2012** fino al 31 dicembre del quinto anno, quindi **almeno fino al 31 dicembre 2016**. La norma prevede già la **proroga** del Contratto **fino al 31 dicembre 2017** al fine di evitare la *vacatio* dei rapporti tra Stato e Gestore, e comunque fino all'entrata in vigore del nuovo Contratto.

Si ricorda che l'[art. 1, comma 10 del D.L. n. 133 del 2014](#) (c.d. "Sblocca Italia") aveva 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 previsto la trasmissione alle Camere entro trenta giorni per l'espressione del parere, da rendersi nel termine di trenta giorni, in mancanza del quale sarebbe stato possibile comunque emanare il decreto.

Il [Contratto di programma 2012-2014- Parte Servizi](#) stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (RFI), 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 e contiene, all'allegato 6, indicazioni sulle linee di intervento previste da RFI in materia di manutenzione straordinaria, nonché all'articolo 5 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. L'[art. 7, co. 9 del D.L. n. 201 del 2015](#) ha prorogato il Contratto di programma parte servizi- 2012-2014, nelle more della stipula dei nuovi contratti di programma per il periodo 2016-2020, per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, ai medesimi patti e condizioni già previsti, con l'aggiornamento delle relative Tabelle e comunque **non oltre il 31 dicembre 2016**.

L'aggiornamento 2015: struttura

La **struttura** dell'Aggiornamento 2015 del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, ricalca quella del contratto. Viene innanzi tutto inserita una **premessa** nella quale sono riportate le **disposizioni normative e gli atti** che hanno avuto incidenza sul contenuto del contratto di programma e successivamente le **variazioni al quadro finanziario** (v. *infra*).

Seguono gli interventi sull'articolato del Contratto di programma. In questo primo Aggiornamento sono presenti **due articoli**. L'**articolo 1** stabilisce che le tabelle e le tavole contenute nel contratto di programma vengono modificate da quelle allegate all'Aggiornamento. Stabilisce altresì che la relazione allegata, a sua volta, integra la relazione allegata al Contratto di programma.

L'**articolo 2** modifica l'**articolo 8**, **recependo i pareri parlamentari** (v. *infra*), con riferimento **alle sanzioni** nelle ipotesi di scostamenti dagli obiettivi di performance superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante

l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato **descritto al medesimo articolo 8**. Sono stati in particolare **incrementati gli importi sanzionatori del 20%** per ciascuna delle ipotesi di scostamento (da 15.000 a 18.000 euro nel caso di scostamento tra il 15 e il 20 per cento, da 30.000 a 36.000 euro nel caso in cui lo scostamento sia tra il 20 e il 25 per cento, e da 100.000 a 120.000 nel caso in cui lo scostamento sia superiore al 25 per cento).

La parte fondamentale del contratto è rappresentata tuttavia dalle **tavole e dalle tabelle allegate** che descrivono e organizzano in quadri sintetici il complesso degli interventi finanziati o programmati. Lo schema di aggiornamento contiene quattro **Tavole di sintesi**, tre **Tabelle** che **costituiscono parte integrante del Contratto**, la tabella che indica le opere ultimate e i quella contenente i crediti. Come Allegato, anche esso facente parte del contratto, una **relazione informativa, curata da RFI**.

Le **tavole di sintesi** sono:

- **Figura 1: evoluzione del portafoglio;**
- **Tavola 1: Articolazione per classi tipologiche di investimento;**
- **Tavola 1-bis: Articolazione opere in stand by**
- **Tavola 2: Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa** delle Tabelle A e B e C;

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

- **Tabella A: Portafoglio investimenti in corso e programmatici**, articolata in cinque sezioni;
- **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 era presente l'intervento per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione, che, come segnalato, non fa più parte del contratto di programma. La tabella è inserita per memoria).
- **Tabella E: Opere ultimate;**
- **Tabella F: Crediti** verso i Ministeri.

A queste tabelle si aggiunge, rispetto al contratto di programma, una **Tabella riepilogativa delle variazioni intervenute alle risorse finanziarie dei programmi/progetti di investimento rispetto al precedente Atto Contrattuale**.

Le modifiche al quadro finanziario

L'aggiornamento al contratto di programma 2012-2016 prevede **significative modifiche al quadro finanziario**, in particolare:

- **nuovi finanziamenti**, per un valore complessivo di **9.976 milioni di euro**,
- una **riduzione** di risorse per **1.005 milioni di euro**.

Pertanto si registra un **saldo incrementale pari a 8.971 milioni di euro**.

Il valore del **portafoglio progetti dell'aggiornamento 2015** del Contratto di Programma 2012-2016 è pari a **73.636 milioni** di euro in crescita di **3.237 milioni euro** rispetto ai **70.399 milioni** di euro del Contratto di Programma 2012-2016. Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (8.971 milioni di euro) ridotto delle risorse relative alle **opere ultimate (pari a 2.460 milioni di euro)** e del trasferimento delle risorse relative al progetto della linea Torino-Lione trasferite (pari a 3.275 milioni di euro) non più di competenza di RFI. Le **opere ultimate** incluse nel contratto di programma sono pertanto pari a **30.797 milioni di euro**.

Dalla data di approvazione del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, sono intervenute, al 31 dicembre 2014, le **modifiche normative** di cui al [decreto-legge n. 133 del 2014](#) (cosiddetto Sblocca-Italia) e la legge di stabilità per il 2015 ([legge n. 190 del 2014](#)) alle cui disposizioni sono riconducibili la maggior parte **degli aumenti** e delle **diminuzioni di risorse**.

Sono di seguito indicati gli interventi previsti **dall'articolo 3, comma 2 (lettere a, b e c)**, del [decreto-legge n. 133 del 2014](#) e l'attribuzione delle risorse individuate nell'aggiornamento al contratto di programma:

lettera a)

1) interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce (nell'aggiornamento si prevedono **60 milioni** di euro);

L'art. 3, comma 2, lettera a), del [D.L. 133/2014](#) (c.d. "Sblocca Italia") ha disposto il finanziamento, ai sensi degli articoli 18 e 25 del [D.L. n. 69/2013](#), di "interventi di soppressione ed automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce", cantierabili entro il 31 dicembre 2014. Il successivo Decreto interministeriale MIT/MEF del 13 novembre 2015, ha individuato le modalità di utilizzo delle risorse assegnate pari a 60 milioni di euro, la disciplina dell'avanzamento dei lavori e le modalità di revoca per gli interventi finanziati all'art.3, comma 2, lettere a) e b) del citato decreto-legge.

lettera b)

- 1) ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova (si prevedono **90 milioni** di euro);
- 2) messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia (si prevedono **29 milioni** di euro);
- 3) terzo Valico dei Giovi - AV Milano Genova (si prevedono **200 milioni** di euro);

Le risorse per gli interventi di cui alla lettera a) e b), pari, nel complesso a 379 milioni di euro, sono state stanziare dal Decreto Interministeriale MIT/MEF del 13 novembre 2014.

lettera c)

- 1) Continuità interventi nuovo tunnel del Brennero (si prevedono **270 milioni** di euro);
- 2) Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia (si prevedono **215 milioni** di euro **per il raddoppio** della tratta Lucca Pistoia);

Le risorse per gli interventi sopra indicati, pari nel complesso a 485 milioni di euro, sono state stanziare dal Decreto Interministeriale MIT/MEF n.82 del 4 marzo 2015.

Il **totale delle risorse assegnate** in relazione agli interventi previsti dal [decreto-legge n. 133 del 2014](#) è pari a **864 milioni** di euro.

La **legge di stabilità 2015** ([legge n.190 del 2014](#)) prevede quanto **agli incrementi di risorse**:

a) all'articolo 1, comma 240:

- 1) un contributo di 15 milioni di euro annuali per 15 anni (per un totale di **225 milioni** di euro) per la tratta ferroviaria Andora - Finale Ligure.

Con riferimento a tale contributo nella [delibera CIPE n. 112/2015](#) era stato richiesto di trasferire l'intervento "Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure" dalla Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi, alla Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici". Ciò in quanto l'intervento non presentava i requisiti per poter essere inserito nella tabella B. Per il progetto infatti non sussistono i presupposti di cui all'art. 2, comma 232 e seguenti, della legge Finanziaria 2010 che prevede che il meccanismo dei lotti costruttivi possa essere attivato solo per investimenti aventi costi complessivi superiori a 2 miliardi di euro e tempi di realizzazione superiori a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro.

b) in **tabella E** prevede:

- 1) un rifinanziamento pari a **4.455 milioni** di euro per gli investimenti ferroviari (articolato in un incremento di 320 milioni di euro per il 2016, 400 milioni nel 2017 e 3.735 milioni di euro negli anni successivi al 2017);
- 2) un rifinanziamento dei lotti costruttivi della tratta Milano-Verona, Verona-Padova per **3.000 milioni** di euro;
- 3) un rifinanziamento pari a **570 milioni** di euro (70 milioni nel 2015, 100 milioni nel 2016, 200 milioni nel 2017 e 200 milioni negli anni successivi al 2018) dell'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 1, comma 176 della legge di Stabilità 2013, che finanzia le opere da realizzare per lotti costruttivi inserite nella **tabella B** dello schema di aggiornamento. Tale stanziamento è stato destinato principalmente al **finanziamento del nuovo valico del Brennero**;
- 4) un rifinanziamento del terzo Valico dei Giovi pari a **400 milioni** di euro.

e quanto alle riduzioni:

1) **550 milioni** di euro riferite al capitolo 7122 concernenti le spese rimodulabili (nella specie **300 milioni** di euro con riguardo agli investimenti per lo sviluppo della rete, **135 milioni** di euro con riferimento alla velocizzazione della linea adriatica, **90 milioni** per le tratte Napoli-Bari e Milano-Verona-Padova, e **25 milioni** di euro per la tratta Canello - Frasso Telesino). Nella relazione di accompagnamento dello schema di aggiornamento del contratto di programma Rete Ferroviaria Italiana precisa che i definanziamenti sopra citati sono stati **contestualmente compensati con le nuove risorse della medesima Legge di Stabilità 2015, senza effetti sul portafoglio investimenti.**

Il totale delle risorse assegnate dalla legge di stabilità è pertanto pari a **8.650 milioni di euro**.

Le risorse assegnate dai due citati provvedimenti normativi sono pari in totale a **9.504 milioni** di euro pari

ad oltre il 95% delle risorse aggiuntive complessive di cui tratta l'aggiornamento al contratto. Le residue risorse aggiuntive derivano per **292 milioni di euro** da risorse di altri enti o da altre fonti di finanziamento, per **162 milioni** di euro da Fondi PON/PAC, per **7 milioni** di euro da Fondi sviluppo e coesione (l'opera da realizzare con tali risorse è il mascheramento della galleria artificiale a Cannitello, in prossimità di Villa San Giovanni, RC) e per **2 milioni** da TEN 2007/2013.

Le **ulteriori riduzioni** sono le seguenti:

1) **200 milioni** di euro relativi ad opere finanziate dal Piano Nazionale per il Sud e ridotti a seguito di due delibere della regione Calabria concernenti l'abbassamento del piano binari della stazione di Reggio Calabria;

2) **87 milioni** di euro risorse relative ad opere finanziate dalla UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, ridotte sulla base della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma (di cui 31 rifinanziati mediante i fondi di cui alla legge di stabilità per il 2015);

3) **72 milioni** di euro relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare di progetti inseriti nel Programma di Infrastrutture Strategiche di cui al decreto interministeriale 22589 del 2004 (rifinanziati per 64 milioni di euro a valere sulle risorse di cui alla legge di stabilità 2015);

4) **51 milioni** di euro su risorse relative ad interventi finanziati con i fondi per "le aree depresse" (ridotti per mancanza di operatività dei fondi medesimi e rifinanziati per 19 milioni di euro, sulla base delle risorse di cui alla legge di stabilità per il 2015);

5) **16 milioni** di euro per il finanziamento degli studi e progettazioni preliminari di interventi al sud, ridotti, secondo quanto riportato dalla relazione, in conseguenza del mancato trasferimento dal Ministero dello sviluppo economico delle risorse necessarie (anche in tal caso parzialmente recuperati per il tramite delle risorse previste dalla legge di stabilità per 13 milioni di euro).

6) **15 milioni** di euro relativi alla realizzazione della circonvallazione di Trento in quanto non è stata tempestivamente presentata la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento entro il 31 dicembre 2014;

7) **9 milioni** di euro derivanti dalla riduzione dei trasferimenti di altri enti (di cui 8 recuperati attraverso le risorse di cui alla legge di stabilità per il 2015).

8) **5 milioni** di euro, sul capitolo di bilancio MEF 7122 destinati alla progettazione dell'intero tracciato della linea ferroviaria Pontremolese (le risorse sono state tuttavia recuperate nell'ambito di quelle previste dalla legge di stabilità per il 2015);

Dei **1005 milioni di euro** di definanziamento sopra indicati risultano pertanto **compensati con risorse corrispondenti 685 milioni di euro**.

Inoltre in sede di Aggiornamento sono state recepite **le osservazioni e le condizioni stabilite nei pareri resi dalle Commissioni Parlamentari della Camera dei deputati** (18 marzo 2015, su cui vedi *infra*) e **dal Senato della Repubblica** (25 febbraio 2015).

L'ulteriore importante modifica rispetto al Contratto di programma 2012-2016 è rappresentata dal **trasferimento della gestione del progetto della "nuova linea Torino Lione"** a Ferrovie dello Stato italiano: tale progetto, che era riportato nella tabella C, allegata al Contratto di programma, non rientra più nell'ambito del Contratto di cui si tratta (v. *supra*).

Sono stati infine recepiti due accordi integrativi sottoscritti dalle parti il 5 e il 9 dicembre 2014 (riguardanti la nuova linea Torino-Lione e la tratta AV/AC Verona Padova).

Il recepimento del parere della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica

In sede di espressione del **parere sullo schema di decreto contenente il contratto di programma 2012-2016, parte investimenti tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato nella seduta del 18 marzo 2015**, la Commissione IX della Camera dei deputati ha formulato 13 condizioni e 2 osservazioni. L'Aggiornamento al contratto di programma, come segnalato anche nella relazione di accompagnamento, ha tenuto conto delle richieste formulate dalla Commissione, secondo quanto riportato di seguito.

In merito ai tempi per la stipula dell'Atto di aggiornamento 2015 al Contratto di programma che la Commissione **raccomandava la pronta presentazione dell'attuale e dei prossimi Aggiornamenti e la presentazione alle competenti Commissioni parlamentari** coerentemente con quanto previsto dall'[articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014](#). La relazione dà conto in maniera dettagliata della procedura seguita per la presentazione dello schema e dei tempi della medesima.

[l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014](#) stabilisce che il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fosse approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decret e che venisse trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia.

La Commissione aveva richiesto che **la ripartizione dei finanziamenti relativi alle opere in corso**, fosse effettuata tenendo prioritariamente conto della necessità di **concentrare le risorse sulle opere in fase di più avanzata realizzazione**, al fine di garantirne il completamento secondo le tempistiche pianificate privilegiando altresì **gli interventi inerenti la tutela della sicurezza**. A tale proposito nello schema di aggiornamento sono stati attribuiti circa 1.200 milioni di euro per interventi interventi la sicurezza.

La Commissione aveva altresì richiesto che l'Aggiornamento al contratto apprestasse ulteriori risorse, per non meno di 100 milioni di euro, per interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria della **Regione Sardegna**, da definire d'intesa con la Regione. L'aggiornamento 2015 attribuisce 100 milioni di euro agli scopi indicati finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e dell'offerta di trasporto ferroviario passeggeri in termini di tempi di percorrenza.

Allo stesso modo era stato richiesto di allocare ulteriori risorse, per non meno di 100 milioni di euro per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria della **Regione Calabria**, con specifico riguardo alla messa in sicurezza delle linee ed alla realizzazione del **collegamento con l'aeroporto di Lamezia Terme**. Anche in tal caso sono stati allocati, per gli scopi su indicati, 100 milioni di euro.

Sempre con riferimento alla Calabria si richiedeva l'**adeguamento della linea ferroviaria e delle gallerie** per consentire il trasporto da Gioia Tauro di container di maggiori dimensioni. Rispetto a tale ambito nell'Aggiornamento 2015 è previsto il potenziamento Metaponto-Sibari-S .Antonello (intervento per fasi funzionali) ed il Raddoppio Paola-Cosenza tratta Bivio S.Antonello-Bivio S.Lucido, che però, secondo quanto segnalato dalla relazione ministeriale di accompagnamento, allo stato non ha copertura finanziaria e per il quale sono in corso valutazioni di soluzioni progettuali alternative.

La Commissione aveva altresì manifestato l'esigenza di un **potenziamento della Rete ferroviaria nel sud e delle isole**. L'Aggiornamento 2015 provvede a destinare risorse, la cui destinazione non era vincolata da provvedimenti legislativi o altri atti, per un volume pari al 23% del totale. Secondo quanto riportato nella relazione ministeriale sono state inoltre avanzate da RFI, a valere sul PON 2014-2020, richieste di finanziamento pari a 1.704 milioni di euro, per il potenziamento degli assi Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

In merito al **potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Fiumicino**, richiesto dalla Commissione, nello schema di Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016-parte Investimenti sono state allocati 10 milioni di euro. Inoltre, con riferimento al potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Nodo di Roma, comprensivo delle risorse per l'intervento di collegamento Ostiense-Valle Aurelia-Vigna Clara per il quale la Commissione aveva richiesto l'appostamento di 120 milioni di euro, l'Aggiornamento 2015 provvede all'allocazione di 165 milioni di euro.

La Commissione aveva altresì richiesto risorse per la **realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio della direttrice Orte-Falconara**. Rispetto a tale richiesta la relazione di accompagnamento all'Aggiornamento segnala che sono in corso i lavori relativi ai raddoppi Spoleto- Campello (10 km) e Castelplanio-Montecarotto (6 km) le cui attivazioni sono pianificate nel 2017.

La Commissione aveva altresì segnalato l'esigenza di favorire opere che garantissero **un'adeguata interconnessione tra rete ad alta velocità e reti locali** in modo da evitare la formazione di colli di bottiglia. Si segnala che nell'Aggiornamento 2015, per il superamento dei colli di bottiglia, con specifico riferimento ai nodi urbani sono state approntate risorse per **751 milioni** di euro.

La Commissione aveva altresì richiesto **iniziative per attrezzare le aree di pertinenza delle stazioni con appositi stalli per la sosta delle biciclette**. Secondo quanto indicato nella relazione ministeriale di accompagnamento all'Aggiornamento è previsto l'attrezzaggio di circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del progetto 500 stazioni, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette.

Era stato altresì richiesto di assumere le necessarie iniziative in sede europea al fine di pervenire all'**inclusione della tratta ferroviaria Ancona-Foggia nel tracciato del corridoio Scandinavo-Mediterraneo**. Nella relazione ministeriale si segnala che è già stato proposto nelle competenti sedi tale intervento ma che, al momento, tale richiesta non è stata accolta. Si ribadisce l'impegno del Governo a riproporre la richiesta nei prossimi Forum di Corridoio.

Come ricordato *supra* è stato modificato l'articolo 8 del Contratto di Programma 2012-2016, con riferimento alla **valutazione della performance e all'importo delle penalità**, in linea con quanto richiesto dalla Commissione.

La Commissione aveva richiesto che i dati utilizzati per alimentare il sistema di Monitoraggio delle opere pubbliche (MOP) **fossero forniti in formato aperto**. La relazione all'aggiornamento precisa che il Gestore dell'infrastruttura provvede costantemente ad alimentare il sistema MOP, con i dati relativi agli investimenti di propria competenza e che tale obbligo risulta richiamato anche nel vigente Contratto di Programma Investimenti 2012-2016. Tuttavia nulla si dice in merito al formato aperto dei dati immessi.

L'ultima condizione prevista dalla Commissione richiedeva al Governo di assumere iniziative affinché **alcuni progetti strategici di sviluppo della rete ferroviaria** presenti nel Contratto o nei relativi aggiornamenti **potessero essere inclusi tra quelli finanziati dal Fondo europeo per gli investimenti strategici** previsto dal Piano Juncker. La relazione segnala che alcuni progetti previsti nel Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti sono ricompresi nel piano Juncker. Tra questi si evidenziano, tra gli altri, il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Venezia, la linea Napoli-Bari, il 3° valico dei Giovi, la linea Messina-Catania-Palermo, la linea AV/AC Milano-Venezia.

Con riferimento **alle osservazioni** la relazione di accompagnamento accoglie l'impegno ad assicurare, come richiesto dalla Commissione, che sia curata la coerenza tra i costi riportati nel Piano degli investimenti strategici e quelli previsti dal Contratto di Programma parte investimenti. Con riferimento all'esigenza, di consentire, ove possibile, l'esame di documenti programmatici prima dell'inizio del periodo di vigenza dei medesimi viene descritta la procedura che ha portato alla presentazione del testo, senza l'assunzione di impegni specifici in relazione ai tempi di presentazione degli atti futuri.

Si segnala che il CIPE, nella delibera del 23 dicembre 2015, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 28 aprile 2016, ha richiesto la presentazione, entro un mese dalla data di efficacia della medesima delibera, dell'**aggiornamento 2016** al contratto di programma.

Con riferimento al recepimento del parere del **Senato della Repubblica**, oltre alla condizione relativa ai tempi di presentazione dello schema, sono state recepite le osservazioni relative all'assegnazione di risorse per la progettazione e realizzazione dei collegamenti ferroviari AV/AC con gli aeroporti intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera) per le quali sono state allocate risorse (v. *supra*), quelle relative all'assegnazione di fondi riguardanti i progetti dei valichi alpini (rispetto ai quali si ricorda l'assegnazione di 869 milioni di euro per il tunnel del Brennero nonché nuove risorse pari a 212 milioni di euro per l'upgrading prestazionale dei corridoi europei che attraversano l'Italia, finalizzati al potenziamento dell'offerta di trasporto nel segmento delle merci), la richiesta di intervenire per lo sviluppo di nuove infrastrutture nel quadrante occidentale della Sicilia (si segnalano gli interventi in corso di realizzazione nel nodo di Palermo, finalizzati al raddoppio della linea che attraversa l'area metropolitana; il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono lungo la linea Palermo-Messina, la velocizzazione della linea Palermo-Agrigento oltre che altri interventi di velocizzazione minori) nonché le richieste riguardanti gli interventi sulle linee Genova-Ventimiglia e Granaiolo-Empoli. Risorse sono state assegnate inoltre, in linea con le osservazioni della Commissione, al piano di risanamento acustico (70 milioni di euro) e al miglioramento dell'accessibilità delle persone disabili o a mobilità ridotta (120 milioni di euro). In merito alla richiesta di assumere iniziative per rafforzare i collegamenti ferroviari nella regione Basilicata la questione è in fase di definizione mentre per il potenziamento del nodo ferroviario di Novara è in corso la progettazione di una prima fase di interventi prioritari.

I principali interventi oggetto di finanziamento

L'**Aggiornamento 2015 al Contratto di programma 2012-2016** raggruppa gli interventi programmati nelle tabelle (A e B) indicate nel capitolo relativo alla struttura dell'Aggiornamento. Occorre tuttavia segnalare che l'**articolazione interna della tabella A** è stata modificata rispetto a quanto previsto nel Contratto di programma suddividendo in più voci alcuni programmi (al fine di renderne più agevole la lettura analitica) e accorpandone altri. In particolare la **tabella A01**, che indica gli interventi finalizzati a "Sicurezza ed adeguamento degli obblighi di legge", che originariamente conteneva cinque voci, è adesso riarticolata in 12 voci. Nell'ambito della **Tabella A02** relativa agli interventi concernenti "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento" il programma "Tecnologie per la circolazione" è stato diviso in "Potenziamento tecnologico direttrici e nodi" ed "Interventi diffusi". Nella **tabella A03** - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia si è provveduto alla suddivisione di due programmi e all'accorpamento di un terzo.

A seguito delle **modifiche del quadro finanziario** (v. *supra*) intervenute, le opere programmate e gli investimenti in corso per il contratto di programma sono complessivamente pari a **202.481 milioni** di euro. Posto che, come detto, sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti della Tabella A **limitatamente**

alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B, sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento, il valore degli interventi previsti nel Contratto è pari a **73.636 milioni** di euro.

TABELLA A

Gli interventi contenuti nella **tabella A** comprendono il Portafoglio investimenti in corso e programmatici. Il Costo totale delle opere, comprensivo, oltre che degli investimenti in corso, anche di quelli programmati, inclusi nella Tabella A è pari a **177.789 milioni** di euro. A seguito dell'aggiornamento, le risorse disponibili nel contratto di programma 2012-2016 per il portafoglio degli investimenti previsto nella tabella A, ammontano a **62.737 milioni** di euro.

Tabella A01 Gli interventi per la sicurezza e gli obblighi di legge

Con riferimento agli interventi contenuti nella **tabella A01**, a fronte di interventi in portafoglio pari a **29.830 milioni** di euro l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **6.187 milioni** di euro con un incremento di risorse assegnate di **1.200 milioni** di euro.

Tali risorse sono assegnate principalmente agli interventi inclusi nel Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria e concernenti la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera, la dismissione di contesti obsoleti, la diagnostica impresenziata, la protezione dai venti trasversali e sperimentazione di tecnologie innovative (**273 milioni** di euro), all'idrogeologia (**260 milioni** di euro), al Piano di miglioramento dell'accessibilità ed all'adeguamento agli obblighi di legge nei terminali viaggiatori (**120 milioni** di euro), alla soppressione dei passaggi a livello (**100 milioni** di euro) e alla realizzazione di sistemi per la protezione dei passaggi a livello (**88 milioni** di euro).

Tabella A02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Con riferimento agli interventi contenuti nella **tabella A02**, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.026 milioni** di euro l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **3.477 milioni** di euro con un incremento di risorse assegnate di **485 milioni** di euro.

Tali risorse sono attribuite per un importo di **180 milioni** di euro al **potenziamento tecnologico di alcune direttrici e nodi** (in particolare linee Torino-Padova, Bologna-Padova, Bari-Lecce-Taranto, Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa, Tirrenica, Adriatica, area veneta e nodi di Napoli e Palermo).

Le altre voci sulle quali si concentrano le risorse previste dall'Aggiornamento sono il miglioramento dei sistemi informativi (**35 milioni** di euro), della security (**30 milioni** di euro) e delle telecomunicazioni (**25 milioni** di euro). **5 milioni** di euro sono inoltre destinati alle Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS). I restanti **210 milioni** di euro sono ricompresi nella voce interventi diffusi.

Tabella A03 Superamento dei colli di bottiglia nelle aree metropolitane e nei corridoi merci e passeggeri

Con riferimento agli interventi contenuti nella **tabella A03**, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.079 milioni** di euro l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **3.701 milioni** di euro con un incremento di risorse assegnate di **1.502 milioni** di euro.

Con riferimento agli **interventi nelle aree metropolitane** sono presenti in portafoglio interventi per **3.220 milioni** di euro e formano oggetto del contratto interventi per **1.890 milioni di euro**. L'Aggiornamento prevede un **incremento di 751 milioni di euro** relativamente agli **interventi nelle aree metropolitane** (di cui **411 milioni** di euro per piano stazioni e ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane).

I principali interventi nelle **aree metropolitane** per i quali sono previsti **nuovi finanziamenti** sono i seguenti:

- per il nodo metropolitano di **Roma**: si prevede un incremento di risorse per **165 milioni** di euro con riferimento a: collegamento Valle Aurelia-Vigna Clara, potenziamento tecnologico nodo, ACC e PRG Tuscolana, Casilina e Ciampino, upgrade distanziamento tratte Casilina-Ciampino e Cesano-S.Pietro;
- per il nodo metropolitano di **Firenze**: si prevede un incremento di risorse per **70 milioni** di euro per il potenziamento tecnologico del nodo e upgrading PC Firenze-Roma;
- per il nodo di **Milano** si prevede un incremento di risorse per **46 milioni** di euro per PRG e ACC Lambrate, Porta Garibaldi, Gallarate, Monza e Rho e per l'upgrade dei sistemi di distanziamento del nodo.
- per il nodo di **Torino** si prevede un incremento di risorse per **30 milioni** di euro finalizzato all'upgrading del nodo di Torino (fermata S.Luigi, upgrade sistemi di distanziamento nodo, PRG Bra e progettazioni fermate SFM. PRG Chivasso ed upgrading Torino-Pinerolo).
- per il nodo di **Bologna** si prevede un incremento di risorse per **30 milioni** di euro finalizzato all'upgrading del nodo di Bologna (PRG linea Bologna-Rimini).

Con riferimento **agli interventi per i corridoi merci** sono presenti in portafoglio interventi per **1.708 milioni** di euro e formano oggetto del contratto interventi per **872 milioni di euro**. L'aggiornamento prevede un incremento di **264 milioni di euro** relativamente a tali corridoi. L'incremento più significativo di risorse è attribuito all'upgrading del corridoio Reno-Alpi per il quale sono destinate risorse ulteriori per **130 milioni** di euro.

Con riferimento **agli interventi per i corridoi viaggiatori** sono presenti in portafoglio interventi per **1.152 milioni** di euro e formano oggetto del contratto interventi per **940 milioni di euro**. L'aggiornamento prevede un incremento di **487 milioni di euro** relativamente a tali corridoi. Le ulteriori risorse (salvo 65 milioni di euro che incrementano le risorse per gli interventi diffusi) sono assegnate **per interventi nuovi** ossia l'upgrading tecnologico linea direttissima Firenze-Roma (**200 milioni** di euro), upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica Milano-Bologna (**70 milioni di euro**), upgrading tecnologico linea Genova-Ventimiglia (**50 milioni** di euro) e upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli, Rete AV/AC e Convenzionale (**102 milioni** di euro).

Tabella A04 Potenziamento sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità

Con riferimento agli interventi contenuti nella **tabella A04**, a fronte di interventi in portafoglio pari a **102.508 milioni** di euro, l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **16.027 milioni** di euro con un incremento di risorse assegnate di **1.294 milioni** di euro (di cui **314 milioni** di euro per interventi diffusi).

Con riferimento agli interventi **nelle aree metropolitane le nuove risorse assegnate sono pari a 504 milioni di euro**. Il più significativo incremento di risorse assegnate è destinato al potenziamento del nodo di **Firenze, 420 milioni** di euro quasi integralmente destinati al potenziamento della linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa, per la quale si prevede un incremento di risorse pari a **415 milioni di euro**. Incrementi di risorse sono destinati anche ad interventi sul nodo di Milano (**34 milioni** di euro, destinati al potenziamento del collegamento con gli aeroporti di Malpensa e Bergamo -in totale 12 milioni di euro- e al collegamento Milano-Mortara, 22 milioni di euro), di **Roma (27 milioni** di euro, di cui 10 milioni per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Roma Fiumicino e 17 milioni per il nodo di interscambio di Pigneto), di **Genova (21 milioni** di euro, quasi integralmente destinati al potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole), di **Catania (9 milioni** di euro), di **Venezia e Verona (3 milioni** di euro per il potenziamento del collegamento con l'aeroporto di Venezia).

Con riferimento alla **rete dei Corridoi Core** si registra un incremento di risorse per il **Corridoio Reno-Alpi (59 milioni** di euro destinati a potenziamento infrastrutturale della Bergamo - Seregno, gronda merci est di Milano).

Con riferimento al **Corridoio Mediterraneo** si registrano **50 milioni di euro** di risorse ulteriori assegnate al potenziamento della linea **Venezia-Trieste** e **riduzioni di risorse** pari a **41 milioni di euro (22 milioni di euro** per la tratta Ronchi dei Legionari - Trieste, **17 milioni di euro** per la tratta Trieste - Divazza e **2 milioni** di euro per la tratta Venezia - Ronchi dei Legionari).

Corridoio Scandinavia - Mediterraneo, nella parte continentale si registrano quasi esclusivamente definanziamenti, il più significativo dei quale riguarda, nella tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria, il definanziamento totale, per **200 milioni** di euro, dell'intervento relativo all'abbassamento del piano binari e l'intubamento del tratto urbano della stazione di Reggio Calabria. Per la tratta **Brennero - Napoli** si prevedono definanziamenti per **28 milioni** di euro con riferimento alle linee di accesso al Brennero (**16 milioni** di euro) e alla circonvallazione di Trento (**12 milioni** di euro). Nel **tratto insulare** è invece previsto un aumento di **33 milioni di euro** destinati al finanziamento del raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo.

Con riferimento a quanto previsto sulle reti del **Core network** l'intervento principale è rappresentato dall'allocazione di **225 milioni** di euro per la tratta Andora-Finale Ligure.

Con riferimento alle **tratte regionali** gli interventi più significativi riguardano le **linee regionali** della **Calabria** e della **Sardegna (100 milioni** di euro per ciascuna regione in linea con quanto richiesto dai pareri parlamentari) le linee del **Piemonte e della Valle d'Aosta (79 milioni** di euro), la **Linea Pontremolese** e dell'**Emilia Romagna (41 milioni** di euro).

Tabella A05 Potenziamento sviluppo infrastrutturale Rete

Per lo sviluppo della rete infrastrutturale della rete **AV/AC Milano-Roma-Napoli**, l'Aggiornamento 2015 al Contratto di programma 2012-2016 conferma un costo complessivo, già integralmente coperto, per 32 miliardi di euro, analogamente a quanto già previsto nel Contratto di programma.

TABELLA B

La **tabella B** 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](#) (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 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.

L'**Aggiornamento 2015 al Contratto di programma** prevede rispetto a tali opere ulteriori finanziamenti per **4.460 milioni** di euro, così articolati:

- con riferimento al **Corridoio Reno-Alpi, 600 milioni** di euro assegnati per il progetto del terzo valico di Giovi. Il costo complessivo dell'opera è indicato in **6.200 milioni** di euro, con disponibilità, a seguito dell'assegnazione delle nuove risorse, per **2187 milioni** di euro.
- con riferimento al **Corridoio Mediterraneo** sono assegnati **1.500 milioni** di euro, per la tratta **Brescia-Verona**, nell'ambito del collegamento AV Milano-Verona (costo complessivo della tratta **3.954 milioni** di euro, costi coperti **2.268 milioni** di euro) e **1.500 milioni** di euro per la tratta **Verona-Padova** (costo complessivo, aggiornato dall'accordo tra Ministero e RFI del 9 dicembre 2014, **4.153 milioni** di euro, costi coperti **1869 milioni** di euro).
- con riferimento al **Corridoio Scandinavo Mediterraneo**: al nuovo valico del Brennero sono assegnati **869 milioni** di euro (oltre agli 840 milioni di euro provenienti dalle risorse statali vi sono anche 29 milioni di euro derivanti da finanziamenti degli enti locali). Con riguardo a tale opera la relazione ministeriale segnala che la stessa ha registrato una riduzione del costo da **4.865 milioni** di euro a **4.400 milioni** di euro (derivante dall'applicazione di un coefficiente inflattivo più contenuto rispetto a quello precedente). Le risorse disponibili sono pari a **1757 milioni** di euro.

Il Cipe nella seduta dell'1 maggio 2016 ha approvato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero dal valore complessivo di 1,25 miliardi di euro, assegnando a Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI) per l'intervento circa un miliardo di euro, di cui: 200 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'[articolo 1, comma 176, della legge 228/2012](#) (Legge di stabilità 2013) come rifinanziato dalla [legge n. 208/2015](#) (Legge di stabilità per il 2016, tabella E); 480,797 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'[articolo 1, comma 86, della legge n. 266/2005](#) (legge finanziaria 2006) come rifinanziato dalla [legge n. 208/2015](#) (legge di stabilità per il 2016, tabella E); 355,018 milioni di euro a valere sulle risorse nazionali già stanziare per i primi tre lotti costruttivi e rese disponibili dall'ottenimento di cofinanziamenti europei Connecting Europe Facility (CEF) per il quadriennio 2016 - 2019; il Comitato ha altresì preso atto che sono stati assegnati dall'Unione europea, per il suddetto 4° Lotto Costruttivo, risorse CEF per 214,185 milioni di euro, ha individuato una nuova articolazione dei lotti costruttivi rispetto a quella di cui alla delibera n. 44/2015 e ha preso atto della modifica del cronoprogramma.

Relazioni e pareri allegati

Lo Schema di contratto è corredato da una relazione informativa e da una sintesi delle principali variazioni predisposte dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. E' inoltre allegata la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 23 dicembre 2015, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 2016, n. 98.

