



Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di programma 2017-2021- parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa

Atto del Governo 160

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	160
Titolo:	Aggiornamento 2018-2019 dello schema di contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa
Norma di riferimento:	Trasmesso ai sensi dell' articolo 1, commi 1 e 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238

	Senato	Camera
Date:		
presentato:	5/2/2020	7/2/2020
annuncio:	11/02/2020	11/2/2020
assegnazione:	11/2/2020	11/2/2020
termine per l'espressione del parere:	12/3/2020	12/3/2020
Commissione competente:	8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	IX Trasporti

Contenuto

L'aggiornamento al contratto di programma 2017-2021 all'esame della Commissione riassume le modifiche intervenute nel portafoglio degli investimenti derivanti dalla destinazione di nuove risorse e dalle riduzioni delle stesse con riferimento a due anni: il 2018 e il 2019.

Il contesto normativo

Il **Contratto di Programma RFI - parte Investimenti 2017-2021 tra MIT ed RFI S.p.A.**, è stato sottoscritto da RFI S.p.A il 20 dicembre 2018 e dal Ministero delle infrastrutture e Trasporti il 28 gennaio 2019 ed è divenuto operativo dal 9 maggio 2019 con la registrazione alla Corte dei Conti del [decreto ministeriale MIT-MEF n. 87 del 7 marzo 2019](#) di approvazione del Contratto.

Sullo schema di Contratto avevano espresso il proprio **parere** le competenti **Commissioni parlamentari** di Camera e Senato: la IX Commissione della Camera aveva espresso il [parere](#) il 25 ottobre 2018, e la 8a Commissione del Senato il 24 ottobre 2018. Le **condizioni** espresse nei pareri sono state cinque e hanno riguardato in sintesi i seguenti interventi: - Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari e tratta Ronchi dei Legionari-Trieste; - Nuova linea Trieste-Divaca; - Nodo AV di Firenze, stazione in zona Belfiore-Macelli; - Raddoppi selettivi o integrali di linea; - Elettrificazione e/o applicazione di tecnologie «zero emission». Oltre a queste sono state espresse cinquantotto **osservazioni** principalmente riferite alla possibilità di elaborare studi di fattibilità di interventi non ancora previsti nel Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti. Sul Contratto era stato espresso parere positivo, con raccomandazioni, dal CIPE con Delibera n. 66 del 8 agosto 2017. *Sul seguito di tali condizioni ed osservazioni si veda il relativo paragrafo.*

L'**aggiornamento 2018/2019 del Contratto di programma 2017-2021 parte investimenti**, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. viene **predisposto sia per tenere conto**

degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto che delle **modificazioni alle risorse finanziarie** intervenute nello stesso tempo.

L'**Aggiornamento 2018/2019** del Contratto di Programma – Parte Investimenti, **contiene modifiche sostanziali** e segue pertanto l'iter approvativo previsto dalla legge n. 238/93, come modificata dall'art.15 comma 1-bis della Legge 4 dicembre 2017 n. 172, che prevede in questo caso il **parere delle competenti Commissioni parlamentari**, mentre nel caso di aggiornamenti che non comportino modifiche sostanziali e finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, è prevista la mera trasmissione di una nota informativa al Parlamento.

L'aggiornamento è predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente Contratto 2017-2021, che prevede 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, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto stesso.

Per quanto riguarda i profili finanziari, il comma 3 dello stesso articolo 2 prevede che: "in conseguenza di disposizioni normative o delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto".

Nelle premesse dell'Aggiornamento si evidenzia che, oltre alle modifiche legislative e finanziarie intervenute, l'Aggiornamento 2018/2019 tiene altresì conto delle raccomandazioni formulate dalla Corte dei Conti, in occasione della registrazione e delle osservazioni dell'Autorità di Regolazione e Trasporti contenute nel parere n.11 del 30 novembre 2017, nonché delle condizioni ed osservazioni delle competenti Commissioni Parlamentari contenute nei pareri rilasciati rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre 2018.

I principali interventi normativi successivi alla stipula del Contratto 2017/2021, che hanno avuto impatto sul Contratto e riportati nel preambolo dell'Aggiornamento, sono in sintesi i seguenti:

- o il **decreto Legge n. 148 del 2017** (conv. dalla legge n. 172/2017), che ha autorizzato la spesa di 420 milioni di euro per l'anno 2017 per il finanziamento del contratto di programma ed è intervenuto sull'assegnazione ad RFI di somme accantonate in esenzione fiscale dalle società Autobrennero Spa e che ha inoltre ha apportato modifiche alla disciplina della legge n. 238/1993 prevedendo la sola trasmissione di una nota informativa al Parlamento nel caso di modifiche non sostanziali al Contratto di programma;
- o la **delibera CIPE n.98 del 22 dicembre 2017**, che ha approvato il I Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (delibera n. 54/2016) con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di circa 2.092,5 milioni di euro;
- o la **delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018** che ha approvato il II Addendum al Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 con assegnazione di ulteriori risorse ad investimenti ferroviari per un totale di 104,50 milioni di euro e la **delibera CIPE n. 26 del 2018** che ha esteso all'anno 2025 (anziché 2023), il limite temporale dell'articolazione finanziaria delle programmazioni del Fondo Sviluppo e Coesione;
- o la **legge di Bilancio 2018** (n. 205 del 2017) che ha **rifinanziato il Fondo per lo sviluppo infrastrutturale** del paese previsto dalla legge n. 232/2016, poi ripartito con Decreto Ministeriale 6 agosto 2018 ed ha prorogato fino al 31 dicembre 2020 la nomina dell'Amministratore Delegato di R.F.I. S.p.A. a Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari e Messina-Catania Palermo;
- o il **decreto legge n. 119/2018** (conv. dalla legge n. 136/2018) che ha autorizzato la spesa di 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del Contratto di programma (compensato da un'identica riduzione di risorse nella legge di bilancio 2019);
- o la **legge di bilancio 2019** (legge n. 145/2018) che ha istituito nello stato di previsione del MEF (cap.7557), un apposito **Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato** e lo sviluppo del Paese, con una dotazione complessiva di 43,6 mld di euro ed ha previsto che i Contratti di programma con RFI siano predisposti destinando agli interventi nel territorio composto dalle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (34%); inoltre ha stabilito che in sede di aggiornamento del Contratto di programma, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, sia destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale;
- o il **decreto legge n. 32/2019** (conv. dalla legge n. 55/2019 c.d. "sblocca cantieri") che è intervenuto sul finanziamento di una serie di interventi relativi al **nodo ferroviario di Genova** nell'ambito delle risorse del Contratto di programma con RFI.

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

L'assetto del sistema ferroviario italiano è, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, caratterizzato dalla 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 **Rete ferroviaria italiana spa** (RFI), società che è titolare della **concessione sessantennale della**

rete (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000), e **Trenitalia**, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Su tale struttura è intervenuto il [decreto legislativo n. 112/2015](#), di attuazione della direttiva c.d. Recast n. 2012/34/UE che **ha istituito lo spazio ferroviario unico europeo**, provvedendo alla rifusione delle precedenti direttive CE in materia ferroviaria ed il cui articolo 15, comma 1 prevede che i **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI S.p.a) e lo Stato** siano disciplinati da un **atto di concessione e da uno o più contratti di programma**.

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 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.

I **contratti di programma**, in base all'art. 15 del D.Lgs. n. 112/2015, sono stipulati per un periodo **minimo di cinque anni** e sono sottoposti, sulla base della disciplina prevista dalla [legge n. 238 del 1993](#), al **parere parlamentare** da rendersi entro 30 giorni dalla presentazione. Tali pareri erano originariamente resi dalle Camere sia sul testo dei contratti di programma **che dei relativi aggiornamenti**. Il [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15, comma 1-bis) ha però limitato il **parere parlamentare** ai contratti di programma e ai **solli aggiornamenti che contengano modifiche sostanziali**. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

L'[articolo 5 del decreto legislativo n. 112/2015](#) ha introdotto anche l'obbligo della **separazione contabile** nei bilanci delle **attività** connesse alla prestazione di **servizi di trasporto** da quelle connesse alla **gestione dell'infrastruttura ferroviaria** ed il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile. I conti relativi ai diversi settori di attività sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

Il **gestore dell'infrastruttura ferroviaria** è responsabile, in base all'art. 11, co. 3 del D.Lgs. n. 112/2015, dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri.

L'**indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria** è stata ulteriormente rafforzata dalle norme del [decreto legislativo n. 139 del 2018](#), di attuazione della direttiva (UE) 2016/2370, facente parte del **quarto pacchetto ferroviario**.

Si ricorda infatti che a livello europeo è stato completato l'iter del **quarto pacchetto ferroviario** che innova profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario. A completamento degli interventi normativi necessari al recepimento del quarto pacchetto ferroviario, con la legge di delegazione europea 2016-2017 ([legge n. 163 del 2017](#)) era stata conferita al Governo la delega per il recepimento delle ultime tre direttive rientranti nell'ambito del pacchetto:

- la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, recepita con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57;
- la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, recepita con il [Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#);
- la direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria, recepita con il [decreto legislativo n.139 del 2018](#).

In particolare, il decreto legislativo 139/2018, di recepimento delle disposizioni della direttiva UE 2016/2370, introduce importanti novità con riguardo al **rafforzamento dell'indipendenza e dell'imparzialità del gestore** dell'infrastruttura con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente, prevedendo che nelle imprese a integrazione verticale il gestore dell'infrastruttura sia un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa (art. 11), come previsto dalla direttiva. Il decreto legislativo modifica il decreto legislativo n.112 del 2015 attraverso norme volte ad evitare che l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita l'indipendenza (nuovi artt. 11 e 11-bis). Si consente poi, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 11-quater). Specifiche norme riguardano la trasparenza finanziaria relativa alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti fondi pubblici e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità).

Il principio di imparzialità e di trasparenza si riferisce anche alla gestione del traffico. Il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le informazioni relative sia

all'interruzione del traffico che agli interventi di manutenzione e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 11-ter). E' previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 11-sexies e 11-septies).

In base al **D.Lgs. n. 112/2015**, i contratti di programma devono essere stipulati nel rispetto dei principi e parametri fondamentali che sono indicati nell'allegato II al decreto stesso (che indica in dettaglio il contenuto minimo che deve avere il contratto di programma) e le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e devono coprire l'intera durata del contratto.

Nei contratti di programma è disciplinata (art. 15, comma 3), nel rispetto degli [articoli 93, 107 e 108 TFUE](#), **separatamente, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti** ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, **e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria** finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato. Inoltre, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario (comma 4).

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.

A partire dal 2013, in esecuzione della Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del 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 ferroviaria.

Oggetto principale del CdP-S è la **disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete ferroviaria nazionale** per interventi:

- "ordinari" (finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento);
- "straordinari" (volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza).

Si ricorda che lo schema di **Contratto di programma Parte Servizi 2016-2021**, concluso tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e favorevolmente esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, è stato presentato alla Camera (AG 374) l'11 gennaio 2017 e trasmesso alla Commissione IX che ha espresso il proprio parere nella seduta dell'8 febbraio 2017. Il [Contratto di Programma 2016-2021 -parte Servizi](#) è stato quindi sottoscritto il 14 giugno 2017 ed è divenuto operativo operativo dal 02/10/2017 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del DM di approvazione. Per il periodo 2016-2021 il Contratto di Programma- parte Servizi prevede un ammontare di fabbisogni complessivi a circa 10,5 miliardi (media annua circa 1,8 mld).

L'aggiornamento 2018/2019 del Contratto: struttura

In questo paragrafo sarà descritta la struttura del documento con indicazione delle pagine alle quali fare riferimento per ciascuna "parte" del medesimo. A tale scopo si utilizzeranno i numeri di pagina [del documento scaricabile in formato PDF](#) concernente l'A.G. 160.

La **struttura dell'Aggiornamento 2018/2019** del contratto di programma 2017-2021, parte investimenti,

ricalca quella del contratto, con alcuni elementi di novità.

Viene innanzi tutto (**pagg. 3-9**) 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. *il successivo paragrafo*).

Seguono gli interventi sull'articolato del Contratto di programma (**pagg. 9-12**). In questo primo Aggiornamento sono presenti **due articoli**: l'**articolo 1 modifica le Tabelle e le Tavole** contenuti nel Contratto di programma e prevede che la **Relazione** informativa allegata all'Aggiornamento, a sua volta, integri ed aggiorni la relazione allegata al Contratto di programma.

L'**articolo 2** dell'Aggiornamento modifica i seguenti articoli del Contratto:

- l'articolo 2, relativamente ad alcune **definizioni**;
- l'articolo 4, relativo agli obblighi del Gestore;
- l'articolo 5, sul riconoscimento degli **interventi realizzati e dei pagamenti**;
- l'articolo 8, sugli **indicatori di performance** al mancato rispetto dei quali consegue l'irrogazione di penali. Tale modifica recepisce una raccomandazione formulata dalla delibera CIPE n.66 del 2017.

Sul contenuto dettagliato delle modifiche si veda l'apposito paragrafo.

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 cinque **Tavole di sintesi** e quattro **Tabelle** che **costituiscono parte integrante del Contratto**.

Le **tavole di sintesi** sono le seguenti:

- **Figura 1: Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (pag. 14)**;
- **Figura 2- Fabbisogni finanziari programmatici (pag. 15)**;
- **Tavola 1: Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario (pag. 16)**;
- **Tavola 1-bis: Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione (pag. 17)**;
- **Tavola 2: Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B (pag. 18)**.

Le **Tabelle**, corrispondenti a differenti tipologie di investimento, rappresentano lo strumento di esame analitico del contratto di maggior interesse.

Le **tabella A** contempla infatti il **portafoglio investimenti in corso e programmatici** descrivendo e organizzando in quadri sintetici il complesso degli interventi finanziati o programmati. In particolare lo schema contiene non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza dell'aggiornamento al contratto ma anche quelli relativi alla parte residua del contratto, quelli afferenti al piano decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni), nonché un'indicazione, in un'apposita sezione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026).

Gli **investimenti sono descritti secondo due punti di vista**.

In **primo luogo essi vengono classificati per status attuativo e finanziario, tenendo cioè conto della misura e del tempo di finanziamento del fabbisogno (pagg. 20-75)**. Pertanto sono indicati:

- i programmi pluriennali di intervento (classe a);
- le opere la cui realizzazione è integralmente finanziata, nell'anno 2018/2019 (classe b);

Nelle sezioni successive è contenuta **la parte programmatica del Piano**, in coerenza con quanto segnalato dal CIPE, in particolare:

- gli interventi prioritari, il cui fabbisogno si intende finanziare nel quinquennio (classe c);

Al riguardo andrebbe valutata la collocazione in questo quadro del progetto di raddoppio della Udine-Palmanova-Cervignano (codice 1133b) che prevede un fabbisogno di 345 milioni di euro per il periodo 2022-2026 e che parrebbe quindi più propriamente riconducibile agli interventi in progettazione (quindi nella classe d)

- gli interventi in progettazione dei quali si stima di finanziare il fabbisogno nel quinquennio successivo al contratto (classe d);
- gli interventi in programma rispetto ai quali il fabbisogno finanziario è stimato oltre la durata del piano (ossia oltre il 2026).

In **secondo luogo i medesimi interventi** sono organizzati **per classe tipologica di destinazione**, in nove classi tipologiche. In ciascuna di esse sono ricompresi sia gli interventi contenuti nella parte sostanziale del contratto, sia quelli contenuti nella sezione programmatica (**pagg. 79-127**). Le classi tipologiche sono:

A01 sicurezza ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge;

A02 tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;

A03 valorizzazione turistica delle ferrovie minori;

A04 valorizzazione delle reti regionali;

I programmi A01-A04 sono tutti accomunati dalla definizione "programmi prioritari ferrovie".

A05 programmi città metropolitane;

A06 programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete;

A07 programma aeroporti - accessibilità su ferro;

A08 interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale;

A09 sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

La **tabella B** presente successivamente alla tabella A in entrambe le classificazioni, riporta i progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali per classe tipologica di destinazione (**pagg. 76-78 e pagg. 128-130**);

Dopo le tabelle A e B sono la **Tabella C** che indica le opere ultimate al 31.12.2018 (**pagg. 131-138**) e la **tabella D** che indica i crediti della società verso i Ministeri competenti (**pagg. 139-140**).

La struttura dell'**aggiornamento del contratto di programma 2018/2019** dopo le tabelle **prevede una relazione informativa (pagg. 141-188)**, che ai sensi del comma 2 dell'articolo 1, costituisce parte integrante integrando ed aggiornando la precedente relazione informativa allegata al contratto 2017-2021. A tale relazione informativa sono annesse **9 appendici**. Successivamente ad esse (**pagg. 1282-1364**) si trova il **Documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti, datato luglio 2019, su cui si veda l'apposito paragrafo**.

I contenuti delle appendici

Si riportano di seguito sinteticamente i contenuti delle 9 appendici alla relazione informativa.

L'**appendice 1 (pagg. 189-193)** contiene il **dettaglio delle delibere CIPE per intervento**. Il CIPE, con la delibera 112/2015, aveva richiesto che le tabelle del contratto di programma dovessero contenere, anche le delibere CIPE relative a ciascun intervento, con le quali erano stati autorizzati i relativi finanziamenti. Tali informazioni non sono in effetti contenute nelle tabelle ma sono riportate in tale appendice. In particolare, oltre al numero della delibera sono indicati il CUP dell'intervento, il titolo del progetto e la tipologia della delibera stessa (approvazione progettuale, assegnazione di risorse, vincolo esproprio/rinnovo, raccomandazione) ed alcune informazioni ulteriori contenute nel campo note (ad esempio l'eventuale annullamento della delibera).

L'**appendice 2 (pagg. 194-202)** contiene l'**indicazione dei CUP (codici unici di progetto)** riferiti ai programmi del Contratto di programma 2017-2021 con indicazione della tabella e della riga del contratto di programma al quale il codice si riferisce, dando così seguito a una delle richieste formulate dal CIPE.

L'**appendice 3 (pagg. 203-779)** **costituisce la parte più ricca di informazione di dettaglio della documentazione allegata in quanto contiene le schede riferite a tutti gli interventi previsti dall'Aggiornamento 2018/2019 al Contratto di programma 2017-2021 fornendo informazioni in merito ai programmi di intervento** ed in generale una sintetica descrizione dei programmi e degli interventi nonché degli obiettivi generali dei medesimi, l'inquadramento strategico, un riepilogo del quadro finanziario, dei costi e delle coperture finanziarie riferiti a ciascun programma ed intervento, **lo stato di avanzamento dell'intervento e, con specifico riferimento ai programmi di intervento, un cronoprogramma con indicazione del CUP di riferimento e, in aggiunta a quanto previsto dalle schede al contratto di programma, l'indicatore di priorità dell'intervento** L'appendice consta di **576 pagine**.

L'**appendice 4 (pagg. 780-1170)** contiene la descrizione **dell'evoluzione del portafoglio dal contratto di programma 2017-2021 alla nuova previsione** dei costi indicata nell'aggiornamento 2018 al **contratto di programma 2017-2021**, indicando, per ciascuna variazione, la ragione della variazione (opere ultimate, riclassifiche, variazioni di costo, variazione del perimetro dei progetti, nuove esigenze e variazione al perimetro dei programmi).

Successivamente alla parte tabellare di questa appendice (pagg. **780-812**), conformemente alla richiesta che aveva formulato il CIPE, nella delibera del 7 agosto 2017, sono riportati per i nuovi interventi i dossier ex ante, integrati con un'analisi costi-benefici. In particolare si ritrovano:

- il dossier *ex ante* concernente "Adeguamento prestazionale e *upgrading* infrastrutturale e tecnologico Genova – Ventimiglia/La Spezia" (pagg. **813-826**);
- l'Analisi costi-efficacia relativa al piano di implementazione ERMTS sull'infrastruttura ferroviaria nazionale - Revisione B (pagg. **827-856**);
- il dossier *ex ante* concernente "Piano sicurezza e armamento" (pagg. **857-869**);
- il dossier *ex ante* concernente "Piano Stazioni - Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale - Nuovo progetto di riqualificazione delle aree esterne in asset" (pagg. **870-890**);
- il dossier *ex ante* concernente "Piano Stazioni - Easy e Smart Station: innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro; miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori" (pagg. **891-915**);
- il dossier *ex ante* concernente "Programmi prioritari ferrovie- Valorizzazione turistica delle ferrovie minori" (pagg. **916-926**);
- il dossier *ex ante* concernente "Raddoppio Milano-Mortara" (pagg. **927-942**);
- il dossier *ex ante* concernente "Potenziamento infrastrutturale Orte- Falconara" (pagg. **943-968**);
- il dossier *ex ante* concernente "Nuova linea Ferrandina-Matera-La Martella" (pagg. **969-988**);

- il dossier *ex ante* concernente "Potenziamento linea Gallarate-Rho" (pagg. **989-1012**);
- il dossier *ex ante* concernente la linea "Pescara-Roma" (pagg. **1013-1043**);
- il dossier *ex ante* concernente "Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano" (pagg. **1044-1062**);
- il dossier *ex ante* concernente "Raddoppio Campoleone-Aprilia" (pagg. **1063-1076**);
- il dossier *ex ante* concernente "Potenziamento linea Ponte San Pietro - Bergamo -Montello" (pagg. **1077-1098**);
- il dossier *ex ante* concernente "Potenziamento linea Empoli-Siena" (pagg. **1099-1123**);
- il dossier *ex ante* concernente "Linea Potenza-Foggia ammodernamento" (pagg. **1124-1146**);
- il dossier *ex ante* concernente "Interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste C. Marzio" e "Potenziamento degli impianti ferroviari a servizio del porto di trieste, ulteriore fase" (pagg. **1147-1170**);

L'**appendice 5** (pagg. **1171-1196**) individua per ciascun programma ed intervento l'**evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento** indicando, in forma aggregata, gli interventi ultimati, le ulteriori riclassifiche della spesa, i definanziamenti e i rifinanziamenti (imputati ai diversi soggetti ed ambiti) le rimodulazioni e, infine, il valore indicato nell'aggiornamento 2018/2019 al contratto di programma 2017-2021.

L'**appendice 6** (pagg. **1197-1199**) contiene una relazione concernente gli **interventi finanziati dall'articolo 7-ter del Decreto Legge 43/2013** che ha assegnato risorse (pari a 1.200 milioni di euro) per alcuni specifici interventi (la maggior parte, 802 milioni di euro, per il terzo valico di Giovi).

L'**appendice 7** (pagg. **1200-1270**) contiene una **tabella informativa che riepiloga per aree geografiche la ripartizione degli investimenti**. I **principali** investimenti sono poi **raggruppati per regione**, in tal modo dando seguito a una delle richieste del CIPE nella delibera del 7 agosto 2018.

L'**appendice 8** (pagg. **1271-1274**) contiene la **metodologia** di calcolo degli **indicatori di performance** disciplinati dall'articolo 8 dello schema di contratto all'esame.

L'**appendice 9** (pagg. **1275-1281**) contiene infine le informazioni relative al **recepimento delle osservazioni parlamentari** con riferimento ai pareri espressi dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica sullo schema di contratto di programma 2017-2021.

Le modifiche all'articolo

L'Aggiornamento al contratto di programma presenta **due articoli**.

L'**articolo 1** **modifica le Tabelle e le Tavole** contenuti nel Contratto di programma e prevede che la **Relazione** informativa allegata all'Aggiornamento, a sua volta, integri ed aggiorni la relazione allegata al Contratto di programma.

L'**articolo 2** dell'Aggiornamento **modifica i seguenti articoli del Contratto**:

- **l'articolo 2**, relativamente ad alcune **definizioni**;

In particolare la **prima modifica** riguarda la **definizione di cui alla lettera d)** e consiste nell'introdurre una definizione del tutto nuova del **dossier di valutazione ex ante**, che viene **rinominato dossier ex ante**. Nel testo del Contratto di programma vigente esso è definito come "il documento che viene elaborato con la prima fase del Progetto di Fattibilità ed aggiornato dopo gli esiti delle successive fasi di progettazione:

(i) finalizzato a supportare la valutazione ex ante per il finanziamento della realizzazione del programma o progetto di investimento opportunamente strutturato nei contenuti, coerente con le "Linee guida del Ministero delle infrastrutture e trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento, a verificare la redditività e a quantificare i costi ed i tempi di realizzazione, nonché a dare evidenza dei costi differenziali di gestione derivanti sia dalla messa in esercizio delle opere realizzate sia dall'opzione di non procedere all'investimento,

(ii) integrato da un'analisi costi/benefici o costi/efficacia che valuti gli impatti in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale derivanti dalla diversione modale generata dal progetto.

La **nuova definizione** prevede invece che esso sia:

"il documento che viene elaborato per **quei progetti e programmi che non erano presenti nel precedente contratto/aggiornamento contrattuale o che registrano variazioni di costo superiori al 10%** o su specifica richiesta del MIT che, sottoposti alla fase di valutazione del DVPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), hanno un grado di priorità che li rende eleggibili (*rectius*: eligibili) a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare. Il documento è finalizzato all'istruttoria del Contratto di Programma e dei suoi aggiornamenti ed è opportunamente strutturato nei contenuti con la descrizione del perimetro di intervento, dei tempi, dei costi e degli obiettivi perseguiti ed eventualmente integrato, su richiesta dei ministeri competenti, da ulteriori analisi in funzione della complessità e della tipologia dell'investimento".

Si tratta quindi di un documento eventuale e con struttura e contenuti diversi rispetto a quelli attualmente previsti.

la **seconda modifica** concerne la **lettera m)** e riguarda la **definizione del "progetto di fattibilità"** che viene ridefinito "progetto di fattibilità tecnico-economica". In tal caso la modifica consiste nella soppressione del secondo periodo che faceva riferimento al dossier di valutazione *ex ante*;

la **terza modifica** concerne la **lettera q)**, che contiene la **definizione dello studio di pre-fattibilità a cura del proponente**: le modifiche consistono nella sostituzione delle parole "programma o progetto" di investimento con la parola proposta di investimento, e nella previsione che la stessa proposta, una volta concluso l'iter di formazione, sia inviata al MIT per le valutazioni di competenza. Si precisa poi che "Qualora la proposta d'investimento venga valutata positivamente verrà sottoposta alla fase di valutazione del DVPPPI (coerentemente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 82/2018), per l'eleggibilità (*rectius*: eleggibilità) a finanziamento in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare e la documentazione disponibile verrà inserita nell'istruttoria nei successivi aggiornamenti contrattuali".

Viene poi inserita una nuova **lettera s)** volta a definire il DVPPPI ossia il Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti. Si tratta dello **strumento di valutazione riferito a tutti gli investimenti ricompresi nel portafoglio** del contratto che manifestano fabbisogni finanziari, che evidenzia la metodologia con cui sono individuati:

- i progetti di investimento che presentano caratteristiche di maturità e con ritorni tecnico-prestazionali;
- il livello di cantierabilità dei programmi di investimento da cui deriva il dimensionamento del fabbisogno finanziario i quali possono essere considerati eleggibili (*rectius*: eleggibili) in termini di priorità di finanziamento per la contrattualizzazione nel Contratto di programma-parte investimenti.

- **l'articolo 4**, che concerne gli **obblighi del Gestore**;

In particolare forma oggetto di modifica **la lettera d) del comma 1** che disciplina gli obblighi di trasmissione documentale da parte del gestore della rete. Si sopprime il riferimento alla predisposizione e all'aggiornamento del documento pluriennale di programmazione e si inserisce il riferimento al DVPPPI aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità. Resta fermo che tale invio documentale è funzionale al dimensionamento delle risorse da iscriverne nella futura legge di bilancio. Vengono poi espunti i riferimenti alla documentazione di accompagnamento delle schede informative (con particolare riferimento agli studi di pre-fattibilità, per i quali la nuova formulazione dell'articolo 2 ha previsto un diverso *iter* di comunicazione, e al dossier di valutazione *ex ante*).

- **l'articolo 5**, sul riconoscimento degli **interventi realizzati ed i pagamenti**;

La modifica concerne la modalità di erogazione delle risorse di cui al piano di gestione n. 2 del capitolo 7122 che vengono erogate in ragione di 12 rate di pari importo a differenza delle altre risorse insistenti su tale capitolo di spesa che sono erogate "in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali surplus/deficit di incassi del semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo". Viene poi espunto il riferimento alle risorse insistenti sul capitolo 7563 del MIT per la tratta Andora-Finale Ligure e vengono aggiornati i riferimenti ai capitoli di bilancio cui fanno riferimento le risorse assegnate ai sensi del decreto-legge n. 133 del 2014.

- **l'articolo 8**, sugli **indicatori di performance**, che rilevano **ai fini dell'eventuale applicazioni delle penali**.

La modifica consiste nell'inserimento di due commi (2-bis e 2-ter) volti ad introdurre **nuovi indicatori di performance**. In particolare il nuovo comma 2-bis prevede nuovi indicatori che si applicano ai "programmi di investimento costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione generalmente estesi ad ampi porzioni dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale": quindi viene costruito un **indicatore per ciascuno dei "Programmi prioritari per ferrovie" contenuti nelle tabelle A01-sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge e A02-Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento**. Per tali programmi è prevista l'applicazione della **penale qualora si verifichi uno scostamento di almeno il 30 per cento rispetto all'indicatore**.

Il nuovo comma 2-ter prevede inoltre l'applicazione di una **nuova metodologia di valutazione di performance** anche per i "**progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti**", che prevede l'applicazione di **penali** per il Gestore, con scostamenti superiori al 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate. Si tratta quindi di una nuova tipologia di valutazione che riguarda le fasi progettuali precedenti alla progettazione esecutiva.

Rimane invece invariato quanto già previsto nel Contratto 2017-2021 con riferimento all'indicatore di *performance* previsto dai commi 1 e 2 dell'articolo 8, che si riferisce espressamente ai progetti di investimento elencati nelle tabelle da A03 ad A09, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva, e non ai programmi. Per tali progetti lo scostamento minimo che dà luogo all'applicazione della

penale rimane pari al 15%

Tutte le metodologie di calcolo degli Indicatori di *performance* e delle relative penali sono illustrate in dettaglio nell'**Appendice 8**.

Il comma 6, non modificato, prevede comunque che l'importo complessivo delle penali previste dal Contratto non possa superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milione di euro.

Il nuovo comma 7, introdotto nell'aggiornamento, prevede poi che il nuovo sistema di irrogazione delle penali, introdotto dai commi 2-bis e 2-ter produca i suoi effetti sul portafoglio delle opere in corso del vigente CdP-I e sui nuovi inserimenti dei singoli aggiornamenti annuali a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione del decreto MIT/MEF di approvazione della metodologia e dell'aggiornamento del CdP-I presso la Corte dei Conti.

Le modifiche al quadro finanziario

L'**Aggiornamento del Contratto di programma 2017-2021 prevede significative modifiche al quadro finanziario** (cfr. nella Tavole di sintesi la Figura 1), in particolare:

- una **variazione in aumento dei finanziamenti**, per un valore complessivo di circa **15.863,21 milioni di euro**,
- una **riduzione** di risorse per circa **503,31 milioni di euro**.

Pertanto si registra un **saldo dei finanziamenti pari a +15.359,9 milioni di euro**.

In dettaglio, la **riduzione delle risorse finanziarie** intervenuta dalla sottoscrizione dell'atto originario, **per complessivi 503,31 milioni €**, è il risultato dalle seguenti **variazioni**:

- - **225,00 milioni €** di cui 180 mln di euro quale definanziamento disposto ai sensi della c.d. Legge di Bilancio 2019 sul capitolo di bilancio MIT 7563 Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure per le annualità 2019-2030 e 45 mln di euro quale azzeramento del credito maturato verso il MIT, per le quote stanziato nelle annualità 2016-2018 come comunicato con nota MIT n.1303 del 26 febbraio 2019, in quanto non utilizzabili per l'avvio di alcuna fase funzionale dell'intervento;
- - **72,00 milioni €** a seguito della riprogrammazione del Fondo Sviluppo e coesione 2014-2020 (Cabina di Regia) richiesto dalle Regioni Puglia e Veneto;
- - **9,56 milioni €** di riduzione di risorse assegnate dal Decreto Legge Sblocca Italia (DL 133/2014);
- - **17,25 milioni €** di riduzione di risorse UE per il ciclo di programmazione 2007- 2013;
- - **38,58 milioni €** a seguito riprogrammazione risorse a carico dei fondi PON-FESR (2007-2013 e 2014-2020) e PAC 2007-2013;
- - **118,33 milioni €** di riduzione di risorse derivanti da modifiche a quanto previsto nei Patti Sud (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020);
- - **22,58 milioni €** di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con gli Enti Locali, anche a seguito della rendicontazione finale e della conclusione degli interventi ammessi a valere sul Programma Operativo Regionale Lombardia 2007-2013 e Programma Operativo Regionale Lazio 2007-2013.

L'**aumento delle risorse finanziarie, per complessivi 15.863,21 milioni €**, è il risultato delle seguenti **variazioni**:

- **+ 7.263,74 milioni €** quale quota del Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (cap.7557/MEF) in base all'art.1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019;
- **+ 5.900 milioni €** quale quota del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese istituito dall'art.1 commi 140-142 della legge di Bilancio 2017 e rifinanziato dalla legge di Bilancio 2018;
- **+ 2.197 milioni €** a valere del I e II addendum al "Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020";
- **+ 26,53 milioni €** quale ridestinazione al CdP-Investimenti di quota parte delle risorse, a valere del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2, trasferite al CdP-Servizi 2016-2021 con l'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 per un importo pari a 21,40 mln di euro e con il CdP-I 2017-2021 per un importo di 7,14 mln di euro a copertura del fabbisogno derivante dal definanziamento operato dalla Delibera CIPE n. 36 del 2016. Tale ridestinazione è stata effettuata per effetto del sopravvenuto finanziamento a valere del Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) di pari importo per interventi contrattualizzati all'interno del CdP-S 2016-2021;
- **+ 23 milioni €** per la realizzazione dell'intervento: "Sistema Ferroviario Metropolitano – tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.;
- **+ 2,5 milioni €** per la realizzazione dell'intervento di ultimo miglio ferroviario, relativo al Porto di Livorno "Realizzazione dello scavalco ferroviario della linea ferroviaria costiera", a valere del "Fondo per le infrastrutture portuali" finanziato con le risorse del "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese", e ripartito dal Decreto Ministeriale n.71 del 28 febbraio 2018;
- **+ 28,62 milioni €** a valere del "Fondo per le Infrastrutture ferroviarie e stradali", di cui 0,04 mln di euro relativi al progetto "Linea AV/AC Treviglio-Brescia" e 28,57 mln relativi al progetto "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi". Tali maggiori risorse sono emerse a seguito di approfondimenti

- contabili con il MIT e saranno reimpiegate nei rispettivi interventi;
- **+ 6,36 milioni €** di risorse a valere del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020";
- **+ 36,72 milioni €** di risorse derivanti dal programma europeo CEF (*Connecting Europe Facility*) 2014-2020, call 2016;
- **+ 378,75 milioni €** di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli di Intesa con Enti Locali, aggiornamento "Patti Sud", autofinanziamento ed altro.

Sono poi indicate le seguenti **variazioni a saldo zero**:

- **420 milioni €** recati dal DL n. 148/2017 per l'anno 2017 (c.d Decreto Fiscale 2017) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2018 dalla Legge di Bilancio 2018 sul capitolo MEF 7122/pg2;
- **600 milioni €** recati dal DL n. 119/2018 per l'anno 2018 (c.d Decreto Fiscale 2018) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell'anno 2019 dalla Legge di Bilancio 2019;
- **795,90 milioni €** di risorse già contrattualizzate e rimodulate a favore di interventi improcrastinabili.

Il valore del **portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019** del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a **79.197,87 milioni** di euro in crescita di **13.240,37 milioni euro** rispetto ai **65.957,49 milioni** di euro del Contratto di Programma 2017-2021. Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (**+15.359,9 milioni di euro**) ridotto delle risorse relative alle **opere ultimate (pari a 2.119,54 milioni di euro)**. Le **opere ultimate** incluse nel contratto di programma sono pertanto pari a **62.787,68 milioni di euro**.

I principali interventi oggetto di finanziamento

Si riporta di seguito una **rassegna degli interventi** per i quali si prevede la destinazione di ulteriori risorse, suddivisi **in relazione alle diverse classi tipologiche di intervento**.

Si precisa che le risorse di cui si tratta nell'ambito del presente dossier per le diverse classi tipologiche sono **quelle già finanziate per gli anni 2018/2019 che costituiscono le uniche oggetto di specifici vincoli giuridici tra le parti. Si rimanda invece alle tabelle allegate al contratto** per l'analisi di dettaglio dei fabbisogni finanziari **per il periodo 2020-2021** (ossia nel periodo di vigenza del contratto di programma, per i **quali sarà necessario individuare il finanziamento ivi indicato**) e per il periodo 2022-2026 (inclusi nel piano decennale **ma che formeranno oggetto del prossimo contratto di programma**).

Allo stesso modo si rinvia alle **tabelle** per gli interventi **programmati oltre piano (oltre cioè il 2026)** segnalando che il relativo scenario di riferimento (e quindi il relativo fabbisogno) è previsto **esclusivamente per alcune tipologie di intervento** (ad esempio, con riferimento ai piani pluriennali di intervento si prevede una quantificazione del fabbisogno per gli interventi di eliminazione dei passaggi a livello ma non per il miglioramento dell'accessibilità, per i sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura, ecc.).

Con riferimento alla ripartizione delle risorse con riguardo alle diverse tipologie di intervento **per status attuativo e finanziario** la quasi totalità delle nuove risorse è assegnata ai **piani pluriennali di intervento (+7,261 miliardi di euro)**, agli interventi **in esecuzione (+2,129 miliardi di euro)** e agli **interventi prioritari (+4,936 miliardi di euro)** mentre sono residuali le risorse assegnate per **gli interventi in progettazione (139,55 milioni di euro)** per i quali la realizzazione nel prossimo contratto di programma e per gli interventi **in programma (oltre il 2026)** per i quali sono destinati **3 milioni di euro**.

Con riferimento alla **ripartizione geografica delle risorse** la tabella di sintesi contenuta all'appendice 7 chiarisce come il 51% delle nuove risorse (al netto dei definanziamenti) sia attribuita alle regioni meridionali, il 36% alle regioni del Nord mentre il 13% delle risorse contenute in questo aggiornamento sono destinate alle regioni del Centro.

Tabella A

- **A01 Programmi prioritari ferrovie: sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge (+2.478,98 milioni di euro a fronte di una riduzione di 2,29 milioni di euro e di rimodulazioni con un saldo positivo per 19,33 milioni di euro).**

La destinazione del significativo **incremento** delle risorse per questa tipologia di investimenti è distribuita tra i diversi ambiti di intervento. Il più significativo incremento di risorse è quello diretto al **rafforzamento dell'armamento ferroviario (703,50 milioni di euro di incremento, più 165,08 milioni di euro di rimodulazione delle risorse)**. Per il **miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento agli obblighi di**

legge sono assegnati ulteriori **434,24 milioni di euro** (più **118,4 milioni** di euro a seguito di rimodulazione) mentre per la **soppressione dei passaggi a livello** sono attribuite risorse ulteriori per **230,69 milioni di euro** (con un **definanziamento di 0,43 milioni di euro** e una rimodulazione negativa di risorse per **75,20 milioni di euro**). Per l'**idrogeologia** sono assegnate nuove risorse per **230,69 milioni di euro** (con una **rimodulazione negativa per 8,93 milioni** di euro) mentre per i sistemi per il controllo di marcia treno si prevedono ulteriori risorse per **120 milioni** di euro.

180 milioni di euro sono assegnati per i programmi di **risanamento acustico** (con **4,87 milioni** di euro di rimodulazione negativa), **133,25 milioni di euro** per i **sistemi di marcia treno** (con una **riduzione di 1,53 milioni** di euro e una **rimodulazione negativa per 14,37 milioni** di euro), **100 milioni di euro** per la **sicurezza in galleria** (con una **rimodulazione negativa per 30 milioni** di euro) e un **identico importo** per il **programma di nuovo inserimento "piano di conservazione opere d'arte"**.

Per gli ulteriori interventi gli incrementi sono inferiori ai **100 milioni di euro** e precisamente: **+80 milioni** di euro per la **sismica**, **+79,91** per i **sistemi di protezione dei passaggi a livello** (con una **rimodulazione positiva di 13,62 milioni** di euro), **+60 milioni di euro** per la **flotta navale destinata alla continuità territoriale ferroviaria**, **+40 milioni di euro** per lo smaltimento dei materiali inquinanti e altri obblighi di legge (con una **rimodulazione negativa di 32,88 milioni di euro**), **+30 milioni di euro** per l'adeguamento alle STI, **+25 milioni di euro** per i **sistemi di rilevamento termico boccole** (con una **rimodulazione negativa per 34 milioni** di euro), **+22 milioni di euro** per i sistemi di diagnostica dell'infrastruttura (con una **rimodulazione negativa per 32,55 milioni** di euro) e **+20 milioni di euro** per interventi per la sicurezza (con una **rimodulazione negativa per 1 milione** di euro). Una **rimodulazione negativa per 45 milioni di euro** concerne infine il programma di **dismissione di contesti obsoleti**.

- **A02 Programmi prioritari ferrovie: Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (+1.720,03 milioni di euro a fronte di una riduzione di 0,90 milioni di euro)**

L'incremento ampiamente più significativo per questa tipologia di intervento riguarda l'investimento in tecnologie per la circolazione, al quale sono assegnati approssimativamente i due terzi dell'aumento delle risorse, (**+1.121,89 milioni di euro** cui si aggiungono **25,72 milioni di euro di rimodulazione** delle risorse) e in tecnologie ERMTS (**306,72 milioni** di euro).

Un **incremento di risorse pari a 101,60 milioni di euro** è assegnato all'acquisizione di **sistemi informativi**, di **91,04 milioni di euro** per le **telecomunicazioni**, di **73,79 milioni** di euro per lo **sviluppo di tecnologie innovative** e di **25 milioni** di euro per la **security**.

- **A03 Programmi prioritari ferrovie: valorizzazione turistica delle ferrovie minori (+114 milioni di euro)**

La previsione di risorse per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori è stata introdotta per la prima volta nell'ambito del contratto di programma 2017-2021, in coerenza con quanto previsto dalla recente legge n. 128 del 2017, avente ad oggetto Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. Si prevedono ulteriori risorse per **114 milioni di euro** ma non sono indicati, nella parte tabellare, gli interventi che si intendono finanziare (nelle vigenti tabelle del contratto di programma erano invece indicati in dettaglio gli interventi finanziati).

Si sottolinea tuttavia che nell'appendice 3, con riferimento a tale programma si segnala che le risorse saranno destinate "prioritariamente al ripristino delle condizioni di circolabilità per servizi turistici sulle linee individuate dalla legge n. 128 del 2017 e sulle ulteriori linee indicate dalle regioni".

- **A04 Programmi prioritari per ferrovie: valorizzazione delle reti regionali (+1.109,49 milioni di euro a fronte di una riduzione di 134,62 milioni di euro);**

Con riferimento al finanziamento di interventi su reti regionali, le ulteriori risorse assegnate sono dirette a finanziare:

- **nei bacini del Nordovest (+199,49 milioni di euro)** la prima fase della linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello (**100 milioni** di euro) e, per **99,49 milioni** di euro l'**upgrading tecnologico e infrastrutturale**;
- **nei bacini del Nordest (+215,00 milioni di euro)** l'elettrificazione di alcune linee del Veneto quali Conegliano-Vittorio Veneto, Castelfranco-Montebelluna, Camposampiero-Cittadella-Bassano, Vittorio Veneto-Ponte delle Alpi-Belluno e Montebelluna-Feltre-Belluno (assegnati **130 milioni** di euro), e per **85 milioni** l'**upgrading tecnologico e infrastrutturale**. Sono inoltre assegnate a seguito di rimodulazioni risorse per **48 milioni** di euro per il **raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto** e **40 milioni** di euro per il **potenziamento della linea Padova-Castelfranco Veneto**;
- **nei bacini del Centro (+258,85 milioni di euro con una riduzione di 8,90 milioni di euro)** il potenziamento della **linea Pistoia-Lucca (+56 milioni** di euro. A tale opera si riferisce anche la **riduzione** di risorse di **8,90 milioni di euro** e una **rimodulazione negativa per 10,80 milioni** di euro), il potenziamento della linea **Empoli-Siena (90 milioni** di euro), il **collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-**

Sulmona, per le quali tratte si prevedono elettrificazione e velocizzazione della tratta (+45 milioni di euro) e per **67,85 milioni di euro** l'**upgrading tecnologico e infrastrutturale**;

- nei **bacini di Sud e isole (+436,16 milioni di euro** a fronte di **riduzioni di 126,71 milioni di euro**) il completamento della metropolitana di Salerno, tratta Stadio Arechi-Pontecagnano-Aeroporto (+100 milioni di euro), ripristino della linea Caltagirone-Gela (+90 milioni di euro), l'elettrificazione e velocizzazione della linea **Roccaravindola-Isernia-Campobasso (+50 milioni di euro)**, la stazione **Alta Velocità Foggia Cervaro (+20 milioni di euro)**, l'**ammodernamento Potenza-Foggia (+13 milioni di euro)**, il potenziamento della rete ferroviaria della regione Abruzzo (+2,36 milioni di euro) e **84,43 milioni di euro** per l'**upgrading tecnologico ed infrastrutturale** dei bacini (cui fa riferimento anche una **rimodulazione negativa di risorse per 13,60 milioni di euro**).

Con riferimento agli interventi in questa area geografica va considerato anche che per alcuni interventi si prevede un incremento di risorse compensato da un'identica riduzione. Così avviene per l'intervento per l'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento delle linee Salerno-Mercato San Severino-Avellino-Benevento (riduzione e contestuale incremento di 69,11 milioni di euro cui però va aggiunta una **rimodulazione negativa di 18 milioni di euro**) e per la velocizzazione della tratta Catania-Siracusa (incremento e rimodulazione negativa contestuale di 6,36 milioni di euro).

Quanto alle **riduzioni di risorse nei bacini del Sud e delle isole** si ricorda per memoria la **riduzione di 50 milioni di euro** riferita alla penetrazione urbana di Manfredonia e si prevede una **riduzione di 7 milioni di euro** con riguardo alla **fermata Taranto Nasisi**.

- **A05 Programmi città metropolitane (+1.480,90 milioni di euro** a fronte di **riduzioni per 0,84 milioni di euro**);

I più importanti incrementi delle risorse destinate agli interventi rientranti in questa classe tipologica riguardano il potenziamento **dell'intermodalità (+589,74 milioni di euro)** e in particolare il **piano stazioni (529,74 milioni)** dei citati 589,74 milioni di euro). Le restanti risorse (**60 milioni di euro**) sono assegnate ad interventi per il **miglioramento dell'integrazione modale**. Sotto il profilo degli interventi localizzati è invece assai rilevante l'assegnazione di **360,77 milioni di euro** per la sistemazione del **nodo di Roma** (a fronte di una **riduzione di risorse per 2,36 milioni di euro** e di una **rimodulazione negativa di 12,78 milioni di euro**).

Tali risorse sono in massima parte assegnate al **raddoppio della tratta Roma-Viterbo nella tratta Cesano-Bracciano (+239,97 milioni di euro)**. Gli ulteriori interventi che vedono un incremento delle risorse sono: il raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia (**13,70 milioni di euro**), il raddoppio Aprilia-Nettuno (**4 milioni di euro**) e l'**upgrading tecnologico del nodo di Roma (+130,10 milioni di euro**, con una **rimodulazione negativa di 14,54 milioni di euro** e una **riduzione di 0,80 milioni di euro**).

Incrementi di risorse concernono anche il nodo di **Milano (+145,90 milioni di euro)**, **Torino (+ 107,30 milioni di euro)**, **Napoli (+78,22 milioni di euro)**, **Venezia (+41 milioni di euro)**, **Firenze (+36 milioni di euro)**, **Bologna (+34,93 milioni di euro)**, **Reggio Calabria (33,30 milioni di euro)**, **Palermo (+25 milioni di euro)**, **Bari (+18 milioni di euro)**, **Messina (+5,15 milioni di euro)**, **Genova (+5 milioni di euro)**.

La **quasi totalità delle risorse** è destinata all'**upgrading tecnologico dei nodi**. Interventi specifici sono finanziati nel **nodo di Milano** (prima fase raddoppio Milano-Mortara + **25 milioni di euro**, **completamento +5 milioni di euro** e raddoppio **Carnate-Ponte S. Pietro +5 milioni di euro**), in quello di **Torino** (completamento fermate SFM **+13 milioni di euro**), **Bologna** (interramento linea Porrettana **+3,30 milioni di euro**), **Palermo** (nel quale tutte le risorse aggiuntive assegnate sono destinate al **raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono**) e **Bari** (in cui tutte le risorse assegnate sono destinate alla sistemazione del nodo di Bari per **15 milioni** e al nodo di Bari Nord **3 milioni**).

- **A06 Programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete (+181,69 milioni di euro** a fronte di **riduzioni per 0,29 milioni di euro**);

Oltre a **130,89 milioni di euro** destinati in via generale all'**infrastrutturazione di porti e terminali** (cui fanno riferimento anche **riduzioni per 0,29 milioni di euro** e una **rimodulazione negativa per 20,90 milioni di euro**), le risorse sono destinate per **35 milioni di euro** al **porto di Trieste** e per **5 milioni di euro** al **porto di Ravenna**. Sono poi assegnate risorse per **10,70 milioni di euro** (cui si aggiungono risorse pari a **18,80 milioni di euro** a seguito di una rimodulazione positiva) per il potenziamento del collegamento tra il porto di Livorno la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce. Una **rimodulazione negativa per 9,50 milioni di euro** riguarda il **terminale Rivalta Scivia** mentre, a seguito di una rimodulazione positiva, si **incrementano di 13 milioni di euro** le risorse per il **nodo intermodale di Brindisi**.

- **A07 Programma aeroporti - accessibilità su ferro (+60 milioni di euro)**;

Le risorse aggiuntive sono destinate a finanziare l'**accesso ferroviario all'aeroporto di Brindisi**.

- **A08 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale (+ 7.324,43 milioni di euro** a

fronte di **riduzioni pari a 322,03 milioni di euro**, con **rimodulazioni negative per 251,21 milioni di euro**)

I principali interventi finanziati nell'ambito della presente classe tipologica sono aggregati in ragione delle direttrici alle quali afferiscono:

Alla direttrice **Liguria-Alpi** sono attribuiti **1.971,25 milioni di euro** imputabili al **Nodo di Genova e al Terzo Valico di Giovi (846,85 milioni di euro**, cui si affianca una **rimodulazione negativa per 28,57 milioni di euro**) al potenziamento della linea **Gallarate-Rho (500 milioni di euro)**, all'**adeguamento tecnologico e prestazionale** della direttrice Liguria-Alpi (**355,20 milioni di euro**), al quadruplicamento della linea **Pavia-Milano-Rogoredo (249,50 milioni di euro)**, **10 milioni di euro** sono poi assegnati al **quadruplicamento della Tortona-Voghera** (opera alla quale si riferisce anche una **rimodulazione di -5,19 milioni di euro**) e ulteriori **10 milioni di euro** sono assegnati all'**adeguamento prestazionale del corridoio Reno-Alpi**. Una **rimodulazione negativa di -7,50 milioni di euro** si riferisce al **nodo di Novara**.

Sulla direttrice **Genova-Ventimiglia** sono assegnate **risorse ulteriori per 231,36 milioni di euro** destinate all'**upgrading tecnologico e infrastrutturale della direttrice Genova Ventimiglia (201,36 milioni di euro)**, alla **prima fase del raddoppio Genova-Ventimiglia (20 milioni di euro)** e al completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia con riguardo alla **tratta Andora-Finale Ligure (10 milioni di euro)**. **Su questa tratta** insiste anche la **più consistente riduzione di risorse** essendo riportato nell'aggiornamento l'intervento di azzeramento del finanziamento dell'opera disposto dalla seconda sezione della legge di bilancio per il 2019. (**-225 milioni di euro**).

Sulla **direttrice trasversale Torino-Venezia** sono assegnati **63,86 milioni di euro** destinati all'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della direttrice medesima. Risulta inoltre un incremento di risorse, derivante da una **rimodulazione positiva per 15,20 milioni di euro**.

Sulla **direttrice Brennero-Verona-Bologna** sono assegnati **ulteriori 10 milioni di euro** per il **quarto lotto di accesso al Brennero** riferito all'ingresso nel nodo di Verona.

Sulla direttrice **Bologna-Venezia-Mestre-Udine** sono assegnati **91,85 milioni di euro**, destinati all'**upgrading tecnologico e funzionale e all'adeguamento prestazionale** della direttrice. Quanto ai **definanziamenti** vengono ridotte complessivamente per **110 milioni di euro (22 milioni di euro di defianziamento e 88 milioni di euro di rimodulazione negativa)** le risorse destinate al **ripristino della linea dei bivi di Venezia Mestre**. Si segnala il **ritiro del progetto della nuova linea Trieste-Divaça** essendo invece confermate le risorse per l'upgrading tecnologico e prestazionale della linea esistente e il **ritiro del progetto della Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Venezia - Ronchi dei Legionari** e di quello relativo alla **tratta Ronchi dei Legionari - Trieste**.

Sulla **direttrice centrale e tirrenica nord** sono assegnati **534,93 milioni di euro** in massima parte diretti all'upgrading tecnologico della direttrice (**479,83 milioni di euro**, cui si aggiungono **ulteriori 8 milioni di euro** derivanti da una **rimodulazione positiva** di risorse) e all'adeguamento prestazionale del corridoio scandinavo mediterraneo (**50 milioni di euro**). **5 milioni di euro** sono destinati al **potenziamento e velocizzazione della Firenze-Pisa**.

Sulla **direttrice Adriatico-Ionica** vi è un **incremento di 161,65 milioni di euro** destinato per circa metà delle risorse all'upgrading infrastrutturale e tecnologico della direttrice (**76,70 milioni di euro**) e all'adeguamento prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo per la sezione insistente sulla direttrice (**9,30 milioni di euro**). Sono poi finanziati il **completamento del nodo di Falconara** (per **35 milioni di euro**) e il potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-dorsale ionica (per **40 milioni di euro**).

Con riferimento alle **trasversali appenniniche** sono assegnati **261,82 milioni di euro** diretti principalmente alla realizzazione delle opere prioritarie della linea Roma-Pescara (**211 milioni di euro**), **40 milioni di euro** sono destinate al potenziamento infrastrutturale della **tratta Orte-Falconara**, **2 milioni di euro** alla tratta **Spoleto-Terni** e **8,82 milioni di euro** all'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale della direttrice.

Sulla **direttrice Napoli-Bari** sono assegnati **ulteriori 716 milioni di euro** dei quali sono assegnati **215 milioni di euro** per il **raddoppio e la velocizzazione della tratta Frasso Telesino-Vitulano** (cui si aggiungono **ulteriori 100 milioni di euro** di rimodulazioni positiva) e **501 milioni di euro** alla **raddoppio della tratta Orsara-Bovino** (cui vanno sottratti **109,20 milioni di euro** derivanti da una rimodulazione negativa). A seguito di rimodulazione **vengono ridotte di 100 milioni di euro** le somme assegnate per il **raddoppio della tratta Canello-Frasso Telesino**.

Sulla direttrice **Salerno-Taranto** si prevede un incremento di **60 milioni di euro** destinato alla realizzazione della nuova tratta **Ferrandina-Matera**.

La **quota più rilevante degli incrementi di finanziamento** ascrivibili a questa classe di interventi è destinata alla **direttrice Napoli-Palermo**, per la quale è previsto un incremento di **3 miliardi e 110 milioni di euro** in massima parte investita in Sicilia, sul nuovo collegamento Palermo-Catania (**+2.985,35 milioni di euro**). **100 milioni di euro** (con una contestuale **riduzione di risorse di 6 milioni di euro**) sono destinati all'**Alta velocità Salerno-Reggio Calabria** e al **sistema integrato Stazione ferroviaria-Aeroporto di Lamezia Terme** (fasi prioritarie, con un fabbisogno di 5,9 miliardi di euro). Il finanziamento del completamento dell'intervento (che ha un fabbisogno stimato di 12,7 miliardi di euro) è collocato oltre piano

(ossia dopo il 2026). La **più rilevante riduzione di risorse** concerne la fermata Vesuvio Est della linea a monte del Vesuvio per la quale si prevede una **riduzione di risorse per 35,50 milioni** di euro parzialmente compensata da un **incremento di 25,50 milioni** di euro.

Con riferimento agli interventi sulla **rete sarda** si prevede una **riduzione di 7,25 milioni di euro** riferita agli **interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta Oristano-Sassari-Olbia**.

Con riguardo infine alle risorse destinate **agli studi di fattibilità e ai fondi di salvaguardia** si prevede l'assegnazione di **risorse ulteriori per 29,55 milioni** di euro destinati a **studi di fattibilità** a fronte di una **riduzione di 20,7 milioni** di euro del **Fondo di salvaguardia per gli interventi finanziati da enti locali ed Unione europea (ridotto di ulteriori 42,62 milioni** di euro a seguito di una **rimodulazione negativa**).

- **A09 sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli**

Si prevede una **rimodulazione negativa di risorse per 21,31 milioni** di euro relativamente ad **adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingency**.

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 superiori 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 non funzionali". 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.

Le **ulteriori risorse** destinate alla realizzazione delle opere rientranti in questa fattispecie sono pari a **1.392,04 milioni di euro** integralmente destinati alla direttrice Napoli-Bari (raddoppio della tratta Apice-Orsara). In termini di rimodulazione di risorse vanno inoltre segnalati gli ulteriori 109 milioni di euro per l'opera appena ricordata e una rimodulazione di risorse a saldo zero per 222 milioni di euro tra i lotti costruttivi del nuovo valico del Brennero.

Il documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti e gli indici di priorità degli investimenti

Il documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti: quadro di riferimento, driver strategici e priorità di intervento.

Unitamente allo schema di Aggiornamento 2018/2019 del contratto di programma 2017-2021 è stato trasmesso al Parlamento anche il documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti.

Tale documento ha i seguenti obiettivi:

- esplicitare razionali, criteri e metodi per la valutazione della specifica tipologia di investimenti ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale;
- comunicare i risultati della valutazione sistematica e sistematica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziare la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti;
- rendere immediatamente visibile la collocazione multidimensionale (cosa, dove, perché e quanto) dei singoli investimenti nel quadro complessivo delle strategie di *upgrading* e sviluppo della rete anche

funzionalmente a successivi eventuali.

La prima parte del documento contiene infatti una descrizione del contesto sia normativo che istituzionale che costituisce lo scenario di riferimento per l'infrastrutturazione ferroviaria e la programmazione degli investimenti delineando, in tale quadro, le cinque sfide cui deve far fronte il gestore dell'infrastruttura ferroviaria: la crescita di domanda di mobilità, il superamento del gap infrastrutturale, la realizzazione dello spazio ferroviario unico europeo, le problematiche connesse al processo di urbanizzazione previsto, con una concentrazione sempre maggiore di persone in grandi centri urbani, e al cambiamento climatico, l'innovazione tecnologica e gli adeguamenti di sistema richiesti anche nel quadro dell'Agenda 2030.

Per rispondere a tali sfide il gestore della rete punta su **quattro driver strategici** individuando **cinque ambiti prioritari di intervento**.

I **driver strategici** sono:

- Sicurezza;
- Puntualità e affidabilità;
- Upgrade prestazionale;
- Efficienza, innovazione e sostenibilità;

I **cinque ambiti prioritari** di intervento concernono:

- Stazioni;
- Trasporto pubblico locale;
- Lunga percorrenza;
- Logistica;
- Ambiente & sociale.

Con riferimento a ciascuno di questi profili il documento fornisce una breve descrizione con indicazione delle azioni e delle iniziative assunte per il conseguimento degli obiettivi e per la realizzazione degli interventi descritti (pagg. **1309-1323**).

Le modalità di determinazione degli indici di priorità degli investimenti.

Nel documento vengono descritte le modalità di classificazione degli interventi fornendo una utile **chiave di lettura per la valutazione degli indici di priorità che, da questo aggiornamento, vengono indicati nei singoli progetti e programmi**.

Con riferimento ai programmi (contenuti essenzialmente nelle classi tipologiche A01 e A02) si distinguono:

1.a. **Programmi per la sicurezza**, l'affidabilità e l'adeguamento ad obblighi di legge.

1.b. **Programmi per miglioramento delle prestazioni e l'efficientamento**;

Con riguardo ai **Programmi per la sicurezza**, posto che essi rappresentano la priorità assoluta per il Gestore, il fabbisogno tecnico-economico viene saturato prioritariamente rispetto ad ogni altra iniziativa di sviluppo al fine di conseguire gli obiettivi previsti nei Piani Operativi. In ragione di ciò tali programmi **"non vengono sottoposti ad alcuna valutazione per l'attribuzione di priorità"**, né in confronto con altri programmi, né in competizione con i progetti di sviluppo della rete".

I **"Programmi per miglioramento delle prestazioni e l'efficientamento"** rispondono invece "alle istanze di miglioramento della qualità dell'offerta infrastrutturale avanzate dagli *stakeholders* e di rendere più efficiente e sostenibile la gestione della rete". Rispetto a tali programmi è invece possibile effettuare valutazioni in termini di priorità (che vengono riportate nei contratti di programma) che si sostanziano in un **"Indice sintetico di priorità" compreso tra 1 e 3** e rapportato al fabbisogno previsto nel piano operativo. Tale indice è **riportato nell'appendice 3 per ciascun programma rientrante in questa tipologia-**

L'indice è così articolato:

- **Cantierabilità 1-Bassa**: fabbisogno anno_n **minore** allo 0,5 fabbisogno Piano Operativo;
- **Cantierabilità 2-Media**: fabbisogno anno_n **minore** allo 0,8 fabbisogno Piano Operativo;
- **Cantierabilità 3-Alta**: fabbisogno anno_n **maggiore o uguale** allo 0,8 fabbisogno Piano Operativo.

Nel documento vengono descritti i **parametri in base ai quali viene effettuata la valutazione** (pagg. **1333-1338** dell'A.G. 160).

Con riferimento ai **progetti di sviluppo dell'infrastruttura** il documento descrive i **metodi e criteri applicati dal Gestore Infrastruttura per la definizione dell'ordinamento degli interventi prioritari eligibili al finanziamento**.

L'**indice di priorità di ciascun progetto** (indicato anch'esso nell'appendice 3 per ciascun progetto) è **compreso tra 0 e 1, dove 1 rappresenta il valore di priorità massimo**.

I parametri in base ai quali viene definito l'indice sono i seguenti:

- Rilevanza strategica (nel documento viene definita rilevanza *stakeholders*);
- Maturità;
- Benefici tecnico prestazionali;
- Benefici di sistema;
- Impegno finanziario.

I cinque parametri **non hanno un uguale peso nella definizione dell'indice sintetico**: infatti la maturità

progettuale così come i benefici di sistema contano ciascuno per il 25%, i benefici tecnico prestazionali hanno un peso del 20% mentre la rilevanza strategica e l'impegno finanziario contano ciascuno per il 15%. Alle **pagg. 1342-1346** sono precisate le modalità di calcolo dei citati parametri.

Le tabelle dei progetti e dei programmi in ordine di priorità

In allegato al documento sono riportate alcune tabelle di sintesi che danno conto unitariamente:

- con riferimento ai **Programmi per la sicurezza**, l'affidabilità e l'adeguamento ad obblighi di legge gli obiettivi e gli indicatori KPI ossia gli indicatori chiave di performance (**pag. 1348**). Ad esempio per il programma "sicurezza in galleria" l'indicatore è rappresentato dal numero di gallerie attrezzate;
- con riferimento ai **Programmi per miglioramento delle prestazioni e l'efficientamento l'indice di cantierabilità** (**pagg. 1349-1351**);
- con riferimento ai **progetti di sviluppo dell'infrastruttura l'indice di priorità** (**pagg. 1362-1364**). Tali dati sono riportati sia in **termini sintetici** (tabella pagg. 1352-1356) ossia fornendo il valore dei singoli parametri e il valore finale dell'indice, sia in **termini analitici** (ossia indicando per ciascun parametro gli elementi che hanno portato al risultato riguardante il singolo parametro). I singoli progetti sono ordinati secondo l'indice di priorità (a titolo meramente esemplificativo, il progetto avente indice di priorità più alto è il raddoppio della tratta Apice-Osara, sulla linea Napoli-Bari, con un valore pari a 0,82; i progetti con indice di priorità più basso sono il Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino e la Gronda merci sud di Milano con indice pari a 0,08).

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 2017-2021, parte investimenti tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, la Commissione IX della Camera dei deputati ha formulato 5 condizioni e 55 osservazioni. Sostanzialmente analogo è stato il parere reso dal Senato della Repubblica (5 condizioni e 57 osservazioni).

Riguardo al recepimento delle condizioni la relazione illustrativa ha segnalato quanto segue:

- Condizione n. 1: "per gli interventi 0291 «Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari» e 0262 «Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste» si proceda con il ritiro dei progetti in quanto definitivamente abbandonati nel 2014, dopo aver concluso le procedure di VIA con esiti negativi, e l'utilizzo dei fondi conseguentemente risparmiati per il potenziamento della linea Venezia-Trieste (progetto 0365, costo 1.800 mln)".

Con l'Aggiornamento 2018/2019 al CdP-I gli interventi 0291 e 0262 sono stati stralciati dal contratto e riportati solo "per memoria" nelle tabelle contrattuali;

- Condizione n. 2: "per l'intervento 1604B «Nuova linea Trieste-Divaca», si proceda con il ritiro del progetto, attualmente in fase di progettazione preliminare, e l'utilizzo dei relativi fondi per l'intervento 1604A di potenziamento della linea attuale";

Con l'Aggiornamento 2018/2019 al CdP-I l'intervento 1604B è stato stralciato dal contratto e riportato solo "per memoria" nelle tabelle contrattuali;

- Condizione n. 3: "per l'intervento A5000-1 «Nodo AV di Firenze», si proceda, (in accordo con la regione Toscana e il comune di Firenze – precisazione riportata unicamente nel parere della Camera), con una revisione del progetto della stazione in zona Belfiore-Macelli, redatto dal Gruppo Norman Foster & Partners e Ove Arup, al fine di contenerne drasticamente i costi di progettazione e realizzazione";

Per il nodo di Firenze si procederà, come richiesto dalle Commissioni, alla revisione del progetto della nuova stazione AV in zona Belfiore-Macelli, in accordo con la Regione Toscana e il Comune di Firenze, ciò, al fine di contenerne i costi.

- Condizione n. 4: "dove sono previsti dei raddoppi di linea, si proceda, ove possibile, con una rivisitazione degli stessi prevedendo anziché un raddoppio integrale, dei raddoppi selettivi";

Sono state avviate le analisi tecniche per verificare la possibilità di revisionare i progetti di raddoppio al fine di individuare tratte prioritarie coerenti con le ipotesi di sviluppo dei modelli di esercizio concordati con le Regioni. In esito agli approfondimenti avviati, sarà valutata la possibilità di realizzare raddoppi selettivi sulle tratte prioritari.

- Condizione n. 5: "a dare priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie «zero emission» al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, privilegiando le parti di territorio che ne sono completamente sprovviste".

Nel Contratto sono già finanziati numerosi interventi di elettrificazione delle linee, che consentono di eliminare il ricorso a treni alimentati con combustibili fossili. Con le nuove risorse dell'aggiornamento 2018/2019 viene dato ulteriore forte impulso agli interventi di elettrificazione. Altri interventi di elettrificazione risultano programmati.

Con **referimento alle osservazioni** rese nell'ambito del citato parere nell'**appendice 9** alla relazione istruttoria è presente una dettagliata disamina delle questioni sulle quali il Parlamento ha formulato specifiche richieste di intervento. **Si rinvia pertanto a tale parte del documento all'esame per approfondimenti.**

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 24 luglio 2019, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 7 gennaio 2020, n. 37.

Senato: Dossier n. 216

Camera: n. 160

18 febbraio 2020

Camera

Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

st_trasporti@camera.it - 066760-2614

 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si 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.

TR0125