

1. Premessa

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma insieme all'Atto di Concessione disciplinano i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato. In particolare:

- gli oneri di gestione del Gestore dell'infrastruttura assunti a carico dello Stato;
- gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura.

Il **primo** Contratto di Programma, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in merito a:

- esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- esercizio delle attività di trasporto merci e viaggiatori (compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale).

Il **secondo** Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992, ha recepito la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni (12 agosto 1992) e disciplinato, per il 1993, i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato azionista, operando una prima e netta distinzione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto. Il secondo Contratto regolava pertanto:

- in una prima parte, i rapporti tra la nuova società e lo Stato azionista, con riferimento specifico all'esercizio e allo sviluppo dell'infrastruttura nazionale;
- in una seconda parte, i rapporti tra gli stessi soggetti relativi all'esercizio delle attività di trasporto.

Il **terzo** Contratto di Programma, stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 è stato definito in una situazione di stabilità di rapporti tra lo Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A., integrando quanto stabilito dall'Atto di Concessione stipulato il 26.11.1993 (D.M. n. 255/T). Negli anni di vigenza di tale Contratto sono stati stipulati tre Addenda finalizzati ad allocare le risorse destinate da Leggi Finanziarie ed altre disposizioni legislative.

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione (D.M. 138-T del 31.10.2000), è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in vigore e **quarto** della serie.

Il I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato stipulato il 24 ottobre 2002 ed è stato finalizzato, tra l'altro, alla ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002.

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18.01.2005, ha provveduto alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 ed ha modificato le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema AV/AC secondo le disposizioni della stessa Legge Finanziaria.

Il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 è stato sottoscritto il 7 aprile 2005. Esso provvede, tra l'altro, all'allocazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria 2004.

L'accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 è stato sottoscritto il 02.05.2006. Esso ha come oggetto principale la ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005.

Lo strumento del Contratto di Programma ha quindi accompagnato l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. che, nello stesso tempo, ha subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima ha visto il passaggio da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni;
- la seconda, l'avvio del processo di societizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguente separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nello specifico, nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha trasferito alla controllata società per azioni Trenitalia la gestione delle attività di trasporto fino ad allora svolte in via diretta, e conferito alla propria Divisione Infrastruttura sempre maggiore autonomia gestionale in materia di Rete infrastrutturale. Nel secondo semestre 2000, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha avviato a realizzazione il progetto di scissione parziale delle attività di FS Holding S.p.A. da quelle di gestione e sviluppo dell'infrastruttura. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1 luglio 2001 con la costituzione della società per azioni Rete Ferroviaria Italiana.

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31.12.2005 di:

- Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda;
- Contratto di Programma 2001-2005 e relativi Addenda.

Essa è inviata a ciascuna delle Camere (in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Legge 238/93) ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

2. Le prescrizioni della normativa in materia di contenuti del Contratto di Programma

I contenuti dello strumento “Contratto di Programma” sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il Gestore dell’infrastruttura e lo Stato di cui all’art. 14 del Dlgs. n. 188/2003 che si riporta per la parte che qui interessa:

- *comma 1 - i rapporti tra il Gestore dell’infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un Atto di Concessione e da un Contratto di Programma. Il Contratto di Programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti mirante alla realizzazione dell’equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte;*
- *comma 2 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 è disciplinata nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell’infrastruttura stessa ed del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l’evoluzione tecnologica;*
- *comma 3 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di un indennizzo al Gestore dell’infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell’interesse della collettività definiti dal Regolamento CEE n. 1191/69, del Consiglio del 26 giugno 1969 e successive modifiche ed integrazioni, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci;*
- *comma 4 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1, 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, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell’infrastruttura e l’entità dei diritti di accesso.*

L’articolo 4 del vigente Atto di Concessione, al comma 1, specifica inoltre i contenuti del Contratto di Programma.

Comma 1[...] tale Contratto individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all’infrastruttura, per:

- *investimenti destinati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, prevedendosi la facoltà di effettuare spostamenti temporali, previa comunicazione al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie previste dal contratto stesso ed in coerenza con il piano d’impresa;*
- *attività di manutenzione ordinaria;*
- *contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;*
- *eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell’interesse della collettività, ivi comprese le perdite derivanti dall’attivazione all’esercizio di linee ed impianti i cui pedaggi non coprono i costi di esercizio, nonostante il gestore abbia perseguito l’obiettivo della loro massima utilizzazione;*
- *adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.*

3. Il Contratto di Programma 1994–2000

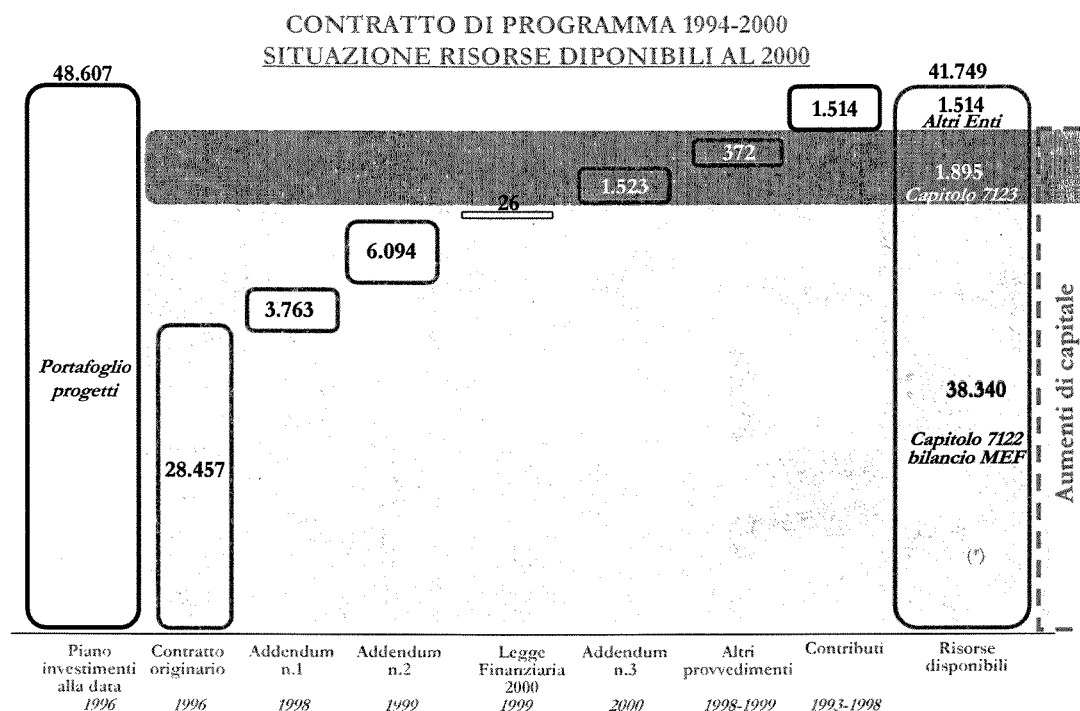
3.1. I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma 1994-2000 (di seguito Contratto), stipulato in data 25 Marzo 1996 tra l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed il Gruppo FS, ha per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio e infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della Rete, degli impianti, del materiale rotabile e la ristrutturazione del Gruppo FS.

Nello specifico, il piano investimenti indicato nel Contratto al momento della sua sottoscrizione, ammontava a circa 48.600 milioni di euro di cui la parte definita in termini di programmi e finanziata dallo Stato era pari a 28.457 milioni di euro, mentre la parte restante pari a 20.143 milioni di euro rappresentava la pianificazione degli investimenti non ancora finanziati da definire e da avviare successivamente.

La definizione dei programmi di questi ultimi interventi è stata regolata successivamente con specifici Addenda al Contratto stesso, i quali hanno allocato le risorse finanziarie stanziare dal 1996 fino alla scadenza del 2000. Con l'occasione della contrattualizzazione del nuovo Contratto di Programma 2001-2005 è stata stabilita l'ultrattività del precedente Contratto di Programma 1994-2000, che aveva contrattualizzato alla data un portafoglio investimenti di 38.340 milioni di euro, interamente garantiti in termini di copertura finanziaria dallo Stato (con Leggi Finanziarie sotto forma di aumento di capitali a valere sul capitolo 7122 del Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Si deve ricordare che a questo portafoglio investimenti vanno aggiunte le risorse finanziarie recate da appositi provvedimenti legislativi sotto forma di contributi per 1.514 milioni di euro e sotto forma di aumenti di capitale per 1.895 milioni di euro (questi ultimi a valere sul capitolo 7123 del Bilancio del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Quindi le risorse disponibili per il Gruppo FS al 2000 erano complessivamente pari a 41.749 milioni di euro, come rappresentato nel grafico seguente:



(*) Comprende la Legge 189/83 per la soppressione dei Passaggi a Livello

Si segnala, per completezza di informazione, che la Legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge Finanziaria 2006) ha operato in Tabella E una riduzione sulle risorse allocate dal III Addendum al CdP 1994-2000, originariamente recate dalla Legge 354/98.

Di detta riduzione si dirà nei successivi paragrafi.

L'articolazione ed i finanziamenti originari del Contratto di Programma 1994-2000 sono riportati nelle Tabelle seguenti (cfr. Tabella 3.1 e Tabella 3.2). I principali interventi previsti sono riportati nelle Tabelle A e A1, allegate al Contratto (cfr. Allegato 1 della presente Relazione).

Tabella 3.1 – Riepilogo investimenti per area di intervento del Contratto originario (1996)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI (MILIONI DI €)		
	TABELLA A ^(*)	TABELLA A1 ^(**)	TOTALE A+ A1
Nuovi itinerari internazionali	14	51	66
Potenziamento della rete ferroviaria:	9.146	3.778	12.925
<i>Diretrici</i>	4.874	2.576	7.451
<i>Nodi</i>	3.551	788	4.339
<i>Reti di bacino</i>	720	413	1.134
Materiale rotabile	2.530	1.626	4.157
Interventi diffusi	815	447	1.262
Rischi ed imprevisti	161	55	216
Fondo per il mantenimento in efficienza	1.233	1.368	2.601
Fondo ristrutturazione industriale	1.807	-	1.807
Ripianamento mancati cofinanziamenti cee/sud sul C.d.P. del 29.12.92	-	387	387
Sistema italiano alta velocità (a carico dello Stato)	4.302	650	4.953
Contributi in corso di costruzione t.a.v. per il 1995	-	77	77
Totale a carico dello Stato	20.013	8.444	28.457

(*) La Tabella "A" riporta investimenti finanziati dal Contratto di Programma del 1992

(**) La Tabella "A1" riporta investimenti finanziati dalle Leggi Finanziarie 1994 e 1995