

servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Secondo la previsione normativa, l'Autorità, che dovrà operare in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione, è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. La stessa dovrà assolvere ai compiti di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

Conclusivamente, con riguardo all'assetto determinatosi in materia di trasporto ferroviario, il sistema, pur nella pluralità di organismi, con competenze in parte attigue, appare tendenzialmente idoneo a consentire l'affermazione dei principi europei in materia.

Nel far cenno degli altri atti normativi di interesse per RFI succedutisi nel corso dell'anno, può notarsi che, a partire dalla Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009), i medesimi riflettono il quadro di finanza pubblica caratterizzato nell'ultimo biennio da forti politiche di contenimento della spesa.

La scarsità di risorse finanziarie, manifestatasi in modo eclatante nel biennio 2010-2011, è un fattore comune e condizionante. In conseguenza di ciò, disposti normativi e regolamentari via a via succedutesi nel tempo, relativi a diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura (quali sicurezza della circolazione, sicurezza delle gallerie, difesa della sede e vulnerabilità sismica e idrogeologica dell'infrastruttura), hanno posto a carico della Società, in quanto Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, obblighi la cui ottemperanza è possibile solo sulla base di piani di adeguamento di consistenti dimensioni finanziarie.

Le nuove norme vengono talvolta introdotte in assenza di preventive valutazioni di costi, oneri e provvista delle risorse finanziarie occorrenti, in quanto ritenuta materia non di competenza della struttura che emana le norme stesse, che provvede comunque a fissare specifiche responsabilità e perentorie tempistiche di attuazione cui RFI deve comunque attenersi.

Si pensi al piano della sicurezza della circolazione ferroviaria predisposto dalla Società in attuazione delle linee di azione previste dall'Atto d'indirizzo del Ministro

delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della conseguente Direttiva 1/2010 dell'ANSF e consistente in un programma integrato di interventi di adeguamento e attrezzaggio dell'infrastruttura finalizzato ad aumentare i livelli di sicurezza sulla rete, del valore complessivo di 755 milioni di euro. Allo stato la Società riferisce che sono in corso di realizzazione tutti gli interventi, scelti in termini di priorità, che trovano copertura nei finanziamenti già disponibili nel vigente Contratto di Programma-aggiornamento 2009 e che rappresentano solo il 22% del fabbisogno necessario alla realizzazione completa del piano. Una ulteriore *tranches* di risorse del valore complessivo di 300 milioni di euro attende a breve di essere resa disponibile per la società consentendo la copertura del 62% del piano complessivo.

Analogamente sotto il profilo degli adempimenti posti dal D.M. 28/10/2005 in tema di sicurezza delle gallerie ferroviarie, la Società ha completato e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma generale di massima per la realizzazione dei lavori di adeguamento ai requisiti minimi di tutte le 650 gallerie esistenti di lunghezza superiore a 500 metri (per un'estensione complessiva di ~1.180 km) da completare entro il 2021 per le gallerie esistenti ed entro il 2016 per quelle in costruzione all'atto dell'entrata in vigore del D.M., che comporta una spesa complessiva di oltre 6,1 miliardi di Euro, di cui una parte minima risulta disponibile.

Ancora, nell'ambito del Piano di eliminazione delle criticità conseguenti all'approvazione dei "Piani di Bacino" (Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27/2/2007), le attività di mappatura delle tratte della rete ferroviaria comprese in zone definite a rischio idrogeologico elevato e molto elevato dai Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico emanati dalle Autorità di Bacino sono state completate e sono stati censiti e posti sotto specifica azione di monitoraggio 1175 "punti singolari, con un costo complessivo degli interventi prioritari da effettuare stimato nell'ordine di 310 milioni di euro, attualmente non disponibili.

Inoltre in ossequio a quanto disposto dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20/03/2003⁷ e dal D.P.C.M. 21/10/2003 in materia di vulnerabilità sismica delle infrastrutture civili esistenti, RFI riferisce di aver completato l'intero censimento, comprensivo dell'acquisizione dei relativi dati anagrafici e tecnici, di tutte le opere d'arte ricadenti sulla rete del Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria (6.420 Km), quella fondamentale per mantenere i collegamenti essenziali nel Paese. Contemporaneamente è stata avviata - d'intesa con Istituti universitari particolarmente specializzati - la predisposizione della metodologia di

⁷ Contenente "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica".

verifica della stabilità di dette opere e dei principali fabbricati, da espletare nei prossimi anni. Il costo della fase prioritaria del programma è stimato in 86 M€, attualmente non disponibili.

Da ultimo, in data 22.12.2010, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, con Decreto n. 16/2010 ha varato un riordino normativo del Regolamento per la circolazione dei treni per gli aspetti che afferiscono alla protezione dei cantieri.

Le norme introdotte regolano le soggezioni alla circolazione dei treni in presenza di lavori sull'infrastruttura ferroviaria che comportano (i) l'occupazione del binario e della zona ad esso adiacente entro definite distanze dalla rotaia comprese tra 1,50 metri e 2,70 metri in funzione della velocità dei treni; (ii) la possibilità di interferenza tra attrezzature in uso e binario; (iii) l'indebolimento o la discontinuità del binario e più in generale della via, stabilendo che tali lavori debbano essere eseguiti in assenza di circolazione.

Tale assenza di circolazione è intesa allargata agli eventuali binari adiacenti a quelli interessati dai lavori e dalle attività, anche se appartenenti ad altre linee, fatta salva l'ipotesi in cui l'area interessata dai lavori non sia chiaramente individuata e resa percepibile alle persone presenti nell'area, eventualmente anche con idonee barriere removibili collocate a definite distanze.

In relazione a tale riordino normativo, RFI evidenzia di avere segnalato ed argomentato all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, con nota del 23 agosto del 2010, quindi nella fase istruttoria del citato Decreto, che il provvedimento presenta ricadute tecniche ed organizzative molto gravose per l'esercizio ferroviario per gli aspetti che attengono alle modalità di svolgimento della manutenzione della linea ferroviaria, con impatto tanto per il Gestore che per le Imprese Ferroviarie.

Nel caso di attuazione del Decreto ANSF 16/2010 non potrebbero più circolare sul binario attiguo a quello soggetto a lavori, a meno di non attuare approntamenti di cui si esplicitano di seguito le problematiche:

- 42 treni di Trenitalia Lunga Percorrenza;
- 284 treni del traffico regionale (Trenitalia 94%, FER, SAD, LeNord...);
- 202 treni del traffico merci (di cui il 63% di Trenitalia Cargo).

Tali treni non potranno essere ricollocati in altre fasce orarie (per insufficienza di capacità e/o per la natura del servizio) con soppressione dei relativi servizi e quindi dell'offerta programmata da parte delle Imprese ferroviarie che si vedrebbero costrette a non potere soddisfare gli impegni contrattuali assunti con i committenti, in particolare con le Autorità competenti per quanto attiene l'espletamento dei servizi del trasporto pubblico locale.

Inoltre, sotto il profilo dell'organizzazione del processo manutentivo della linea le lavorazioni oggi eseguite senza interruzione di binario e svolte prevalentemente di giorno, costituiscono un modo efficiente di utilizzazione sia delle maestranze che dell'infrastruttura, in condizioni di sicurezza assistite anche con l'adozione di strumenti elettronici di avviso utilizzati dalle migliori reti europee. Con l'introduzione del Decreto, o si dovrà ricorrere ad interruzioni di binario nelle fasce orarie a maggior densità di treni, o spostare tali lavori nelle fasce orarie più scariche, che oggi vengono utilizzate dai lavori a maggior impatto.

Nella sostanza l'ottemperanza alla citata normativa risulta possibile - secondo le stime di RFI - solo a fronte di un investimento iniziale di 80-100 milioni di euro per l'acquisto di nuove apparecchiature oltre ad un aggravio di costi annuo dell'ordine di 20-40 milioni di euro per le attività ordinarie.

Da attentamente considerare appaiono anche i possibili effetti derivanti dalla revisione in corso della normativa speciale per l'ambito ferroviario da parte dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro e Politiche Sociali in materia di sicurezza del lavoro (decreto legislativo 81/2008), per i nuovi requisiti tecnico-organizzativi che potrebbero emergere sulle infrastrutture.

È evidente che la pianificazione di tali fabbisogni, nell'arco di tempo che le diverse norme consentono per completare i relativi adeguamenti, dovrà essere coniugata con la reale disponibilità delle relative risorse.

1.2 Il Contratto di programma: pianificazione delle attività e criticità

Il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, si è così concluso il complesso *iter* procedurale, con un ritardo di circa due anni rispetto alla sua naturale scadenza, a causa di una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e delle connesse modalità di finanziamento.

I fattori che hanno caratterizzato questo aggiornamento del Contratto di Programma hanno riguardato: un definanziamento delle risorse di competenza e cassa; la mancanza di risorse ordinarie di competenza sul cap. MEF 7122 (dedicato ad investimenti ferroviari) registrata sia con la Legge Finanziaria 2009 sia con la Legge Finanziaria 2010, che ha reso necessaria una riprogrammazione di alcuni interventi non legati alla sicurezza per trovare copertura agli investimenti in manutenzione straordinaria; il lungo processo di Programmazione Nazionale per selezionare gli interventi strategici da finanziare con la Legge Obiettivo e Fondi FAS; infine

l'individuazione di una nuova modalità operativa di finanziamento per lotti costruttivi individuata per la realizzazione di alcuni progetti strategici di particolare rilevanza⁸.

Nel corso dei primi mesi del 2011, successivi all'approvazione del Bilancio 2010, la Società, nella necessità di ricercare adeguata copertura finanziaria ad interventi improcrastinabili connessi alla manutenzione straordinaria ed all'adeguamento ad obblighi di legge, oltre che a quelli richiesti dal MIT per il Piano della sicurezza, ha avviato una lunga interlocuzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare la Società, in data 31 maggio 2011, a seguito dell'assegnazione del CIPE (seduta del 5 maggio 2011) di una quota residua del Fondo Infrastrutture pari a 240 milioni di euro, ha trasmesso al MIT una proposta di Accordo Preliminare all'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto al fine di prendere impegni su tali finanziamenti nel minor tempo possibile. La proposta ha però avuto parere negativo da parte della Ragioneria Generale dello Stato in considerazione della riduzione di risorse resa necessaria dalla cd. "manovra finanziaria" intervenuta nel secondo semestre dell'anno con l'emanazione di una serie di provvedimenti normativi (Legge n° 111 del 15 luglio 2011, di conversione con modificazione del D.L. 98/2011 e Legge n° 148 del 14 settembre 2011 di conversione con modificazioni, del D.L. 138/2011), che ha prodotto effetti sugli stanziamenti già deliberati dal CIPE oltre che sulle risorse già contrattualizzate.

Quindi la Società ha dovuto tener conto dei potenziali effetti di riduzione derivanti dalle norme sopra citate sospendendo l'avvio di nuovi investimenti ed ha ricevuto conferma degli effettivi tagli solo con l'emanazione della Legge di stabilità 2012, intervenuta il 12 novembre 2011.

In estrema sintesi, i diversi provvedimenti delle manovre finanziarie hanno posto in essere definanziamenti per 1.788 milioni di euro sul capitolo di bilancio MEF 7122 così composti:

- 922 milioni di euro per gli effetti della Legge n°122 del 30 luglio 2010;
- 215 milioni di euro per gli effetti della Legge n°111 del 15 luglio 2011;

⁸ La Legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"), all'art. 2 commi 232 - 234, ha previsto una nuova modalità di finanziamento a tranches per lotti costruttivi per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN - T ed inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche. Ai fini dell'applicazione di tale procedura in data 1° ottobre 2010 sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri che individuano gli interventi "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona Galleria di base del Brennero" e "Linea AV/AC Milano Verona Treviglio - Brescia" quali progetti prioritari di particolare rilevanza strategica aventi i requisiti previsti dal citato art. 2 della Legge Finanziaria 2010.

- 650 milioni di euro per gli effetti della Legge n°148 del 14 agosto 2011.

Inoltre si è preso atto della riduzione di 16 milioni di euro sul capitolo di bilancio MIT 7060.

Si sono quindi realizzate le condizioni per traguardare una proposta di aggiornamento del Contratto cumulativa degli anni 2010 e 2011. La Società ha avanzato al MIT una serie di proposte per ottemperare ai definanziamenti e addivenire anche alla soluzione urgente al mancato finanziamento della manutenzione straordinaria e degli interventi per la sicurezza, proponendo di effettuare una riallocazione di risorse da programmi/progetti contrattualizzati non attivabili nel breve periodo (a causa dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo esterno al Gestore) o rinviabili (in quanto fasi modulari di interventi di upgrading e ammodernamento tecnologico e infrastrutturale).

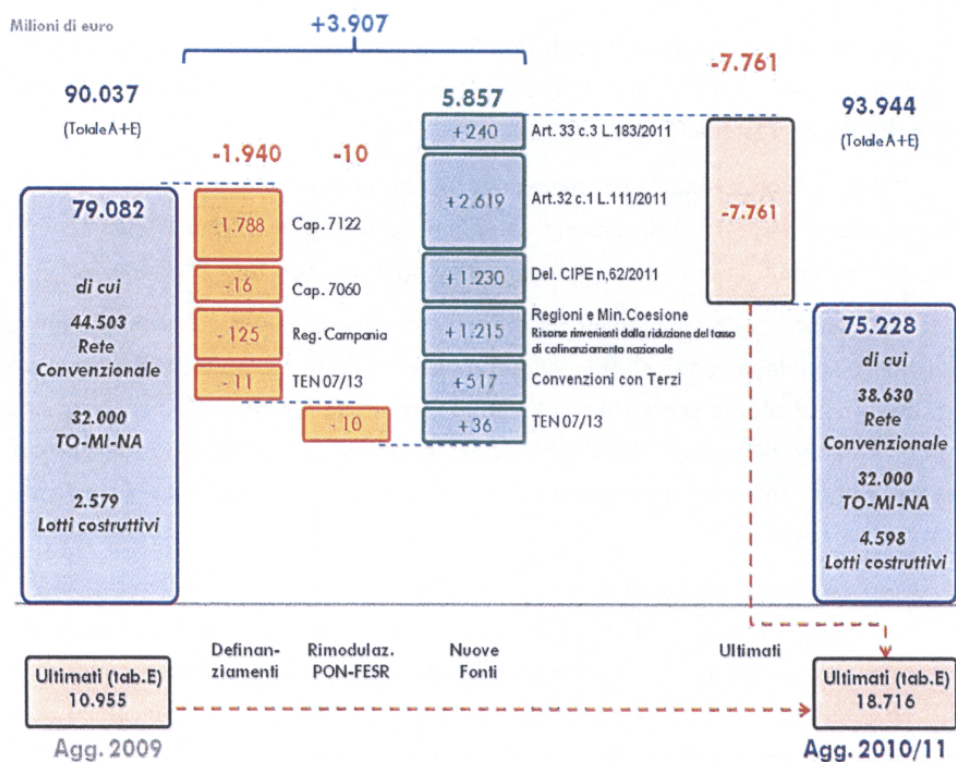
Il MIT ha pertanto attivato un tavolo di confronto con il Gestore per la finalizzazione delle proposte e per recepire la disponibilità di finanziamenti aggiuntivi al momento stimati pari a 3.652 milioni di euro, rivenienti da fondi iscritti nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da risorse comunitarie e da Enti terzi.

Un primo schema di aggiornamento 2010/2011 è stato siglato dalle parti, RFI e MIT, in data 5 dicembre 2011 ed esaminato dal CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011.

In esito all'esame del CIPE è stato avviato un rapido confronto tra i Ministeri competenti e le Regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, e Sardegna sulla percorribilità del definanziamento, anche in coerenza con il Piano Nazionale per il Sud che è stato recepito nella Delibera CIPE n°62/2011, e sulla possibilità di integrare questi ultimi stanziamenti con risorse derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento dei programmi dei fondi strutturali 2007/2013, previsto nella legge di stabilità 183/2011, all'art. 23.

Sulla base degli esiti di tali incontri la Società ha predisposto una nuova versione dello schema contrattuale che è stata siglata da RFI e MIT il 12 gennaio 2012 e sottoposta successivamente al CIPE.

Nel grafico che segue è stata rappresentata l'evoluzione del portafoglio progetti dal valore dell'aggiornamento 2009 al valore della nuova versione dell'aggiornamento 2010-2011 per effetto delle variazioni complessive introdotte⁹:



In particolare l'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma è caratterizzato dalle seguenti novità.

- ⁹
- - 1.788 milioni di euro per il definanziamento di Legge;
 - - 16 milioni di euro per il definanziamento da altre fonti;
 - - 125 milioni di euro per riduzione di risorse da parte di Enti terzi;
 - - 11 milioni di euro per riduzione risorse TEN 2007 - 2013;
 - - 10 milioni di euro per riduzione sul Programma PON-FESR 2007 - 2013;
 - + 5.857 milioni di euro di risorse aggiuntive da contrattualizzare;
 - - 7.761 milioni di euro di progetti ultimati.

a. Allocazione del definanziamento di legge

Per determinare l'articolazione sui progetti del definanziamento si sono adottati i criteri stabiliti a suo tempo dal CIPE con la Delibera n°10/2009 il CIPE, di considerare prioritariamente gli investimenti per i quali non erano ancora state impegnate con atti negoziali con terzi le relative risorse finanziarie.

Inoltre, sono state studiate soluzioni per il contenimento dei costi dei progetti o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie, salvaguardando la funzionalità degli investimenti residuali.

Tuttavia, non avendo tale operazione risolto completamente l'allocazione del definanziamento, si è reso necessario estendere lo stesso anche ad investimenti in corso, interessando, in questo caso, risorse già oggetto di contratti con terzi.

Per evitare di dover sospendere lavori in corso e di dover quindi fronteggiare prevedibili azioni legali sono stati individuate alcune mirate riallocazioni di risorse già contrattualizzate che, in coerenza con l'ambito territoriale delle destinazioni originarie e con gli obiettivi di sviluppo della rete nazionale, hanno consentito di formalizzare ai Ministeri competenti una proposta tecnica che minimizza l'impatto sul sistema dei contratti in essere.

b. Allocazione delle risorse aggiuntive

Con l'aggiornamento 2010 - 2011 del CdP sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un totale di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da risorse comunitarie e da risorse da Enti terzi, in particolare:

– **240** milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 – Legge di stabilità 2012 che assegna al Fondo per lo sviluppo e la coesione una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi indifferibili infrastrutturali;

– **2.619** milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011) che all'art. 32 stabilisce: "nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il «Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali» con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016" per un importo complessivo di 4.930 milioni di euro;

– **1.230** milioni di euro assegnati dal CIPE con la Delibera n°62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;

– **36** milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T del ciclo di programmazione 2007 -2013;

– **1.215** milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale, definiti con verbali di accordo del 10 e 14 dicembre 2011 tra le Regioni ed il Ministero della Coesione Territoriale, ripartiti nel modo seguente:

- ✓ 500 mln Regione Sicilia,
- ✓ 80 mln Regione Calabria,
- ✓ 100 mln Regione Puglia,
- ✓ 130 mln Regione Sardegna,
- ✓ 405 mln Regione Campania;
- ✓ 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi.

c. Riallocazione di risorse già contrattualizzate

Inoltre per far fronte a fabbisogni incompressibili che non hanno trovato idonea copertura e che sono relativi alla manutenzione straordinaria e agli interventi per la sicurezza in galleria come da Atto di indirizzo del MIT, si è provveduto ad effettuare una riallocazione di risorse che ha interessato fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, in conseguenza dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo esterno al Gestore, o rinviabili in quanto fasi modulari di interventi di upgrading e ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale.

L'operazione che ha comportato una variazione complessiva a saldo zero pari a 881 milioni di euro, ha riguardato investimenti che sono stati trasferiti nella parte programmatica del Contratto.

d. Recepimento aggiornamenti del Programma PON/FESR 2007/2013

Ai sensi della Delibera CIPE n° 27 del 13 maggio 2010, che invitava ad adeguare il Contratto di Programma all'evoluzione del quadro strategico nazionale e del PON Reti e mobilità in occasione del primo aggiornamento utile, si è proceduto ad una revisione e riduzione di 10 milioni di euro delle risorse derivanti dal Programma PON/FESR 2007 – 2013 che è passato da 1.669 milioni di euro a 1.659 milioni di euro in coerenza con il Decreto Dirigenziale dell'Autorità di gestione n° 6892 del 28 luglio 2011.

e. *Trasferimento in tabella E "Investimenti ultimati"*

Per mantenere aggiornato il Contratto in relazione allo stato d'avanzamento dei progetti è stato effettuato il trasferimento dalla Tabella A "Opere in corso" alla Tabella E "investimenti ultimati" di interventi conclusi aventi valore pari a 7.761 milioni di euro.

1.3 I contributi pubblici

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche a favore di RFI, di competenza 2010, in raffronto a quelli di competenza del 2009, che emerge dal prospetto riepilogativo¹⁰ presente nel bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato SpA, è il seguente:

<i>Valori in milioni di euro</i>		
CONTRIBUTI PUBBLICI		
	2009	2010
Contributi in conto esercizio dallo Stato	924	975
Contributi in c/investimento dallo Stato	3.916	2.201
Altri	263	80
Totale apporti e contributi	5.103	3.256

Nei prospetti e grafici che seguono si riporta l'andamento complessivo e dettagliato delle contribuzioni pubbliche¹¹ di cui RFI è stata destinataria per il periodo in considerazione in raffronto con il 2009.

¹⁰ Come risulta dai Bilanci consolidati di FS degli anni 2009 e 2010, i dati relativi ai contributi in conto esercizio dallo Stato contengono, per l'anno 2009 sia lo stanziamento di competenza dell'anno (849,3 meuro) che i residui passivi dell'anno precedente (74,4 meuro) mentre quelli relativi all'anno 2010 contengono solo gli stanziamenti di competenza dell'anno 2010 (975,5 meuro) e non i residui passivi (13,5 meuro).

¹¹ Giova ricordare che i contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno ricevuti, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di attività immobilizzate ivi compresi gli eventuali interessi passivi che vengono sostenuti su prestiti accesi e necessari per la realizzazione delle iniziative durante l'esecuzione dei lavori e portati a incremento del valore delle iniziative. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

II) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati a ricavi delle vendite e prestazioni, come componente positivo del conto economico.

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio	Anno 2009	Anno 2010
Contributi iscritti per competenza nell'anno	849.274.389,34	975.446.791,00
Residui passivi anno precedente iscritti nell'anno quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	74.407.710,00	13.546.366,66
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno	1.183.522.963,13 (*)	1.209.993.157 (**)
(*) di cui:		
competenza 2009	828.274.389,34	
competenza anni precedenti - residui passivi 2007 e 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	355.248.573,79	
(**) di cui		
competenza 2010		975.446.790,34
competenza ante 2001		200.000.000,00
residui passivi 2009		21.000.000,00
quota C anno 2009 (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)		13.546.366,66

Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2009

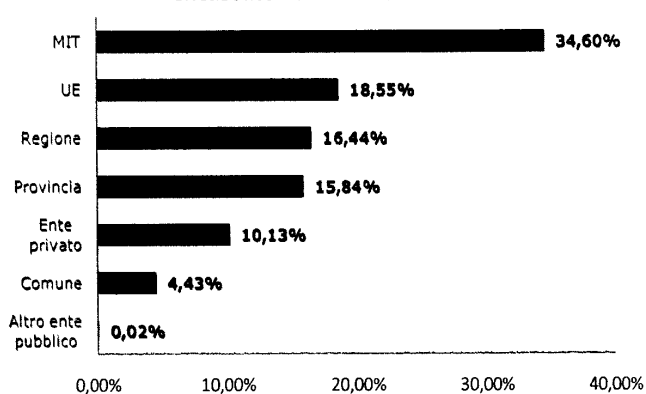
	Contributi iscritti nel 2009	Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza 2009	Incasso nell'anno 2009 Residui passivi 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2009 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2009
Cap. 7122 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	2.360.600.958,00	360.000.000,00	2.310.725.283,18	360.000.000,00	49.875.674,82	2.720.600.958,00
Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	2.582.285,00	0,00	0,00	0,00	72.582.285,00	72.582.285,00
Cap. 7124 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	1.120.000.000,00	270.000.000,00	1.000.000.000,00	270.000.000,00	0,00	1.270.000.000,00
Cap. 7120 - "Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato" stanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22.7.2009	460.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.943.183.243,00	630.000.000,00	3.310.725.283,18	630.000.000,00	122.457.959,82	4.063.183.243,00

Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2010

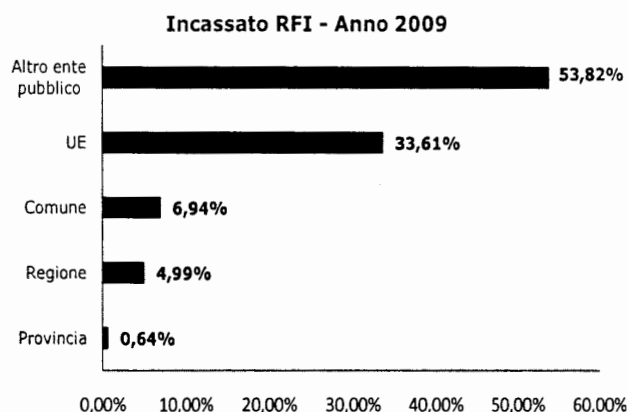
	Contributi iscritti nel 2010	Residui passivi 2009 iscritti nell'anno 2010 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2010 di competenza 2010	Incasso nell'anno 2010 residui passivi 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007)	Contributi incassati nel 2010 di competenza anni precedenti	Totale incassi 2010
Cap. 7122 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	1.283.000.000,00	0,00	636.000.000,00	0,00	0,00	636.000.000,00
Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	2.582.285,00	0,00	0,00	0,00	76.785.404,62	76.785.404,62
Cap. 7242 - "Sovvenzioni Strordinarie a ferrovie dello Stato per l'attuazione di varie disposizioni legislative"	0,00	0,00	0,00	0,00	25.822.844,95	25.822.844,95
Cap. 7124 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	400.000.000,00	480.000.000,00	400.000.000,00	480.000.000,00	120.000.000,00	1.000.000.000,00
	1.685.582.285,00	480.000.000,00	1.036.000.000,00	480.000.000,00	222.608.249,57	1.738.608.249,57

Contributi incassati da RFI spa - Anno 2010	
Contributi	Tipo Ente erogatore
15.824,08	Altro ente pubblico
4.533.567,42	Comune
10.365.327,54	Ente privato
16.210.925,71	Provincia
16.820.214,44	Regione
18.985.146,29	UE
35.406.714,36	MIT
102.337.719,84	Totale contributi

Incassato RFI - Anno 2010



Contributi incassati da RFI spa - Anno 2009	
Contributi	Tipo Ente erogatore
4.414.269,68	Provincia
34.385.068,99	Regione
47.857.959,98	Comune
231.643.792,67	UE
370.943.831,21	Altro ente pubblico
689.244.922,53	Totale contributi



Dai dati riportati risulta che l'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti (competenza 2010) nel bilancio dello Stato 2010 è stato pari 1.685 milioni di Euro (di contro ai 3.943 milioni del 2009).

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2010 si è attestato sui 1.738 milioni (rispetto ai 4.063 milioni di Euro del 2009).

L'onere finanziario statale per le erogazioni a RFI per il 2010 (in conto esercizio ed in conto investimenti) è stato pari a 2.947 milioni di Euro, di contro ai 5.246 milioni del 2009.

Nella tematica in esame può essere utile rappresentare, sulla base di dati acquisiti dal Bilancio di esercizio di RFI per il 2010, l'evoluzione degli impegni presi da Enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della Società, a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, per il periodo 1993/2010.

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI*

Valori in migliaia di Euro

Periodo di riferimento	Risorse disponibili	Erogazioni	Crediti iscritti in Bilancio	Contabilizzato	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	B	C	D	E=A-B-C	F=B-D
al 31/12/2009	72.803.865	48.837.111	2.600.366	43.712.258	21.366.388	5.124.853
al 31/12/2010	71.930.654	50.760.068	2.899.581	47.730.250	18.271.005	3.029.818
Delta	(873.211)	1.922.958	299.214	4.017.992	(3.095.383)	(2.095.034)

* Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2010

In particolare, le risorse disponibili complessivamente prese in considerazione al 31 dicembre 2010 ammontano a circa 72 miliardi di euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie (ora Leggi di Stabilità) che quelli previsti da provvedimenti legislativi di stanziamento ad hoc, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, le risorse disponibili registrano un decremento di 873.211 mila euro, che rappresenta il risultato netto del definanziamento registrato nella Legge 220 del 13 dicembre 2010 (Legge di Stabilità 2011) operato ai sensi del D.L. 78/2010 convertito con Legge 122/2010 e dello stanziamento di nuove risorse dall'UE.

Le erogazioni ricevute al 31 dicembre 2010 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 50.760.068 mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni ricevute ammontano al 31 dicembre 2010 a circa 47.730.250 mila euro e, rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009, registrano un incremento di 4.017.992 mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2010 a valere sulle erogazioni di cui sopra e dal recupero di contabilizzazioni effettuate prima del 2010, attribuite temporaneamente a fonti non pubbliche e ora attribuite alle fonti definitive di finanziamento.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 2.899.581 mila euro e comprendono i crediti iscritti ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e da leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati.

1.4 Gli investimenti

Nel corso del 2010, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 2.558 milioni di euro, con un decremento di 51 milioni di euro (circa - 1,9%) rispetto all'esercizio precedente. Circa 38 milioni di euro sono stati erogati alle società TFB ed LTF (di cui circa 21 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 979 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 126 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.579 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 302 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2010 il volume di spesa consuntivato è stato pari a circa 12 milioni di euro, con significativa, ulteriore riduzione rispetto al 2009. Il prospetto che segue evidenzia l'ammontare della relativa spesa nel biennio 2006-2010 ripartita tra i principali settori di intervento:

Valori in milioni di euro

SPESA PER RICERCA E SVILUPPO					
	2006	2007	2008	2009	2010
Tecnologie per la sicurezza	85,66	41,33	17,22	16,03	7,85
Diagnostica innovativa	44,17	21,02	10,13	8,18	2,48
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,83	2,08	1,62	1,17	1,62
Totale	133,66	64,43	28,97	25,38	11,95

Per il 2010 il 65% circa della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza, il 21% circa alla diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete e il restante 14% per studi e sperimentazioni su componenti e sistemi innovativi.

Per il rilevato andamento si rappresenta l'opportunità che si presti un'adeguata attenzione alle spese in materia, con particolare riguardo a quelle finalizzate alla sicurezza.

1.4 –Lo stato del progetto AV/AC (alta velocità/alta capacità)

Su tutta la linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è stato possibile attivare l'esercizio commerciale, pur in attesa che vengano completati i lavori all'interno dei Nodi (in particolar modo di quelli di Bologna e Firenze) che consentiranno un ulteriore incremento della qualità del servizio che potrà essere attuato in termini di velocità, di frequenza, di puntualità.

Nella tabella 1 si riporta sinteticamente la situazione delle attività dei progetti della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli, linea che nel suo insieme è collocata nella tabella A05 dell'Aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 approvato dal CIPE nel 2010; è inoltre parimenti trattato nell'Aggiornamento 2010-2011, nello schema di contratto esaminato dal CIPE del 6.12.2011 ed attualmente in corso di perfezionamento.

Il Costo a vita intera complessivo¹² della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli è rimasto invariato e risulta pari a 32.000 milioni di euro (nella tabella 2 sono riportati i Costi a vita intera delle singole tratte e nodi).

¹² Il "costo a vita intera" è costituito dalla somma dei costi di costruzione dell'opera, con esclusione dei costi di manutenzione e di gestione, a partire dalla data di entrata in esercizio della medesima, e dei costi del finanziamento.