

**OPERE FERROVIARE DA REALIZZARE PER LOTTI COSTRUTTIVI
DPCM AI SENSI DELL'ART. 2, C. 232, Legge 191/2009**

(importi in mln di euro)

Opere da realizzare per lotti costruttivi già approvate dal CIPE	Costo a vita intera	Finanziamenti già disponibili	di cui: Stato	di cui: Finanziamento UE	Fabbisogno residuo	di cui: Altre Fonti (*)	di cui: Stato/UE
Linea AV/AC Milano Verona : tratta Treviglio-Brescia	2.050,00	1.130,95	1.124,90	6,05	919,00	n.d.	919,00
Galleria di base del Brennero	4.140,00	728,34	286,00	426,30	3.411,66	1.532,40	1.879,26
Linea AV/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200,00	719,50	640,00	-	5.480,50	n.d.	5.480,50
Totale	12.390,00	2.578,79	2.050,90	432,35	9.811,16	1.532,40	8.278,76

dati aggiornati con le delibere CIPE nn. 83, 84 e 85 del 2010

Galleria di base del Brennero

Costo	4.140
Finanziamenti	728,34
Fabbisogno	3.411,66
altre fonti	1.532,40
Stato	1.879,26

dati in milioni di euro	data inizio	data fine	costo	finanziamenti disponibili	da finanziare	Cronoprogramma													totale
						2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
opere in corso			260	260		147	40	38	34										259
I lotto costruttivo	2010	213	280	280	-	29	118	107	27										281
II lotto costruttivo	2012	2017	2.728	188	2.540			800	808	549	281	144	147						2729
III lotto costruttivo	2017	2022	872	-	872								231	237	202	83	42	76	871
totale invest. annuo						176	158	945	869	549	281	144	378	237	202	83	42	76	
totale invest. cumulato						176	334	1.279	2.148	2.697	2.978	3.122	3.500	3.737	3.939	4.022	4.064	4.140	
totale fabbisogno da reperire						0	0	612	808	549	281	144	378	237	202	83	42	76	3.412
totale fabbisogno altre fonti									400			114,4	378	237	202	83	42	76	1.532,40
totale fabbisogno da reperire Stato						0	0	611,66	408	549	281	29,6	0	0	0	0	0	0	1.879,26

Milano Genova: Terzo valico dei Giovi

Costo	6.200,0
contabilizzati	140,0
Finanziamenti	579,5
Fabbisogno	5.480,5

dati in milioni di euro	data inizio	data fine	costo	finanziamenti disponibili	da finanziare	Cronoprogramma										totale
						2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
I lotto costruttivo	2010	2013	500	500	-	120	230	110	40							500
II lotto costruttivo	2011	2016	1.100	79,5	1.020,5		250	370	230	130	70	40	10			1100
III lotto costruttivo	2012	2017	1.270	-	1.270			150	290	250	270	220	90			1270
IV lotto costruttivo	2013	2017	1.340	-	1.340				160	380	360	330	110			1340
V lotto costruttivo	2014	2017	1.200	-	1.200					150	450	370	230			1200
VI lotto costruttivo	2016	2019	650	-	650								420	190	40	650
totale investimento						120	480	630	720	910	1.150	960	860	190	40	
totale cumulato						120	600	1230	1950	2.860	4.010	4.970	5.830	6.020	6.060	
totale fabbisogno da reperire Stato						-	170,5	520	680	910	1.150	960	860	190	40	5.480,5

Milano-Verona, tratta Treviglio-Brescia

Costo	2.050
Finanziamenti	1.130,95
Fabbisogno	919,05

dati in milioni di euro	data inizio	data fine	costo	finanziamenti disponibili	da finanziare	Cronoprogramma						
						2010	2011	2012	2013	2014	2015	totale
I lotto costruttivo	2010	2013	1.130,95	1.130,95	-	106	210	285	315	170	45	1131
II lotto costruttivo	2011	2016	919	-	919			229	230	270	190	919
totale investimento						106	210	514	545	440	235	
totale cumulato						106	316	830	1375	1815	2050	
totale fabbisogno da reperire Stato						0	0	229	230	270	190	919

Contratto di programma RFI -aggiornamento 2009

(in milioni)

	Costo a vita intera	Competenza disponibile	% Copertura	Contabilizz ato	% Contabilizz ato	Definanzia mento	Risorse aggiuntive	di cui CDP	di cui LO	di cui altro
Tabella A - opere in corso										
A 01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	13.168	12.714	96,55%	8.122	63,88%	- 40	494	- 182	314	362
A02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	9.725	9.722	99,97%	5.659	58,21%	- 139	142	- 72	77	137
A 03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	12.390	11.778	95,06%	6.660	56,55%	- 265	877	65	657	154
A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	9.220	8.566	92,91%	4.413	51,52%	- 104	758	189	240	329
A05 - Torino-Milano-Napoli	32.000	32.000	100%	27.541	86,07%					
TOTALE Tabella A - opere in corso	76.503	74.780		52.395		- 548	2.271	-	1.288	982
Tabella A1										
Milano-Verona, tratta Treviglio-Brescia	2.050	566	27,61%	11	1,94%		565		565	
Milano-Genova, terzo valico dei Giovi	5.400	220	4,07%	220	100,00%		500		500	
Valico del Brennero	3.575	286	8,00%	106	37,06%		443			443
Totale Tabella A1	11.025	1.072		337			1.508	-	1.065	443
Totale	87.528	75.852		52.732		- 548	3.779	-	2.353	1.425
Opere programmatiche										
	Costo a vita intera	Competenza disponibile	% Copertura	Contabilizz ato	% Contabilizz ato	Definanzia mento	Da reperire	di cui CDP	di cui LO	di cui altro
01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	6.104	133	2,18%	0	0,00%	- 133	6.104	6.104		
02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	2.730	-	0,00%	0	0,00%		2.730	2.730		
03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	23.606	1.400	5,93%	41	2,93%	- 1.268	23.473	14.239	9.187	
04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	72.557	1.765	2,43%	2	0,11%	- 1.728	72.555	29.808	42.747	
TOTALE Opere programmatiche	104.997	3.298	2,64%	43	0,76%	- 3.129	104.862	52.881	51.934	-
TOTALE GENERALE	192.525	79.150		52.775		- 3.677				

Camera dei Deputati

Commissione IX

Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

***Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di
passeggeri e merci.***

21 luglio 2011

Nel corso della audizione del 12 luglio 2011, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito a:

- processo di liberalizzazione delle Ferrovie sia per quanto riguarda i servizi che le reti. Elementi di comparazione con gli altri Paesi europei;*
- Investimenti sulla rete - contratto di programma RFI.*

LIBERALIZZAZIONE DELLE FERROVIE

Sull'argomento si rinvia all'intervento del dr. Antimo Prospero.

La questione non investe profili segnatamente contabili, ma a scopo informativo si allega una nota al Parlamento Europeo sul processo di liberalizzazione dell'aprile 2011 che fornisce elementi utili alla richiesta.

Si tratta della presentazione di un recente studio al Comitato Trasporti sul grado di liberalizzazione delle ferrovie europee e sull'impatto della separazione tra la gestione dell'infrastruttura e i servizi di trasporto.

Dallo studio commissionato dal Parlamento europeo a Steer Davies Gleave emerge che:

1. L'Italia presenta un livello di parziale integrazione, nel senso che gestione dell'infrastruttura e servizi di trasporto sono separati a livello organizzativo, ma le società di riferimento sono partecipate dalla stessa holding. Sotto questo aspetto l'Italia presenta un livello di liberalizzazione analogo a quello di Germania, Austria, Belgio e Polonia.
2. Secondo lo studio indipendente il mercato ferroviario italiano presenta una sostanziale apertura, seppure alcuni operatori lamentano barriere in entrata.
3. Esistono **vantaggi** e **svantaggi** di una separazione verticale: I principali vantaggi sono la trasparenza, l'efficienza dei costi, la neutralità e la concorrenza. Vi sono tuttavia anche svantaggi quali i costi di transizione, la perdita delle economie di scopo, le asimmetrie informative, gli scarsi incentivi a investire in infrastrutture, problemi di coordinamento, un minor livello di attendibilità e di sicurezza. Tuttavia, conclude lo studio, gli aumenti di costi e delle tariffe e gli impatti sulla qualità del servizio possono essere spiegati anche da altri fattori e non possono essere attribuiti soltanto alla separazione verticale.

Non c'è una chiara evidenza di aumenti dei costi derivanti dalla struttura del mercato ferroviario operante in Italia.

CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2007-2011

INTRODUZIONE

Il **Contratto di Programma** stipulato tra RFI – in quanto gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale - e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti costituisce lo strumento di programmazione degli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie.

Attraverso il Contratto di programma vengono ratificati:

- gli interventi e le opere da realizzare;
- il loro ordine di priorità;
- il costo degli interventi e delle opere;
- le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

1. DISCIPLINA

Il contratto di programma 2007-2011 regola i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e RFI per il medesimo periodo, in ordine agli investimenti da realizzare e alle risorse finanziarie da trasferire dal bilancio dello Stato. Tali risorse sono allocate su capitoli di spesa del Ministero dell'economia e delle finanze (7120, 7122 e 7124) gestiti dal Dipartimento del Tesoro, che provvede quindi al pagamento delle somme.

Si tratta del primo contratto disciplinato secondo nuove modalità con clausole ben definite in ordine agli impegni delle parti e con la precisa indicazione in apposita tabella delle opere contrattualizzate finanziate.

In particolare, il contratto individua oltre agli investimenti, gli interventi per la manutenzione straordinaria e per il rinnovo e lo sviluppo della rete, le

misure necessarie per migliorare la qualità dei servizi e la sicurezza del trasporto, secondo livelli compatibili con l'evoluzione tecnologica.

Gli investimenti sono distinti per classi, in ordine di priorità, e sono riportati in apposite tabelle allegate, che riportano informazioni per ciascuna opera sia di carattere tecnico che finanziario.

Inoltre, ferma restando la scadenza del contratto al 31 dicembre 2011, vengono indicate le modalità di aggiornamento nel caso di variazioni delle risorse disponibili.

Coerentemente sono stati stipulati gli aggiornamenti per gli anni 2008 e 2009.

La regolazione dettagliata degli obblighi del Gestore, si riferisce sia all'attuazione dei piani di potenziamento e di sviluppo della rete ferroviaria - secondo criteri di efficienza, di compatibilità ambientale e di sicurezza del trasporto - sia agli obblighi di informazione che consentano ai Ministeri vigilanti adeguato e costante monitoraggio dell'impiego degli stanziamenti pubblici e dei relativi obiettivi conseguiti.

Nel contratto sono disciplinati anche i poteri di controllo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della verifica dell'esatto adempimento degli obblighi di contratto nonché le modalità per l'applicazione e la quantificazione delle relative sanzioni.

Il pagamento da parte dello Stato in favore di RFI prevede la corresponsione - da parte del Ministero dell'economia e delle finanze - di rate mensili di *pari importo*.

Poi, sulla base della contabilizzazione dei lavori eseguiti, certificati e riscontrati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vengono disposti eventuali conguagli.

Il contratto di programma 2007-2011 è stato approvato dal CIPE con delibera n. 63/2007 e i successivi aggiornamenti relativi alle annualità 2008 e 2009 rispettivamente con delibere n. 6/2008 e n. 27/2010.

2. ASPETTI PROGRAMMATICI E FINANZIARI

Il contratto, come detto, si articola in Tabelle in cui vengono rappresentate, le opere in corso e quelle da realizzare, distinte per classi di investimento:

- Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge;
- Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento;
- Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale;
- Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità.

La **Tabella A – “Opere in corso”** riporta gli interventi in corso di realizzazione cui sono destinate le risorse finalizzate dal contratto in essere. Essa rappresenta sia la quota degli interventi per i quali la copertura finanziaria è assicurata nell'ambito del contratto che quella che necessita di ulteriori finanziamenti da reperire nell'ambito degli aggiornamenti annuali successivi.

Inoltre fino all'ultimo aggiornamento del 2009, sono presenti ulteriori Tabelle che rappresentano, per ordine di priorità, gli interventi organizzati nelle medesime classi di investimento, secondo un ordine decrescente di priorità:

- Tabella B – “Opere prioritarie da avviare”;
- Tabella C – “Altre opere da realizzare”;
- Tabella D – “Opere previste a completamento del Piano.

Non rivestono aspetti rilevanti ai fini delle obbligazioni derivanti dal contratto la Tabella E, che riporta il valore degli investimenti ultimati, e, nell'ambito della Tabella A, la Tabella A05 – **Rete Alta velocità/alta capacità** relativa alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli - che presenta un **costo di 32 miliardi**, interamente finanziato, per la quale vengono indicati i dati relativi alle contabilizzazioni, in relazione all'andamento dei lavori residui e dei relativi pagamenti.

Il contratto è anche corredato da apposito prospetto riguardante i fabbisogni finanziari degli interventi in corso, le diverse fonti di copertura per competenza (statali, comunitarie, accordi con enti locali...) e le previsioni delle esigenze di cassa per gli anni considerati dal contratto.

L'impegno contrattuale da parte dello Stato è limitato, per quanto riguarda le fonti per competenza, alle risorse disponibili a legislazione vigente, che, appostate su capitoli classificati come rimodulabili - trattandosi di spese di conto capitale destinate a programmi di investimento - sono soggette a eventuali tagli o riduzioni di spesa disposti da norme di contenimento.

Ciò comporta inevitabilmente la necessità di un aggiornamento dei contratti che prevedano la riprogrammazione degli interventi in coerenza con le risorse disponibili.

3. CONTRATTO DI PROGRAMMA annualità 2007

Il contratto di programma 2007, approvato dal CIPE con delibera n. 63 del 20 luglio 2007, ha finalizzato le risorse stanziato sul bilancio dello Stato per un importo complessivo di **5.018 milioni di euro**.

In particolare esse derivano dalle seguenti autorizzazioni di spesa:

- Legge n. 296/2006, art. 1, c. 974: 1.600 milioni per ciascuno degli anni 2007 e 2008;
- Legge n. 296/2006, art. 1, c. 975: contributo quindicennale di 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007 destinato alla rete tradizionale (il contratto di programma prende in considerazione l'importo attualizzato di 1.118 milioni di euro);
- Decreto legge n. 81/2007, art. 8, c. 4: 700 milioni di euro per l'anno 2007.

Si segnala che l'effettiva disponibilità delle risorse autorizzate ai sensi dell'art. 1, c. 974, della legge n. 296/2006, pari a 3.200 milioni complessivi è stata ridotta di 32,320 milioni di euro ai sensi dell'art. 1, comma 759 della stessa legge n. 296/2006. L'aggiornamento 2009 del contratto ha conseguentemente tenuto conto, tra l'altro, di detta riduzione nell'ambito di una riprogrammazione complessiva degli interventi.

Il valore degli investimenti programmati ammonta a complessivi 188,4 miliardi, facendo presente che tra le opere in corso (Tabella A05) viene considerata la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli che presenta un costo di 32 miliardi, di cui 22,549 milioni contabilizzati.

Per quel che concerne l'articolazione del contratto di programma, il valore degli investimenti per opere in corso, di cui alla Tabella A, ammonta a 93 miliardi di euro, le opere prioritarie da avviare, di cui alla Tabella B, ammontano a 14 miliardi di euro, le altre opere da realizzare di cui alla Tabella C ammontano a 36 miliardi di euro, le opere previste a completamento del Piano

risultano di circa 46 miliardi di euro. Nella Tabella E del contratto vengono indicati investimenti ultimati alla data del 31 dicembre 2006 per un valore di 10,6 miliardi di euro.

Nell'allegato 1 sono riportati i dati relativi al contratto 2007, organizzati per classi di investimento con l'indicazione delle risorse considerate.

4. AGGIORNAMENTO 2008

Con delibera n. 6 del 31 gennaio 2008 il CIPE ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento 2008 del contratto di programma, tenuto conto delle nuove risorse finanziarie di matrice comunitaria, nonché di ulteriori contributi, autorizzati dall'articolo 2 del decreto legge n. 159 del 2007, **pari a 800 milioni** di euro per l'anno 2007 per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria previste dal contratto di programma e a **235 milioni di euro per il 2007** da destinare alla continuità dell'attività di manutenzione straordinaria sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Pertanto le complessive risorse disponibili per l'aggiornamento ammontano a **3.158 milioni** di euro, in quanto vengono considerati 2.123 milioni di euro rivenienti da riutilizzo di risorse precedentemente autorizzate e così articolate:

(importi in milioni di euro)

fondi FESR ciclo 2007-2013	1.649
fondi TEN ciclo 2007-2013	131
fondi da enti terzi	192
articolo 1, comma 965, legge finanziaria 2007 (linea ferroviaria Pontremolese)	48

riutilizzo fondi FESR 2000-2006	6
incassi per decisioni chiuse su progetti TEN 2000-2006	82
over copertura ex contratto di programma su Palermo - Messina	15
TOTALE	2.123

Il valore complessivo degli investimenti programmati dal contratto, al netto della rete AV/AC Torino - Milano - Napoli che conferma l'importo di 32.000 milioni di euro, passa da 156.466 milioni di euro a **156.571** milioni di euro.

L'impostazione dell'aggiornamento non cambia rispetto alla edizione precedente e prevede che gli investimenti oggetto del contratto siano declinati secondo un ordine di priorità nelle seguenti 4 classi di investimenti cui corrispondono altrettante tabelle allegate al contratto medesimo:

- opere in corso (tabella A) per un costo a vita intera **di 42.725 milioni di euro**, a fronte di un valore al 2007 di 60.580 milioni, dovuto in gran parte allo "spostamento" in tabella B di importanti opere ferroviarie della rete alta capacità, che sono rimaste nella tabella A soltanto per la quota di costo effettivamente coperta (relativa quindi alle progettazioni), con una scissione del "costo a vita intera" delle opere stesse, tra parte con copertura finanziaria e parte senza copertura finanziaria. Inoltre sono state inserite nella tabella A, sempre con lo stesso criterio, opere prima incluse nella sola parte programmatica del contratto. La copertura del "fabbisogno da reperire" per l'anno 2008 viene determinata con le sopravvenute risorse disponibili, pari a 3.158 milioni di euro.

- opere prioritarie da avviare (tabella B), di natura programmatica, per un costo a vita intera di 32,4 milioni di euro;
- altre opere da realizzare (tabella C), di natura programmatica, per un costo a vita intera di 35,5 milioni di euro;
- opere previste a completamento del piano (tabella D), di natura programmatica, per un costo a vita intera di 45,9 milioni di euro;

Nell'allegato 2 sono riportati i dati relativi al contratto 2008 organizzati per classi di investimento con l'indicazione delle risorse considerate

Tra le fonti di copertura della parte programmatica sono considerate le risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, indicazione da considerare di massima e senza alcuna predeterminazione delle decisioni del CIPE in merito.

Nella Tabella E del contratto sono confermati in 10,6 miliardi gli investimenti ultimati al 31 dicembre 2006.

5. AGGIORNAMENTO 2009

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio 2010, ha espresso parere favorevole all'aggiornamento 2009 del contratto di programma RFI.

Con l'aggiornamento 2009 si è deciso di intervenire sulla struttura del contratto di programma, includendo gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle programmatiche B, C e D in un unico documento denominato "Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete ferroviaria nazionale".

Nella Tabella A (Opere in corso) continuano ad essere considerati interventi distinti nelle seguenti categorie: manutenzione straordinaria, manutenzione migliorativa/evolutiva ed adeguamento agli obblighi di legge

(A01); tecnologie per la sicurezza e la circolazione, nonché per l'efficientamento (A02); potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale (A03); sviluppo infrastrutturale della rete ad alta capacità (A04); sviluppo infrastrutturale della rete ad alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli (A05).

Viene specificato che, per tutti gli investimenti inclusi nella suddetta Tabella A, sono state stanziato risorse adeguate a coprire le intere opere o fasi funzionali delle stesse.

Il valore degli investimenti finanziati del contratto di programma, nella Tabella A (Opere in corso) risulta pari a **76.503 milioni di euro** (di cui **32.000 milioni riferiti al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli – il cui contabilizzato ammonta a 27.541 milioni**).

La nuova tabella “Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete ferroviaria nazionale” riporta **un valore complessivo degli investimenti di 105 miliardi di euro, quasi totalmente privi di copertura finanziaria.**

Gli investimenti ultimati al 31 dicembre 2008 sono indicati in 10,9 miliardi di euro.

Inoltre è stata introdotta, nella Tabella A1, la categoria dei progetti infrastrutturali da realizzare attraverso la procedura dei c.d. “lotti costruttivi” ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234 della legge n. 191/2009, alla quale appartengono esclusivamente le opere di seguito indicate.

I relativi importi sono stati aggiornati con delibere CIPE nei seguenti termini:

- Delibera n. 83/2010 Tunnel di Base del Brennero-quota italiana (valore dell'investimento aggiornato in 4.140 milioni di euro);
- Delibera n. 84/2010 AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi (valore dell'investimento aggiornato in 6.200 milioni di euro).

- Delibera n. 85/2010 AV/AC Treviglio-Brescia (valore dell'investimento confermato in 2.050 milioni di euro).

Per tali progetti sono indicati gli impegni programmatici previsti a carico dello Stato a garanzia della completa realizzazione delle opere.

Nell'allegato 3 sono indicati i dati finanziari aggiornati degli interventi in argomento, mentre negli allegati 4, 5 e 6 vengono forniti elementi di dettaglio dei singoli interventi.

Per quanto concerne le risorse finanziarie, il contratto 2009 ha considerato una riduzione di risorse pari a 3.677 milioni di euro sugli appositi capitoli del bilancio statale dedicati agli investimenti di RFI e derivanti dall'art. 1, comma 507, della legge 27 dicembre 2006, dall'art. 1 comma 758 delle legge 296/2006 (TFR), dal decreto-legge n. 112/2008 e dal decreto-legge n.180/2008.

Nel contempo, sono stati allocati finanziamenti aggiuntivi pari a 3.779 milioni di euro, di cui:

- 1.432 milioni di euro derivanti da fonti diverse (Unione europea, altri enti finanziatori);
- 2.347 milioni di euro derivanti dalle risorse programmate nell'ambito del «quadro di dettaglio della delibera 6 marzo 2009» di cui alle delibere n. 51/2009 e 52/2009, così articolate:
 - a) 460 milioni di euro a valere sull'art. 25 del decreto-legge n. 185/2008 e assegnati a RFI ai sensi del decreto interministeriale MIT/MEF n. 59274 del 22 luglio 2009;
 - b) 1.317 milioni di euro a valere sull'art. 21 del decreto-legge n. 185/2008 (risorse legge obiettivo) e 570 milioni di euro a valere sul

Fondo infrastrutture la cui effettiva disponibilità rimaneva comunque subordinata all'assegnazione da parte del CIPE;

– riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati nelle precedenti edizioni del contratto e in particolare:

- a) 1.069 milioni di euro per fare fronte alle urgenti necessità relative ai programmi di manutenzione straordinaria e di altri interventi prioritari che non hanno trovato capienza negli stanziamenti disponibili, a discapito di fasi di programmi che presentano disponibilità non attivabili nel breve periodo o rinviabili, con esclusione di interventi relativi al settore della sicurezza;
- b) 1.649 milioni di euro del FESR 2007-2013;
- c) riallocazione di risorse della legge obiettivo destinate alle progettazioni preliminari dal decreto interministeriale n. 22589 del 30 dicembre 2004 e, in particolare, di avanzi finanziari pari a 30,3 milioni di euro;

Nell'allegato 7 sono riportati i dati finanziari relativi al contratto di programma 2009.

6. AGGIORNAMENTI SUCCESSIVI AL 2009

In considerazione della particolare situazione di finanza pubblica, per gli anni 2010 e 2011 sono state attribuite con delibera CIPE del 5 maggio 2011, risorse aggiuntive da destinare al contratto di programma RFI, per l'importo di 240 milioni a valere sul Fondo infrastrutture per il finanziamento della manutenzione straordinaria.

Tuttavia, i provvedimenti di manovra DL 78/2010 e 98/2011 hanno disposto necessarie riduzioni su tutti gli stanziamenti di bilancio rimodulabili, ivi inclusi quelli destinati agli investimenti di RFI previsti dai contratti di programma. Tali stanziamenti peraltro sono stati oggetto di rimodulazione con la Tabella E della legge di stabilità 2011. Pertanto, sarà necessaria una revisione del contratto di programma che dovrà tenere conto anche delle riduzioni apportate dai predetti provvedimenti, nonché delle risorse aggiuntive disponibili con aggiornamenti della tabella A riguardante le opere in corso e da realizzare, contrattualizzate e finanziate.

In particolare, ai sensi dell'articolo 2, c.1, del decreto legge n. 78/2010, è stata disposta una riduzione sugli stanziamenti di complessivi 922,5 milioni di euro; l'art. 40, c. 1 bis, del DL 98/2011 ha reso definitive le riduzioni per l'anno 2011 degli accantonamenti stabiliti ai sensi dell'art. 1, c. 13 della legge n. 220/2010, pari a 215 milioni, relativamente all'esito della gara per l'aggiudicazione delle frequenze. Inoltre, ai sensi dell'art. 10, c. 3, dello stesso DL 98/2011, saranno definite riduzioni sui capitoli rimodulabili per gli anni dal 2012-2014 in sede di predisposizione del DDL di stabilità 2012.

In sintesi, le risorse disponibili a legislazione vigente come rimodulate dalla tabella E della legge di stabilità 2011 e al netto delle riduzioni rese definitive sopra indicate ammontano a 1.871 milioni di euro per l'anno 2011, 2.100,7 milioni per l'anno 2012, 2.100,7 per l'anno 2013 e 2.015 milioni per l'anno 2014, cui vanno aggiunti 240 milioni per l'anno 2011 assegnati con delibera CIPE n. 12/2012.

Risorse aggiuntive potranno invece essere recuperate per il contratto, in sede di attuazione dell'articolo 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, convertito dalla legge n. 111/2011, che ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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. Le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 – c.d. “per lotti costruttivi” - nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA.

