

## **5. Il Piano industriale (PI) di Rfi quale strumento di pianificazione aziendale**

Nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato il GI è tenuto ad elaborare e aggiornare il Piano industriale<sup>20</sup> comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Mit e all'Art per l'approvazione. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Il PI si articola con una prospettiva regolatoria pluriennale (5 anni) con aggiornamento annuale ed espone, in modo organico, le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative o gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

In data 20 marzo 2014 è stato approvato dal C.d.A. il PI 2014-2017 che tiene conto dei CdP relativi agli investimenti e ai servizi, dell'evoluzione del quadro economico, di quello regolatorio e normativo, nonché della capacità di creare valore in ogni settore di business e di supportare la crescita qualitativa e dei volumi dei servizi offerti, sia passeggeri Av/Av che merci, affinché si possano dare risposte ad un mercato, regionale e metropolitano, caratterizzato da una forte domanda di qualità e puntualità dei servizi offerti.

Gli indirizzi strategici definiti per i prossimi anni ipotizzano la configurazione di una infrastruttura integrata con il network europeo (Ten-T) in grado di interagire e competere con le altre infrastrutture di trasporto in un'ottica di rete multimodale con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati in grado di soddisfare al meglio le esigenze di mobilità espresse dal mercato. Il PI 2014-2017 prevede, fra l'altro, l'operazione di valorizzazione della società Grandi Stazioni attraverso la modifica dell'attuale perimetro di portafoglio della attività della società e la successiva valorizzazione del Business Retail&Media, l'operazione di valorizzazione delle attività svolte dalla società Blufferries di navigazione sullo Stretto e la cessione della rete di trasmissione elettrica del Gruppo Fsi Italiane (Self).

---

<sup>20</sup> Ora definito Piano commerciale dall'articolo 15 comma 5 del d.lgs. n. 122/2015.

## **6. Il Contratto di programma (CdP) quale strumento di programmazione degli investimenti e delle attività.**

Come già evidenziato, l'articolo 15 del d.lgs. n. 112/2015 in continuità con le previsioni del previgente dlgs 188/2003, ribadisce che i rapporti tra lo Stato e Rfi siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più CdP nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato.

Il CdP disciplina, in particolare, nei limiti delle risorse iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione a favore di Rfi dei finanziamenti necessari a porre in essere nuovi investimenti in opere di manutenzione, rinnovo e miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria.

Da più parti è emersa la necessità di avere tempi certi di approvazione dei CdP i cui ritardi rispetto alle naturali scadenze producono difficoltà nella programmazione finanziaria delle opere e nella loro realizzazione con costi spesso crescenti. Per tentare di superare questa difficoltà la l.164/2014 ha stabilito tempi massimi e procedure di approvazione del CdP 2012-2016 a partire da quello sottoscritto in data 8 agosto 2014<sup>21</sup>. Tuttavia la nuova legislazione non ha prodotto gli effetti attesi. Infatti il percorso per l'approvazione del CdP-Investimenti che si sarebbe dovuto concludere entro il 10 gennaio 2015 è stato definitivamente approvato solo nel mese di giugno 2015.

### **6.1 Il Contratto di programma - Parte servizi (CdP-S) 2012/2014: programmazione degli interventi per il mantenimento in sicurezza della Rete.**

Con il decreto Mit n. 203 del 14 maggio 2014 è stato approvato il Contratto di programma - Parte servizi 2012/2014 sottoscritto da Mit ed Rfi in data 29 novembre 2013.

Il Contratto ha come oggetto la realizzazione delle opere di manutenzione, ordinaria e straordinaria<sup>22</sup>, necessarie al mantenimento in esercizio della rete ferroviaria in condizioni di sicurezza ed affidabilità, nonché le attività di safety, security<sup>23</sup> e navigazione ferroviaria. La

<sup>21</sup> L'articolo 1, comma 10 del d.l. n. 133/2014 convertito nella legge 11 novembre 2014 n.164 dispone, fra l'altro, che «Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (Rfi) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato»

<sup>22</sup> Sono ordinari gli interventi manutentivi 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. Sono straordinari gli interventi finalizzati al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interni, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività l'efficienza e la sicurezza.

<sup>23</sup> Il processo di Safety" ricomprende le attività poste in essere dal Gestore di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. Le attività di security sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore. Si tratta di attività che mirano a tutelare la sicurezza delle persone presenti negli ambienti di competenza del Gestore, dei dipendenti, dell'infrastruttura e degli impianti.

decisione di procedere alla sottoscrizione di un separato accordo tra manutenzione ed investimenti ad uno generale scaturisce dall'esigenza di assicurare, in un quadro di risorse scarse, una parte degli investimenti pubblici alla programmazione di interventi destinati<sup>24</sup> alla manutenzione straordinaria all'aggiornamento ed al potenziamento dei sottosistemi infrastrutturali e impiantistici. Il Contratto ha validità per un triennio, a partire dal 1° gennaio 2012 ed è stato prorogato *ope legis* fino al 31 dicembre 2016 ai sensi dell'articolo 7 comma 9 della l. 25 febbraio 2016, n. 21. Il CdP S contiene, tra l'altro, innovative disposizioni sia in tema di monitoraggio delle risorse impiegate sia di misurazione della performance. E' previsto, infatti, che Rfi dovrà dare puntuale evidenza degli interventi di manutenzione straordinaria realizzati, produrre le risultanze della contabilità regolatoria e del monitoraggio degli investimenti pubblici (Mip), nell'ambito dei "Rendiconti annuale e finale di Contratto". Rfi è, inoltre, tenuta a dare conto del livello di prestazione della rete effettivamente raggiunto attraverso un "Monitoraggio di Qualità della Rete" anche al fine dell'applicazione di sanzioni e di penali per il mancato raggiungimento dei target prestazionali predefiniti o per mancato rispetto di obblighi e tempistiche previste dal contratto. Come è noto l'attività di vigilanza e controllo è esercitata dal Mit cui spetta la facoltà di risolvere il Contratto nel caso di mancato adempimento.

Il CdP S 2012-2014 prevede interventi finanziari pari a 5.295 milioni di euro (1.830 mln di euro per il 2012, 1.770 mln di euro per il 2013 e 1.695 mln di euro per il 2014).

---

<sup>24</sup> L'art. 7 del CdP S prevede che il MIT ed il MEF, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti da Rfi, riconoscono per ciascun anno di esecuzione del Contratto sia "contributi in conto esercizio" per le attività di manutenzione ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione che "contributi in conto capitale" per le attività di manutenzione straordinaria della rete.

Tabella 13 - CdP S 2012-2014: Prospetto fonti ed impieghi risorse per competenza

		(milioni)				
FONTI		Cap. Bil. Stato	Totale	2012	2013	2014
1	Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975
2	<b>Totale fonti c/esercizio</b>		<b>3.135</b>	<b>1.110</b>	<b>1.050</b>	<b>975</b>
2°	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012	7514	300	300		
2b	art.1. c. 175 della legge n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013)	7122	300	300		
2c	Delibera CIPE n. 22 del 2013 Risorse a valere sull'art. 1 c. 175 Legge 228/2012		338	19	319	
2d	Delibera CIPE n. 22 del 2013 risorse art. 32, c. 1 DL 98/2011	7518	240		240	
2e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da legge n. 71/2013)	1541/7122	262	101	161	
2f	L. Stabilità 2014 (art.4)*		500			500
3	<b>Totale fonti c/impianti</b>		<b>1.940</b>	<b>720</b>	<b>720</b>	<b>500</b>
4	<b>Totale fonti finanziate a legislazione vigente - competenza (2+3)</b>		<b>5.075</b>	<b>1.830</b>	<b>1.770</b>	<b>1.475</b>
5	<i>Fabbisogno c/impianti non finanziati (11 e 13)</i>		220			220
IMPIEGHI		Totale				
6	<b>Manutenzione ordinaria</b>		<b>2.850</b>	1.010	950	890
6 a	<i>di cui rete Av/Ac</i>		206	81	65	60
7	<b>Safety, Security e Navigazione</b>		<b>285</b>	100	100	85
8	<b>Fabbisogno c/esercizio (6+7) finanziati a legislazione vigente</b>		<b>3.135</b>	1.110	1.050	975
9	<b>Manutenzione straordinaria</b>		<b>2.160</b>	720	720	720
10	<b>Fabbisogni c/impianti a legislazione vigente</b>		<b>1.940</b>	720	720	500
11	<b>Fabbisogni c/impianti non finanziati a legislazione vigente</b>		<b>220</b>			220
12	<b>Fabbisogni complessivi per competenza finanziati (8+10)</b>		<b>5.075</b>	<b>1.830</b>	<b>1.770</b>	<b>1.475</b>
13	<b>Fabbisogni complessivi per competenza da finanziare (6)</b>		220			220

Fonte: RFI

Il Contratto di Programma prevede per la manutenzione straordinaria del triennio 2012-2014 complessivi 2.160 milioni di euro (720 milioni di euro per ciascuna annualità). A valere su tali risorse, 1.940 milioni di Euro sono stati resi già operativi mediante autorizzazioni del CdA, di cui:

- 619 milioni di euro, approvati nella seduta del 17.04.2013, per i fabbisogni dell'annualità 2012;
- 821 milioni di Euro, approvati nella seduta del 18.12.2013, di cui 101 M euro a completamento delle risorse per l'annualità 2012 e 720 M euro per i fabbisogni dell'annualità 2013;
- 500 milioni di Euro, approvati nella seduta del 15.07.2014, quale prima *tranche* a copertura dei fabbisogni dell'annualità 2014.

Il fabbisogno di 220 milioni di euro per il 2014 è stato reperito attraverso uno stanziamento nell'ambito della legge di stabilità per il 2014 quali "Contributi in conto impianti alle Ferrovie dello Stato SpA" (Tabella E della Legge di Stabilità 2014) e autorizzate mediante l'art. 1 comma 10 del decreto legge n. 133/2014 (cd. "decreto Sblocca Italia"), convertito con l. n. 164/2014<sup>25</sup>. Pertanto, tenuto conto della contrattualizzazione *ex lege* delle risorse in

<sup>25</sup> La legge 11 novembre 2014, n.164 recante: "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", la disposto che "una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di Rfi è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014, con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali."

questione, il CdA ha autorizzato l'operatività delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente per la copertura dei residui fabbisogni della manutenzione straordinaria dell'annualità 2014, pari a 220 milioni di euro.

Con specifico riferimento alla manutenzione straordinaria di Rfi, la legge di Stabilità per il 2015 ha previsto risorse per complessivi 4.250 milioni di euro con un profilo di cassa pari a 500 milioni per il 2015, 750 milioni per ciascuna delle annualità 2016 e 2017 e 2.250 milioni di euro per il 2018 e successivi.

Sono attualmente in corso le attività con i Ministeri competenti per la predisposizione del nuovo Contratto di programma - Parte Servizi per il prossimo quinquennio 2015-2019.

Il CdA, al fine di assicurare la continuità all'attività di manutenzione straordinaria, ottimizzazione e messa in sicurezza dell'Infrastruttura ferroviaria, ha autorizzato l'Ad, nel rispetto delle norme e delle procedure societarie e di Gruppo, a dare operatività alle risorse finanziarie assegnate dalla legge di stabilità per il 2015 a copertura dei fabbisogni della manutenzione straordinaria dell'annualità 2015.

Inoltre, tenuto conto della significativa competitività dei tassi praticati dalla Banca europea per gli investimenti (Bei), il Mef, nell'ambito delle proprie attività istituzionali di acquisizione provvisoria, ha ottenuto un finanziamento fino ad un massimo di 950 milioni di euro della provvista necessaria a finanziare investimenti da realizzare nell'ambito del vigente Contratto di programma – parte servizi. Rfi ha riferito di aver sottoscritto il correlato contratto di progetto assumendosi specifici impegni relativi alla realizzazione, al monitoraggio e alla fornitura di informazioni in ordine agli interventi senza tuttavia assumere alcun impegno di natura economico/finanziaria che è regolato da un contratto ad hoc stipulato tra il Mef e la Bei.

## **6.2. Il Contratto di programma (CdP) 2012-2016 – Parte investimenti a sostegno dello sviluppo e dell'adeguamento tecnologico dell'infrastruttura**

Come già riferito nella precedente relazione, la validità del Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti, giunta alla sua naturale scadenza il 31 dicembre 2011, è stata prorogata dal decreto legge n. 16 del 6 marzo 2014, recante *"disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche"*, convertito con legge n. 68 del 2 maggio 2014, fino alla conclusione della procedura di approvazione del nuovo contratto di programma – parte investimenti che sarebbe dovuta avvenire entro il termine

perentorio del 30 giugno 2014<sup>26</sup>. Il CdP 2012-2016-I è stato siglato in data 12 marzo 2013 e successivamente il 22 maggio 2014. I due testi del CdP non hanno tuttavia concluso l'iter di approvazione, poiché nel corso della procedura di approvazione sono intervenute importanti modifiche del quadro finanziario.

Un nuovo schema di Contratto di Programma 2012/2016 - parte investimenti è stato, infine, sottoscritto tra le parti l'8 agosto 2014 e al fine di accelerare la conclusione dell'iter di approvazione e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con il citato d.l. n. 133/2014 c.d. "Sblocca Italia", all'art. 1 comma 10<sup>27</sup>.

A seguito dell'acquisizione del parere favorevole delle competenti Commissioni parlamentari il Mit ha provveduto all'approvazione dello schema del CdP I 2012/2016 con il decreto interministeriale 158 del 18 maggio 2015.

In merito si ricorda che la X Commissione permanente (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, in sede di esame del CdP-I 2012-2016, ha espresso parere favorevole con la seguente condizione: "*.... Rfi S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi e comunque entro il 30 giugno 2015, alla stipula dell'Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2012/2016 parte investimenti ....*". Rfi ha redatto l'aggiornamento 2015 del medesimo CdP, che è stato trasmesso per l'approvazione da Rfi al Mit in data 25 giugno 2015. Nel richiamato aggiornamento contrattuale Rfi ha recepito le osservazioni e le prescrizioni espresse dalle Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica in occasione dei suddetti pareri di approvazione del CdP-I 2012-2016, riguardanti principalmente la priorità degli investimenti relativi alla sicurezza e agli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna, della Calabria e delle regioni del Sud in generale, nonché agli investimenti relativi al nodo di Roma ed alle interconnessioni tra la rete AV e la rete regionale e locale.

Infine, si è proceduto allo stralcio dal CdP del progetto "Nuova linea Torino-Lione" tenuto conto della creazione del nuovo promotore pubblico Tunnel euralpin Lyon Turin Sas (Telt), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura, partecipato al 50 per cento dai nuovi azionisti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Stato Francese.

---

<sup>26</sup> La proroga degli effetti del CdP Parte investimenti 2007-2011 era stata disposta, fino al 30 giugno 2013 ai sensi dell'art. 3 dell'Aggiornamento 2010-2011 approvato con d.m. 12 luglio 2012 prot. n. 234 e, successivamente, "fino alla conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma-parte investimenti 2012-2016, da effettuare entro il termine massimo del 30 giugno 2014", ai sensi del comma 4 dell'articolo 17 del d.l. 6 marzo 2014, n. 16 convertito dalla legge di conversione 2 maggio 2014, n. 68.

<sup>27</sup> Vedi nota 21 pagina 34.

L'aggiornamento 2015 al CdP I 2012-2016, approvato dal Cipe nella seduta del 23 dicembre 2015 e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana il 12 marzo 2016, recepisce le variazioni finanziarie intervenute dalla redazione del CdP-I 2012-2016 dell'8 agosto 2014 e tutte le evoluzioni del portafoglio investimenti. Per le conclusioni dell'iter autorizzativo dell'aggiornamento 2015 al CdP I 2012-2016 occorrerà, tuttavia, acquisire il parere delle Competenti commissioni parlamentari.

La tabella seguente dà conto dell'ammontare delle coperture finanziarie e delle variazioni di competenza presenti nel CdP I sottoscritto in data 8 agosto 2014 e approvato con richiamato decreto interministeriale Mit/Mef n. 158/2015.

Tabella 14 - CdP I - Copertura finanziaria delle opere e variazioni di competenza

(milioni)

		CdP 2007-2011			CdP 2012-2016												
		Risorse al 2011	Trasferim. in Tab. E Progetti ultimati	Riclassifiche e trasferim. da Opere program.	Definanziamenti					Nuovi finanziamenti					Δ Def/Fin	Rimodulaz.	Coperture finanziarie complessive
					MEF	MIT	MISE	UE	ALT RO	MEF	MIT	MISE	UE	ALTRO			
A	Portafoglio invest. in corso	70.630	-9.623	-1.026	-1.118	-495	-230	-606	-182	2.222	631		181	304	713	6	60.694
	0 00 Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	8.991	-7.079	-108					-4				30	18	12	-32	1.817
	1 01 Sicurezza (adeguamento obblighi di legge	4.319	-167	927	-145					375	95		64	17	345	-62	5.424
	2 02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	8.031	-1.092	-3.171	-6			-110		70			27	11	-41	-33	3.727
	3 03 Proposte Rfi per superamento dei colli di bottiglia			1.298		-51	-10	-52		505	337			162	933	43	2.231
	4 04 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta Capacità	17.290	-1.284	27	-967	-444	-220	-444	-179	1.272	199		60	95	-537	90	15.496
	5 05 Sviluppo infrastrutturale delle AV/AC Torino Milano Napoli	32.000													-		32.000
B	Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali	4.598		105	-136	-1.059		-221		2.926	29		179	7	1.727	1	6.430
C	Progetti infrastr. realizzati tramite società di scopo			916		-919		-218			3.480	12	4		2.358		3.275
	Valore coperture finanziarie opere in corso (A+B+C)	75.228															70.399
E	Opere ultimate	18.716	9.623	138	-9	-2	-140				2			16	-140	-7	28.338
	TOT. DEF/N. FIN.				-1.263	-2.475	-370	-1.045	-182	5.148	4.142	12	364	327			
	TOT. COPERTURE FIN.	93.945		134			-5.335					9.994			4.658		98.736

Fonte: Rfi Contratto di Programma Parte investimenti (2012-2016) del 8 agosto 2014

Legenda:

- A:** investimenti in corso di realizzazione dotati di integrale copertura finanziaria con risorse immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore;
- B:** investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (art. 2 comma 232 e ss. Legge finanziaria 2009) Gli impegni presi da Rfi sono assunti nei limiti delle risorse effettivamente rese disponibili dallo Stato;
- C:** investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal GI ma che vengono affidate ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse nazionali contrattualizzate;
- E:** opere realizzate nel periodo di vigenza del CdP 2007-2011.

Tabella 15 - Costi e disponibilità finanziaria delle opere

(milioni)

Programma	Tabelle	Costo	Risorse	Fabbisogno
Portafoglio investimenti in corso e programmatici	A	173.542	60.694	112.848
- <i>Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</i>	0	1.817	1.817	0
- <i>Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge</i>	1	29.223	5.424	23.800
- <i>Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento</i>	2	6.727	3.727	3.000
- <i>Proposte Rfi per superamento colli di bottiglia</i>	3	5.236	2.231	3.005
- <i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</i>	4	98.539	15.496	83.043
- <i>sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC To Mi Na</i>	5	32.000	32.000	0
Investimenti realizzati per lotti costruttivi	B	25.157	6.430	18.727
Partecipazioni societarie	C	5.676	3.275	2.401
<b>Totale Tabelle A + B + C</b>		<b>204.375</b>	<b>70.399</b>	<b>133.977</b>
Opere ultimate	E	28.338	28.338	0
<b>Totale</b>		<b>232.713</b>	<b>98.736</b>	<b>133.977</b>

Fonte Rfi. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di Rfi al 31 dicembre 2014.

Legenda:

**A:** investimenti in corso di realizzazione dotati di integrale copertura finanziaria con risorse immediatamente disponibili a legislazione vigente per l'assunzione di impegni da parte del Gestore;

**B:** investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (art. 2 comma 232 e ss. Legge finanziaria 2009).

Gli impegni presi da Rfi sono assunti nei limiti delle risorse effettivamente rese disponibili dallo Stato;

**C:** investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal GI ma che vengono affidate ai sensi dell'articolo

3 dell'Atto di Concessione a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse nazionali contrattualizzate;

**E:** opere realizzate nel periodo di vigenza del CdP 2007-2011.

Con il vigente CdP-I 2012-2016 le coperture finanziarie delle opere risultano essere pari a 70.399 milioni di euro. Le variazioni finanziarie recepite dal nuovo Contratto prevedono i finanziamenti aggiuntivi per 9.994 milioni di euro e riduzioni di risorse per 5.335 milioni di euro per un saldo pari a 4.658 milioni di euro.

## 7. Lo sviluppo della rete AV (Torino-Milano-Napoli)

Il progetto Av/Ac conferma la propria importanza anche nell'ambito del più ampio itinerario di sviluppo e riassetto infrastrutturale del sistema di trasporto europeo (Ten T). Il livello di avanzamento economico dell'intero programma Av si attesta nel 2014 a 29.727 mln di euro pari al 93 per cento dei costi a vita intera. Si registra una contrazione dei volumi di spesa rispetto al 2013 (609 mln di euro e -79 per cento), dovuta al permanere delle criticità che hanno determinato la sospensione dei lavori per la realizzazione delle opere riguardanti il passante sotterraneo alla stazione Av di Firenze e alla stazione Av di Napoli Afragola.

Il quadro complessivo degli investimenti riportato nel CdP I 2012-2016 è evidenziato dalla seguente tabella in cui si dà conto, fra l'altro, dello stato dei lavori al 31 dicembre 2014.

Tabella 16 - Stato dei lavori e previsioni di attivazione Rete AC/AV

(milioni)

Investimenti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni				
		al 31.12.2012	2013	2014	al 31.12.2014	Avanzam %
Tratta Torino-Milano	7.644	7.391	141	8	7540	98,64
Tratta Milano-Bologna	7.035	6.778	224	-36	6966	99,02
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.645	15	9	5669	99,11
Tratta Roma-Firenze	519	123	5	7	135	26,01
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.692	18	13	5722	96,90
Nodo di Torino	3	3	0	0	3	100,00
Nodo di Milano	44	42	1	0	43	97,73
Nodo di Bologna	2.019	1604	128	88	1820	90,14
Nodo di Firenze	1.612	674	44	25	742	46,03
Nodo di Roma	764	668	24	6	698	91,36
Nodo di Napoli	504	361	8	9	378	75,00
Materiali di scorta	11	11	0	0	11	100,00
Contingencies	220	0	0	0	0	0,00
Totale TO-MI-NA	32.000	28.992	608	129	29.727	92,90
Oneri finanziari e altri impieghi		4.206	189	199	4.594	

Fonte: RFI. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti (dicembre 2014)

## 8. Lo sviluppo della rete convenzionale

Il piano di investimenti previsti dal Contratto di programma in vigore, per lo sviluppo infrastrutturale della Rete convenzionale, come si è già evidenziato ammonta complessivamente a 98.5 miliardi di euro di cui circa 15.49 miliardi trovano copertura per competenza e 83 miliardi di opere programmate, secondo la ripartizione mostrata nel prospetto seguente.

Tabella 17 - Investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della Rete

	CdP I 2007-2011 (Agg.to 2010-2011)			Inc. %	CdP I (2012-2016)			Inc. %
	Opere in corso	Opere programm.	Totale		Opere in corso	Opere programm.	Totale	
Aree metropolitane	4.748	10.314	15.062	27,46	5.481	12.292	17.773	35,37
Corridoi Ten-t	7.641	77.886	85.527	44,19	5.947	54.746	60.693	38,38
Direttrice Trasv.	4.335	15.061	19.395	25,07	2.478	15.529	18.007	15,99
Altro	566	1.017	1.583	3,27	1.589	477	2.066	10,25
<b>TOTALE</b>	<b>17.290</b>	<b>104.278</b>	<b>121.567</b>		<b>15.496</b>	<b>83.043</b>	<b>98.539</b>	

Fonte: Rfi

La composizione degli investimenti infrastrutturali evidenzia che il 35,37 per cento del totale è riferito alla categoria “Aree Metropolitane”, il 38 per cento in corridoi Ten-T, il 16 per cento ricade in “Direttrici e trasversali” mentre la restante parte di circa il 10 per cento è relativa ad opere minori. In particolare, in linea con quanto previsto dalla politica europea *Connecting Europe Facility* orientata alla costruzione di una rete centrale di trasporto (Core Network), le linee strategiche nazionali si sono orientate su investimenti di valenza europea (Corridoi Ten-T) con l’obiettivo di dare corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese. L’obiettivo è quindi, quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro *Core Corridor* nazionali *Adriatico-Baltico*, *Mediterraneo*, *Reno-Alpi* e *Scandinavia-Mediterraneo*.

Nel 2014 gli investimenti sulle rete convenzionale Ac sono stati pari a 2.725 milioni di euro facendo registrare un aumento del 27 per cento rispetto al 2013 (2.141 milioni di euro).

## 9. I progetti speciali da realizzare per lotti costruttivi “non funzionali” attraverso il programma delle infrastrutture strategiche (Pis)

Con l’espressione “lotti costruttivi non funzionali” ex art. 2 comma 232 l.191/2009 ci si riferisce ai progetti prioritari realizzati nell’ambito dei corridoi europei Ten-t inseriti nell’ambito del Pis le cui risorse sono inserite nell’ambito della tabella B del CdP e per i quali la legge n. 443/2001, c.d. “legge obiettivo”, ha previsto uno specifico iter amministrativo di approvazione.

La legge di stabilità per il 2015, l. n. 190/2014, ha previsto una deroga espressa per alcune specifiche tratte stabilendo che il Cipe possa approvare i progetti preliminari anche in attesa 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 dieci per cento del costo complessivo delle opere.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi ai costi totali, alle coperture finanziarie e agli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione delle opere riportate nel CdP 2012-2016 con indice della copertura finanziaria e variazioni rispetto al precedente CdP.

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento di alcuni dei principali investimenti in fase di realizzazione.

Tabella 18 - Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi

(milioni)

Tabella B	CdP 2007-2011 (Agg. 2010-2011)			% copertura finanziaria	CdP 2012-2016			% copertura finanziaria	Δ % Fondi CdP 2007/2011- 2012/2016		
	Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale		Finanziati	Risorse progr.	Costo Totale
Programmi/Linea											
Av/Ac Treviglio Brescia	2.050	-	2.050	1	2.050	-	2.050	100	-	-	-
Av/Ac MI-VR tratta BS-VR					768	3.186	3.954	19			
Av/Ac MI-VE subt. VR-VI					369	3.784	4.153	9			
Av/Ac MI-VE subt. VI-PD					-	1.249	1.249	-			
Tunnel Base del Brennero	728	3.412	4.140	0	888	3.977	4.865*	18	22	17	18
Terzo Valico dei Giovi	1.820	4.380	6.200	0	1.587	4.613	6.200	26	-13	5	0
Ac NA-BA Apice Orsara					768	1.918	2.686	29	0		
Lotti Costruttivi	4.598	7.792	12.390	37%	6.430	18.727	25.157	26	40	140	103

Fonte: elaborazione Corte conti su dati Rfi. Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

\* Costo quota Italia – realizzato attraverso la società BBT.

Per quanto concerne la nuova linea Treviglio Brescia l'investimento risulta integralmente finanziato per 2.050 milioni di euro e l'opera è in corso di realizzazione con attivazione prevista nel 2016. Per quanto attiene all'evoluzione delle coperture finanziarie si evidenzia che quelle relative al Terzo Valico dei Giovi recepite nel CdP 2012-2016 a seguito di specifiche deliberazioni del Cipe ammontano a 1.587 milioni di euro facendo registrare una riduzione del 13 per cento delle risorse rispetto al precedente CdP. Allo stato attuale risultano autorizzati i primi due lotti costruttivi ed è in corso la richiesta di finanziamento del 3° lotto costruttivo con le risorse stanziare dal Dl "Sblocca Italia" e dalla Legge di stabilità 2015.

Rfi ha riferito che, per quanto attiene alla realizzazione del tunnel di base del Brennero, a seguito della sottoscrizione del nuovo CdP 2012-2016, il Comitato di sorveglianza di Bbt SE ha approvato l'aggiornamento 2014 del programma lavori per un valore di 4.400 milioni di euro. Inoltre, con il decreto "Sblocca Italia" e la legge di Stabilità 2015 sono state stanziare le risorse per il finanziamento del terzo lotto costruttivo così come riportato nell'aggiornamento 2015 del C.d.P.-I.

Con riferimento al raddoppio della tratta Apice-Orsara, la cui realizzane per lotti costruttivi è stata autorizzata dalla legge di stabilità 2014, nel CdP 2012-2016 sono state ricomprese le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo per 768 milioni di euro interamente coperto dalle risorse della legge di stabilità 2014.

La tratta Brescia-Venezia, la cui realizzazione per lotti costruttivi è stata anch'essa autorizzata dalla legge di stabilità 2014, è stata suddivisa in 4 lotti costruttivi per un costo a vita intera di 3.954 milioni di euro. Il primo lotto costruttivo è stato finanziato per 768 milioni di euro con la legge di stabilità 2014 e per 3.000 milioni di euro con la legge di stabilità per il 2015 necessari alla prosecuzione dei lotti costruttivi nell'ambito dell'aggiornamento del CdP-I.

Infine, con riferimento alla tratta Milano-Verona e, nello specifico, alla sub-tratta Verona-Vicenza, il cui costo a vita intera è pari a 4.153 milioni di euro e alla sub tratta Vicenza-Padova, il cui costo a vita intera è pari a 1.249 milioni di euro, nel CdP-I 2012-16 sono stati iscritti 369 milioni di euro. Con l'aggiornamento 2015 del suddetto CdP saranno ricompresi anche gli stanziamenti previsti dal decreto Sblocca Italia.

## 10. Gli interventi speciali da realizzare attraverso i Contratti istituzionali di sviluppo (Cis) del Mezzogiorno. Nomina dell'Ad Fsi quale "commissario" per l'esecuzione dei lavori

Con l'obiettivo di recuperare efficienza al sistema ferroviario nel Mezzogiorno, ritenuto di rilevanza strategica anche per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (Ten-t), sono stati individuati come prioritari i seguenti itinerari, definiti come investimenti infrastrutturali strategici nell'ambito dei Contratti istituzionali di sviluppo:

- Napoli - Bari - Lecce – (Taranto 2012)
- Salerno - Reggio Calabria (2013)
- Palermo - Catania - Messina (2012)

Con la sottoscrizione dei Cis, Rfi si è obbligata, oltre che all'esecuzione della progettazione e realizzazione degli interventi, anche al monitoraggio periodico degli obiettivi dei Contratti, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione. I CIS godono di risorse aggiuntive del Fondo di sviluppo e coesione che sono trasferite ai soggetti assegnatari e disponibili in appositi fondi a destinazione vincolata in relazione allo stato di avanzamento della spesa.

Con l'obiettivo di avviare celermente i lavori con la legge n. 164/2014 "Sblocca Italia" l'Ad di Fsi è stato nominato "Commissario" con speciali compiti per la durata di due anni (2016), incarico eventualmente rinnovabile con Decreto del Mit. Il Commissario si avvale dell'assistenza tecnica e operativa della task force istituita presso Rfi e delle risorse a valere sul CdP I.

La tabella che segue riassume i costi ed i finanziamenti disponibili sui CIS.

Tabella 19 - Cis. Costi e coperture e avanzamento spesa

Descrizione	Costo a vita intera	Attività finanziata	Attività non finanziata	Costo interv. Infrastrutt.	Costo interv. tecnologici	Avanz.to spesa	(milioni)
							% Avanz.to spesa
CIS Direttrice NA-BA-LE-TA	7.116	3.532	3.584	6.372	744	579	8%
CIS Direttrice SA-RC	504	504	0	153	351	139	2 8%
CIS Direttrice ME-CT-PA	5.106	2.426	2.680	4.863	243	964	19%
TOTALE	12.726	6.462	6.264	11.388	1.338	1.682	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati "opendata" opere Cis Governo.

Il 30 ottobre 2015 sono stati avviati i cantieri delle opere civili necessarie al potenziamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Alta Velocità/Alta Capacità Napoli – Bari.

## II. Finanziamenti per investimenti

Nella seguente tabella si riporta lo stato dei finanziamenti a favore di Rfi erogati dallo Stato e dall'Ue nel periodo dal 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2014.

Tabella 20 - Investimenti finanziati da Stato e UE a favore di Rfi per investimenti (1993-2014)

(migliaia)

Periodo di riferimento	Σ 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 31.12.2012	75.703.419	56.569.248	7.978.456	53.528.100	11.155.715	3.041.148
Al 31.12.2013	80.935.024	59.559.713	8.598.142	55.653.060	12.777.169	3.906.653
<b>Δ 2013-2012</b>	<b>5.231.605</b>	<b>2.990.466</b>	<b>619.685</b>	<b>2.124.960</b>	<b>1.621.454</b>	<b>865.506</b>
Al 31.12.2014	95.725.822	61.959.024	9.239.985	58.609.703	24.526.813	3.349.321
<b>Δ 2014-2013</b>	<b>14.790.798</b>	<b>2.399.311</b>	<b>641.843</b>	<b>2.956.643</b>	<b>11.749.644</b>	<b>- 557.332</b>

Fonte elaborazione Corte dei conti su dati bilancio Rfi

Al 31 dicembre 2014:

- le risorse complessivamente disponibili a partire dal 1993 ammontano a circa 95,7 miliardi di euro (+14,7 mld di euro sul 2013) e comprendono sia i finanziamenti di competenza disposti dalle varie leggi di spesa che le risorse provenienti dall'Ue;
- le erogazioni ricevute a fronte degli stanziamenti ammontano a 61,9 mld di euro (+2,39 mld di euro sul 2013);
- il raffronto tra le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a 24 miliardi di euro, rappresentate come “Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare”;
- le contabilizzazioni complessive ammontano a 58,6 mld di euro (+2,9 mld rispetto al 2013) e i crediti iscritti in bilancio sono pari a 9,23 mld di euro (+641 mln di euro rispetto al 2013);
- il raffronto tra le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a 3,3 miliardi di euro rappresentati come “somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi” (- 557 mln di euro rispetto al 2013) che sono costituite prevalentemente da risorse impiegate in partite creditorie di varia natura verso lo Stato, quali crediti Iva e crediti verso il MEF per contributi c/esercizio, e in liquidità sul c/c intersocietario e sul c/c di tesoreria intrattenuto con la tesoreria centrale dello Stato.

## 12. Ricorso al mercato per il finanziamento delle opere infrastrutturali

Come è noto ed ampiamente riferito dalla Corte nei precedenti referti, per la realizzazione delle opere infrastrutturali Rfi ha fatto ricorso ad operazioni sul mercato finanziario. La tabella n. 21 evidenzia l'ammontare complessivo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2014.

Tabella 21 - Finanziamenti delle opere

Descrizione	(migliaia)	
	31.12.2013	31.12.2014
Finanziamenti da banche	2.195.246	2.071.464
Debiti verso altri finanziatori	248.592	223.413
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.759.311	2.533.402
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>5.203.149</b>	<b>4.828.279</b>

Fonte: Bilancio Rfi

I finanziamenti da banche, pari a 2.071 milioni di euro, rappresentano interamente debiti verso la Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente. I "Debiti verso altri finanziatori" a medio/lungo termine e a breve termine, per 223,4 milioni di euro, e fanno riferimento a finanziamenti erogati dalla Cassa depositi e prestiti (CdP) e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente a causa dei rimborsi di quote capitale. I "Debiti finanziari verso Società del Gruppo", per 2.533 milioni di euro, si riferiscono ai debiti verso la Capogruppo a valere sui due contratti intercompany siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo CdP) e Banca Europea per gli investimenti (Bei). A tal fine si evidenzia che nel gennaio 2015 è stato siglato un nuovo accordo tra Bei, Mef, Fsi e Rfi che prevede la concessione di un prestito al Mef di 950 milioni di euro da girare a Rfi con l'obiettivo di avviare nuovi cantieri per gli interventi di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della rete convenzionale.