

80890/101

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
<b>Locomotive</b>	<b>2</b>	<b>Locomotive</b>	<b>27</b>
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-	Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
Regionale	2	Regionale	27
<b>Carrozze/carri</b>	<b>167</b>	<b>Carrozze/Carri</b>	<b>543</b>
Passeggeri <i>Long Haul</i>	-	Passeggeri <i>Long Haul</i>	-
Regionale: Doppio Piano	167	ES <i>City</i>	-
		InterCity (Servizio Universale)	29
		Carrozza Bistrot Frecciarossa	30
		Regionale	
		Doppio Piano	88
		Media Distanza	332
		UIC-X Semipilota	2
		Cargo: Carri	62
<b>Convogli</b>	<b>31</b>		
Treni Jazz	29		
Treni Flirt	2		

Le altre società del Gruppo hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 417 milioni di euro, di cui: circa il 70% è riferibile al gruppo Netinera Deutschland, per l'acquisto di mezzi di trasporto passeggeri su ferro e gomma e impianti industriali in Germania; circa il 12% è attribuibile alle società Grandi Stazioni e Centostazioni, per la riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni; circa il 6% è realizzato dalle società TX Logistik, Cemat e Serfer che operano nel settore dei servizi alle merci e, infine, circa il 6% è sviluppato dalle società del trasporto su gomma in Italia. La restante spesa per investimenti è stata prevalentemente destinata alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

#### Finanziamento degli investimenti

##### I Contratti di Programma per la gestione delle attività manutentive (CdP-S) e per la gestione degli investimenti infrastrutturali (CdP-I)

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella Delibera n.4 del 2012, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria sottoscrive con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il finanziamento delle attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria, della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria;

80890/102

- Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, nonché di quelli legati a sicurezza, obblighi di legge e tecnologie, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

#### Il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S)

In data 9 giugno 2014 è stato registrato alla Corte dei Conti il D.M. n. 203/2014 con il quale il MIT ha approvato il CdP-S 2012-2014 per la gestione delle attività manutentive di tipo ordinario e straordinario dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché delle attività di Navigazione, *Safety* e *Security*. Con tale ultimo atto si è quindi perfezionato l'*iter* autorizzativo previsto dall'art. 1 della Legge n. 238/1993, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di Programma e dei Contratti di Servizio con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Con riferimento alle risorse disponibili, nel corso del 2014, con la Legge n. 164/2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 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".

Il vigente CdP-S 2012-2014 è giunto a scadenza a dicembre 2014; tuttavia, ai sensi dell'art.4 del medesimo atto, si può proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno.

Sono già stati avviati i tavoli di lavoro per la definizione del nuovo contratto, considerato che, a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", si è delineato il quadro delle risorse disponibili per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale.

In particolare sono di seguito riepilogate le risorse stanziate dalle suddette Leggi:

- Risorse in c/impanti (capitolo 7122/PG5), recate dalla Legge n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete: 4.250 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2020 (500 per l'anno 2015, 750 per gli anni 2016 e 2017, 2.250 per gli anni successivi fino al 2020).
- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541), recate dalla Legge n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, *Safety*, *Security* e Navigazione: 2.927 milioni di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 per ciascuno anno).

L'art. 1 comma 294 della Legge di Stabilità 2015 prevede, inoltre, risorse da destinare alle imprese ferroviarie, per il trámite del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, finalizzate *"alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia (...)"*. L'ammontare di tali risorse è pari a 100 milioni annui per ciascuno degli esercizi 2015, 2016 e 2017.

#### Il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

Il CdP-I 2012-2016 è stato sottoscritto tra le parti, RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'8 agosto 2014; per la conclusione dell'*iter* di approvazione e, quindi, per consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con il Decreto Legge n.133/2014 c.d. «Sblocca Italia» (convertito in Legge n. 164/2014 dell'11 novembre 2014) all'art. 1 comma 10, è stato disposto che l'Atto *"(...) 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*

80890/103

*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".*

Lo schema di Decreto ministeriale è stato emanato ed inviato all'8a Commissione del Senato e alla IX Commissione della Camera che hanno espresso parere favorevole, rispettivamente, in data 25 febbraio e 18 marzo 2015.

Nel nuovo atto contrattuale sono stati recepiti gli effetti delle disposizioni emanate nel corso degli anni dal 2012 al 2014.

Il quadro delle risorse prevede in dettaglio:

- risorse finanziarie aggiuntive di competenza per 9.994 milioni di euro generate dalle seguenti fonti:
  - 300 milioni di euro a valere sul "Fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'art. 33, comma 1 della Legge n. 183/2011 "Legge di Stabilità 2012" assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal Contratto di Programma;
  - 3.302 milioni di euro recati dalla Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
  - 1.200 milioni di euro, assegnati dall'art.7 ter, comma 2, del Decreto Legge n. 43/2013, convertito con Legge n. 71/2013, prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero;
  - 361 milioni di euro, assegnati per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF n. 268/2013, a seguito della costituzione, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di un Fondo ai sensi dell'art. 18, commi 1 e 2, del Decreto Legge n. 69/2013, convertito con la Legge n.98/2013;
  - 3.599,2 milioni di euro, recati dalla Legge n. 147/2013 (Legge di Stabilità 2014);
  - 12 milioni di euro assegnati dalla Delibera CIPE n. 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino - Lione;
  - 456,3 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
  - 146,9 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n. 6903 del 6 agosto 2014;
  - 72 milioni di euro derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo destinati al pagamento degli oneri finanziari;
  - 217,2 milioni di euro di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013;
  - 207,4 milioni di euro recati da Enti Terzi ed altro;
  - 120 milioni di euro quali contributo a fondo perduto, derivanti dall'accordo Italia-Svizzera siglato in data 28 gennaio 2014 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Consigliera Federale ai Trasporti, per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo.
- definanziamenti per un importo complessivo pari a 5.335 milioni di euro, ripartiti come di seguito specificato:
  - 639,8 milioni di euro per effetto delle riduzioni disposte sui capitoli di bilancio MEF 7122 e 7123 in attuazione di diverse disposizioni legislative;
  - 300 milioni di euro a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge n. 102/2013 (cd. Decreto IMU), convertito con la Legge n. 124/2013, sulle risorse precedentemente assegnate al capitolo MEF 7122;
  - 100 milioni di euro, a seguito del definanziamento operato dal Decreto Legge n. 102/2013 (cd. Decreto IMU), convertito con la Legge n. 124/2013, sulle risorse assegnate per l'anno 2015 dall'art.7 ter, comma 2, del Decreto Legge n. 43/2013;
  - 913 milioni di euro, a seguito del definanziamento degli stanziamenti recati dalla Legge di Stabilità 2013 per la Nuova linea Torino Lione (capitolo MIT 7532), di cui 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto

80890 Mol

Legge n. 69/2013, 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi e 150 milioni di euro (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1, comma 68, della Legge di stabilità 2014;

- 1.058,5 milioni di euro su assegnazioni disposte dal CIPE a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali;
- 30,7 milioni di euro sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria - per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del DL n. 4/2014;
- 445,3 milioni di euro a valere sul capitolo MIT 7060, di cui 63 milioni a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n. 405/2012 che ha revocato i fondi assegnati dal precedente Decreto MIT/MF n. 22589/2004 e 382 milioni di euro destinati al "Potenziamento della linea ferroviaria Rho – Arona, Tratta Rho – Gallarate - Primo lotto funzionale Rho – Parabiago" a seguito della conversione in Legge del DL n. 145/2013 (recante disposizioni urgenti per l'attuazione del "Piano Destinazione Italia") che, all'art.13, prevede la revoca di assegnazioni di risorse di Legge Obiettivo previste dalla Delibera CIPE 33/2010 per interventi non ancora attivati;
- 370,2 milioni di euro, a valere sul capitolo MISE 8425, a seguito della delibera CIPE 6/2012 che ha effettuato una revisione delle assegnazioni del Fondo sviluppo e coesione;
- 534,2 milioni di euro, di cui 531,3 mln per la riprogrammazione, come comunicato dal Capo di Gabinetto del MIT con nota n. 21206 del 4/07/2013, dovuta alla variazione del paniere dei progetti ammessi al finanziamento del PON – Reti e Mobilità 2007-2013 e 2,9 mln di euro a seguito dell'emanazione del XI Decreto Dirigenziale MIT - Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità n. 4100/2014;
- 510,5 milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007-2013;
- 182,3 milioni di euro per una riduzione di risorse derivanti da Enti Terzi;
- 79,3 milioni di euro per la riduzione delle risorse del fondo di rotazione a seguito di riprogrammazione degli interventi del Piano di Azione e Coesione della Regione Sardegna;
- 171,2 milioni di euro nel triennio 2014-2016 per accantonamenti ai sensi dei Decreti Legge 35/2013 e 66/2014 e dell' articolo 1, comma 428, della Legge 147/2013 e successive modifiche.

Si segnala, inoltre, che in data 5 e 9 dicembre 2014 sono stati sottoscritti tra RFI e MIT due specifici accordi per l'aggiornamento del CdP-I 2012-2016, rispettivamente relativi alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e alla tratta AV/AC Verona-Padova.

**Eventi di rilievo intervenuti successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma- parte Investimenti 2012-2016**

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-2016 sono state emanate ulteriori disposizioni normative, con impatti sui contenuti contrattuali, che verranno recepite nel primo aggiornamento utile del contratto. Di seguito sono elencate le principali disposizioni e brevemente descritti i relativi contenuti di interesse:

- il 12 settembre 2014 è stato emanato il Decreto Legge n. 133, cd "Sblocca Italia", 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" (convertito con la Legge n. 164/2014). Gli articoli da segnalare sono:
  - l'art. 1, commi 1 – 9, contiene disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania;
  - l'art.1, comma 10, prevede l'approvazione del CdP-I 2012-2016 come descritto nel precedente paragrafo;
  - l'art. 3, commi 1 e 1 bis, dispone lo stanziamento di 3.890 milioni di euro di nuove risorse per rifinanziare il "Fondo Infrastrutture" di cui all'articolo 18, comma 1, del decreto legge n. 69/2013 (cd. Decreto del Fare, convertito con modificazioni dalla Legge n. 98/2013), favorendo il finanziamento di una serie di cantieri grandi e piccoli, elencati in dettaglio al comma 2 del decreto;

80890/105

- l'art.3, comma 2, prevede l'emanazione di uno o più decreti interministeriali MIT/MEF per il finanziamento, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1 bis, delle opere come suddivise nelle successive lettere a), b) e c) secondo vincoli temporali di cantierabilità e appaltabilità:
  - lettera a), individua gli interventi cantierabili entro il 31 dicembre 2014, tra i quali si segnalano quelli di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce;
  - lettera b), individua gli interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, tra i quali si menzionano l'ulteriore lotto costruttivo asse AV/AC Verona Padova, la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, la linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi;
  - lettera c), individua gli interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015, tra i quali si segnala il raddoppio della linea ferroviaria Lucca-Pistoia e il Tunnel di base del Brennero.
- Il 13 novembre 2014 è stato emanato il Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 23290 che, ai sensi dell'art. 3, comma 2, della legge di conversione del Decreto c.d. "Sblocca Italia", ha definito le risorse stanziate e le modalità di revoca del finanziamento relativamente alle opere di cui all'art.3, comma 2 lettere a) e b): per RFI esse ammontano a complessivi 379 milioni di euro.
- Per gli interventi elencati nella lettera c) è ancora in corso di emanazione il relativo Decreto interministeriale MIT/MEF.
- Il 23 dicembre 2014 sono state emanate la Legge n. 190, c.d. "Legge di Stabilità 2015" e la Legge n.191 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017", delle quali si segnala quanto segue:
  - l'art. 1, comma 240 ha autorizzato, a decorrere dal 2016, un contributo quindicennale in erogazione diretta di 15 milioni di euro annui, quindi per un importo complessivo di 225 milioni di euro, al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure.
  - la Tabella E ha previsto:
    - sotto la voce "Rifinanziamento" importi che complessivamente ammontano a 8.425 milioni di euro, così ripartiti:
      - 570 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG1 destinato allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero;
      - 4.455 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari;
      - 3.000 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo MEF 7122/PG7 destinato ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino-Vitulano, Apice-Orsara);
      - 400 milioni di euro, quale incremento del finanziamento a valere sul capitolo di bilancio MIT 7518, destinato al progetto Terzo Valico dei Giovi;
    - e sotto la voce "Riduzione" un importo complessivo di 550 milioni di euro, così ripartito:
      - 300 milioni di euro sul capitolo MEF 7122/PG2;
      - 25 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG6, assegnati dalla Legge di Stabilità 2014 alla linea AV Napoli-Bari – tratta Cancelllo-Frasso Telesino;
      - 90 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG7, assegnati dalla Legge di Stabilità 2014 ai progetti da realizzare per Lotti costruttivi (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino-Vitulano, Apice-Orsara);
      - 135 milioni di euro, operati sul capitolo MEF 7122/PG8, assegnati dalla Legge di Stabilità 2014 all'adeguamento del tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna-Lecce.

Per completezza di informazione si riportano anche gli stanziamenti di cassa previsti per l'anno 2015 dalla Legge di Stabilità 2015 e dalla relativa Legge di Bilancio, che sono così suddivisi:

80890/106

- 252 milioni di euro, sul capitolo MEF 7122, quale contributo in conto impianti per la prosecuzione degli investimenti ferroviari;
- 1,5 milioni di euro, sul capitolo MEF 7123, quale contributo in conto impianti per la realizzazione di opere specifiche;
- 400 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, quale quota dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli;
- 100 milioni di euro, sul capitolo MEF 7124, per la rete AV/AC e 100 milioni di euro per la rete convenzionale, quale rata dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dagli anni 2006 e 2007;
- 243 milioni di euro, sul capitolo MIT 7532, per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione;
- 185 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515, per la tratta Treviglio-Brescia;
- 0,4 milioni di euro, sul capitolo MIT 7518, per il Terzo Valico dei Giovi;
- 273 milioni di euro, sul capitolo MIT 7540, per gli interventi di miglioramento della rete ferroviaria nazionale.

Il 31 dicembre 2014 è stato infine emanato il Decreto Legge n. 192 c.d. "Milleproroghe", recante la proroga di termini previsti da disposizioni legislative. In particolare si segnala che, all'art. 8 ("Proroghe in materia di infrastrutture e trasporti"), comma 2, vengono modificati, come di seguito descritto, i termini di cui al decreto Sblocca-Italia, art. 3 comma 2, in materia di opere pubbliche finanziabili:

- per gli interventi di soppressione e automazione dei passaggi a livello sulla tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce, il termine per la cantierabilità è prorogato al 28 febbraio 2015;
- per l'ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia ed il Terzo Valico di Giovi, l'appaltabilità è prorogata al 28 febbraio 2015 e la cantierabilità al 31 luglio 2015.

#### **Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)**

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Direttive del Sud in Contratto di Programma – Parte Investimenti.

Per memoria si ricorda che nel corso del 2012 sono stati sottoscritti il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) e il CIS per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria.

In data 28 febbraio 2013 è stato sottoscritto il terzo CIS, relativo alla realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.

Gli interventi previsti nell'ambito dei contratti istituzionali sottoscritti sono regolarmente in corso. In data 17 aprile 2014, presso il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS), si sono tenute, come previsto all'art. 7 dei Contratti medesimi, le riunioni semestrali del CAS (Comitato di Attuazione e Sorveglianza) dei CIS. In tale occasione sono state presentate le bozze delle Relazioni Annuali 2013 che, successivamente, sono state approvate e inviate ufficialmente a ciascuno dei Referenti delle Parti del CIS.

#### **La Legge Obiettivo**

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si evidenziano di seguito i principali eventi del 2014:

- in data 18 ottobre 2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 243 la delibera n. 19/2014 con cui il CIPE ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale Bicocca – Augusta dell'intervento "Velocizzazione della linea Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Targia";

80890 (107)

- nella seduta CIPE del 10 novembre 2014 è stata approvata la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento "Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova", limitatamente alle tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova.

**INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2014**

valori in milioni di euro

	RFI	Trenitalia	Grandi Stazioni	Busitalia Ataf	FS Logistica	Cemat	Totale
<b>Conto esercizio</b>							
Contratto di Programma		976					976
Altri dallo Stato			5				5
Da Enti pubblici territoriali				15		4	19
<b>In attesa di destinazione</b>							
<b>Conto investimento</b>							
Da Stato	3.509		22				3.531
Da Enti pubblici territoriali		16		11			27
Trasferimenti Unione Europea	145	1					146
<b>Totale</b>	<b>4.630</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>26</b>		<b>4</b>	<b>4.704</b>

80890 | 108

## Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2014 è stato pari a 10,4 milioni di euro, quasi interamente effettuati da RFI.

L'ammontare della spesa 2014 è ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia che circa il 67% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, l'8% alla diagnostica innovativa, mentre il restante 25% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Si indicano di seguito le principali attività svolte nel corso del 2014:

- Linee AV/AC oltre i 300Km/h: sono proseguiti le attività connesse alla sperimentazione per l'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC RM-NA e TO-MI a 360 km/h e della direttissima (DD) RM-FI a 300 km/h, mediante l'allestimento di n. 3 siti pilota;
- Conduttori delle linee di contatto: al fine di evitare la formazione di ghiaccio sui conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica, è proseguita la sperimentazione sulla linea a semplice binario Porrettana, dove la circolazione notturna viene interrotta in tempi separati per ciascun binario;
- Sistemi di Misura dei Carichi Verticali o "pese dinamiche": è stata portata avanti la realizzazione di 10 impianti prototipici che permettono, una volta in opera sui binari di confine o di uscita dagli scali merci, di scartare i carri ferroviari caricati in eccesso o in maniera squilibrata, evitando importanti problemi alla sede ferroviaria e possibili anomalie di esercizio;
- Dispositivi di sicurezza: è stata completata la costruzione di un campo prova per la misura della stabilità laterale del binario costruito con traverse dotate di tappetini sottotraversa (*under sleeper pad*);
- Sistemi oleodinamici: è in corso la sperimentazione del nuovo primo punto in traversa per sistemi oleodinamici realizzato con Manovra Oleodinamica in Traversa (MOT). Sono stati attivati i primi due impianti ad Anagni ed Anzola;
- Apparati Centrali Computerizzati (ACC): sono state avviate o consolidate le attività di sviluppo per l'ACC Alstom SML 400 ad Arcoveggio e Borgo Panigale, relativamente all'attuazione degli enti di piazzale (CdB, dev/FD, segnali, elettromagneti/chiavi, diagnostica) e delle apparecchiature del Posto Periferico;
- Trasmissione radio: è stata avviata una sperimentazione, basata su tecniche di trasmissione radio a spettro espanso (*Ultra WideBand - UWB*), finalizzata alla possibile migrazione, limitatamente alla rete dati a supporto di sistemi tecnologici in ambito ferroviario, da rete fissa (tipicamente con trasporto su cavi in rame) a rete *wireless*.

80890/109

## Principali eventi dell'esercizio

### Interventi normativi

#### **"Quarto pacchetto ferroviario"**

- Il 26 febbraio il Parlamento Europeo ha votato in sede di sessione Plenaria l'intero "Quarto pacchetto ferroviario" a conclusione della prima lettura. Il testo approvato, modificando le proposte iniziali della Commissione Europea, introduce il diritto per le imprese ferroviarie europee ad offrire servizi commerciali di trasporto nazionale di passeggeri ad Alta Velocità in tutti gli Stati Membri, nel rispetto del cosiddetto principio di reciprocità. La proposta della Commissione, che prevedeva l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di Servizio Pubblico a partire dal 2019, è stata fortemente modificata in sede parlamentare reintroducendo di fatto la possibilità di assegnazione diretta dei contratti a partire dal 2022, salvo il rispetto di generici criteri di efficienza. In compenso è stato introdotto anche per i servizi coperti da Obblighi di Servizio Pubblico un principio di reciprocità, a tutela delle imprese ferroviarie che operano in mercati aperti. Per quanto concerne la "governance" delle imprese integrate, le disposizioni proposte dalla Commissione Europea di separazione interna sono state respinte. Sono state eliminate dal testo, infatti, le norme relative al divieto di circuiti finanziari interni alle *holding*, alla divisione dei sistemi informativi, alla separazione delle sedi, al divieto di passaggio del personale, all'introduzione di un consiglio di sorveglianza autonomo ed al controllo della Commissione sul rispetto dei citati criteri anziché della Corte di Giustizia. Sono state, invece, mantenute e rafforzate le disposizioni sulla trasparenza dei flussi finanziari oltre che il divieto di trasferire fondi tra gestore e impresa ferroviaria, sulla separazione delle funzioni essenziali del Gestore dell'infrastruttura sensibili per la concorrenza, i poteri del Regolatore nazionale con la richiesta in prospettiva del Regolatore europeo. Rispetto al pilastro tecnico è stata rispettata l'impostazione della proposta della Commissione, che va nella direzione di una semplificazione e centralizzazione della certificazione tecnica e del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia Ferroviaria Europea, che dovrebbe portare nei prossimi anni ad una riduzione dei tempi e costi burocratici per l'industria e gli operatori ferroviari.

#### **D.lgs. n.43 "Attuazione della direttiva 2011/76/UE"**

- Il 4 marzo 2014 è stato emanato il decreto legislativo n. 43 "Attuazione della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture", diretto a recepire, all'interno dell'ordinamento nazionale, la direttiva 2011/76/UE, che ha aggiornato il quadro di tariffazione del trasporto pesante di merci su strada, consentendo agli Stati membri di calcolare e differenziare i pedaggi in funzione dei costi esterni causati dal trasporto (in termini di inquinamento atmosferico, acustico e di congestione), in applicazione del principio "chi inquina paga".

#### **DPR n.85 del 25 marzo 2014 "Regolamento per l'individuazione degli atti di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni"**

- Il Decreto del Presidente della Repubblica n.85 del 25 marzo 2014 "Regolamento per l'individuazione degli atti di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, a norma dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n.21 del 15 marzo 2012," prevede quanto segue:
  - inclusione della rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee tra gli *asset* strategici nazionali;
  - individuazione delle operazioni infragruppo alle quali non si applicano i poteri speciali: fusioni, scissioni, incorporazioni, cessioni, anche di quote di partecipazioni, trasferimento della sede sociale, mutamento dell'oggetto sociale, scioglimento della società, per le quali resta un obbligo di notifica, salvo che si configuri la minaccia di un

80890/110

- grave pregiudizio per gli interessi pubblici relativi alla sicurezza ed al funzionamento delle reti e degli impianti e alla continuità degli approvvigionamenti;
- i poteri speciali si applicano quando la tutela degli interessi essenziali dello Stato non sia adeguatamente garantita da una specifica regolamentazione di settore.

**Pubblicata sulla G.U. dell'Unione Europea la Comunicazione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n.1370/2007**

- In data 29 marzo 2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n.1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01). In tale atto la Commissione fornisce la propria interpretazione in merito ad alcune disposizioni del predetto regolamento, relative - tra l'altro - alla definizione di obblighi di servizio pubblico, all'ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico, alla aggiudicazione di tali contratti ed alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

**Anticipazione del 60% del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.**

- In data 3 aprile 2014 il Ministro dell'Economia e delle Finanze - con decreto emanato di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha disposto, per l'anno 2014 ed in favore delle Regioni a statuto ordinario, una anticipazione del 60% del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per un importo complessivo pari a 2.950 milioni di euro.

**Pacchetto per la modernizzazione degli appalti pubblici**

- Il 17 aprile 2014 sono entrate in vigore le tre nuove Direttive Europee sugli appalti pubblici nei settori ordinari e speciali e nel settore delle concessioni pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 28 marzo 2014. Gli Stati membri avranno due anni per conformarsi a tale nuovo quadro normativo. Tra le maggiori novità di interesse generale delle due direttive appalti si segnalano la semplificazione delle procedure, in particolare dal punto di vista di una riduzione dei tempi di aggiudicazione dei contratti; introduzione di nuove procedure allo scopo di utilizzare gli appalti pubblici come strumento di supporto di politiche di innovazione e ricerca; rivisitazione del criterio di aggiudicazione degli appalti sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa con maggiore attenzione alla qualità, agli aspetti ambientali, sociali e di innovazione, tenendo conto del "life-cycle cost" dei beni /lavori/servizi offerti dall'operatore economico. Per quanto riguarda la direttiva settori speciali, il nuovo testo rafforza l'esclusione delle attività direttamente esposte alla concorrenza, quest'ultima da considerare anche per singoli segmenti di attività ed aree geografiche di interesse dell'attività in gestione; il trasporto internazionale passeggeri viene considerato, assieme al trasporto merci come attività direttamente esposta alla concorrenza; inoltre è prevista una maggiore flessibilità per la possibilità di modifiche dei contratti in corso senza l'obbligo di ricorrere a nuove procedure di appalto.

**D.lgs. n.70 del 17 aprile 2014: "disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n.1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"**

- Il 17 aprile 2014 è stato emanato il Decreto legislativo n.70 che definisce le sanzioni, per violazioni degli obblighi previsti dal Regolamento CE n. 1371/2007, a carico delle imprese di trasporto e dei gestori delle infrastrutture a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con particolare attenzione alla sicurezza, puntualità, pulizia,

80890/111

servizi a bordo per i viaggiatori disabili o a mobilità ridotta. Inoltre, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata individuata quale organismo responsabile dell'applicazione del citato regolamento comunitario.

**Legge n.71, "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione"**

- Il 23 aprile 2014 è stata emanata la Legge n.71, "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione" che disciplina le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio dell'opera. Oggetto particolare dell'accordo sono la sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera, nonché i raccordi alle linee esistenti. Si prevede, inoltre, la disciplina della costituzione e del funzionamento del promotore pubblico, che avrà la qualifica di gestore della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese.

**Legge n.68 del 2 maggio 2014 recante disposizioni urgenti in materia di finanza locale**

- La Legge n. 68 del 2 maggio 2014, "Conversione in legge, con modificazioni, del 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", prevede che, per quanto d'interesse, in attesa dell'approvazione del Contratto di Programma RFI – Parte investimenti 2012-2016, da concludersi entro il 30 giugno 2014, i rapporti tra lo Stato e RFI siano regolati sulla base di quanto previsto nel Contratto di Programma 2007-2011. Il provvedimento stabilisce, inoltre, che nelle more del trasferimento alla Regione Valle d'Aosta delle competenze e delle funzioni in materia di trasporto ferroviario, lo Stato corrisponda a Trenitalia 13,4 milioni di euro per i servizi resi nel periodo gennaio-luglio 2014. Infine, in attesa del trasferimento completo delle competenze alle Regioni a Statuto speciale e dei servizi indivisi, il MEF è autorizzato a corrispondere a Trenitalia le somme impegnate per il 2013 per le prestazioni rese.

**Shift2Rail**

- Il 16 giugno 2014 il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato il Regolamento (UE) n. 642/2014 che istituisce "Shift2Rail" (S2R, una *partnership* pubblico-privata, una cosiddetta *Joint Undertaking* (Impresa Comune), che investirà 920 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro finanziati dalla Commissione Europea, per sviluppare nei prossimi anni programmi di ricerca e innovazione in ambito ferroviario.

L'impresa comune mira, infatti, a sostenere programmi volti allo sviluppo di migliori servizi ferroviari in Europa, concentrando in questo strumento la fonte e le procedure di finanziamento, e vuole rappresentare uno stimolo per l'immissione sul mercato di innovazioni tecnologiche.

Il programma di ricerca si sviluppa sui seguenti cinque *Innovation Programs*:

- Materiale rotabile (IP1): *Cost-efficient and Reliable High Capacity Trains*
- Segnalamento (IP2): *Advanced Traffic Management & Control Systems*
- Infrastruttura (IP3): *Cost-efficient and Reliable High Capacity Infrastructure*
- Applicazioni telematiche vendita e distribuzione (IP4): *IT Solutions for Attractive Railway Services*
- Merci (IP5): *Technologies for Sustainable & Attractive European Freight*

I membri fondatori dell'Impresa Comune S2R sono l'Unione Europea (rappresentata dalla Commissione), imprese costruttrici di rotabile (i.e. Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Siemens, Thales,) e due gestori dell'infrastruttura (Network Rail, Trafikverket).

80890/112

Il 6 ottobre 2014 è stata pubblicata la "Call for expressions of interest to become associated member of the Shift2Rail Joint Undertaking".

Il Gruppo FS Italiane insieme a Trenitalia, RFI ed Italcertifer ha presentato a novembre 2014 la sua candidatura per divenire membro dell'Impresa comune Shift2Rail. E' in corso la fase di selezione dei membri associati. Inoltre, attraverso Trenitalia e RFI, consorziate con altri membri aderenti all'iniziativa, il Gruppo FS Italiane ha presentato tre proposte di progetto che hanno superato la prima fase di valutazione da parte della Commissione, accedendo alla fase finale di approvazione del finanziamento prevista per l'autunno del 2015.

**Conversione in legge del D.Legge n.66 del 24 aprile 2014, recante "Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale".**

- La Legge n.89 del 23 giugno 2014, conversione in legge del decreto legge n.66 del 24 aprile 2014, recante "Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale" prevede le seguenti disposizioni di maggiore interesse:
  - vengono introdotte, per il 2014, in attesa di un intervento strutturale da attuare con la Legge di stabilità 2015, norme volte alla riduzione del cuneo fiscale per i lavoratori dipendenti ed assimilati, attraverso il riconoscimento di un credito d'imposta in busta paga;
  - si prevede, a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2013, una riduzione delle aliquote IRAP; mentre si stabilisce che, per gli acconti relativi al periodo successivo, si applichino riduzioni più contenute;
  - si introducono modifiche alla Legge di stabilità 2014 in materia di versamenti delle imposte sui redditi di società;
  - si stabilisce all'art. 20 l'obbligo per le società non quotate a totale partecipazione pubblica diretta o indiretta dello Stato, e le società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato i cui soci di minoranza sono pubbliche amministrazioni ed enti pubblici economici, ad esclusione di quelle emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di conseguire un contenimento dei costi operativi non inferiore al 2,5% nel 2014 e del 4% nel 2015. Il predetto risparmio viene calcolato rispetto ai bilanci di esercizio per il 2013. Le predette società entro il 30 settembre di ciascun esercizio distribuiscono all'azionista riserve disponibili, ove presenti, per un importo pari al 90% dei predetti risparmi di spesa ed in sede di approvazione dei bilanci 2014 e 2015 distribuiscono all'azionista un dividendo almeno pari ai predetti risparmi, al netto dell'eventuale acconto erogato. Per il biennio 2014-15 i compensi variabili degli amministratori delegati e dei dirigenti per i quali è contrattualmente prevista una componente variabile della retribuzione, sono collegati in misura non inferiore al 30% agli obiettivi di ulteriore riduzione dei costi rispetto a quanto previsto nel medesimo articolo. Il Collegio sindacale dovrà verificare il corretto adempimento di quanto precede.

Successivamente, con il decreto legge n. 192/2014 (cd. Millepropoghe) convertito in legge n.11 del 27 febbraio 2015, è stato introdotto dall'art. 10, comma 12, il comma 7-ter dell'art 20 in parola che recita: "per il perseguitamento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal decreto-legge 24 aprile 2014, n.66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014 n.89, riguardo alle società partecipate dallo Stato, le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA concorrono, nell'ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014, da versare all'entrata del bilancio dello Stato entro il 10 gennaio 2015, e 60 milioni di euro per l'anno 2015, da versare entro il 30 settembre 2015". Il nuovo comma ha così identificato per le società controllate da FS SpA un quadro di applicazione "speciale" rispetto alla disciplina generale dettata dall'originario art. 20.

- per i contratti pubblici si prevede la pubblicazione di avvisi e bandi sulla Gazzetta Ufficiale, serie speciale relativa ai contratti pubblici, sul "profilo del committente" della stazione appaltante, ed entro i due giorni successivi lavorativi

80890/113

sul sito del MIT. Le spese per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale vengono rimborsate alla stazione appaltante dall'aggiudicatario entro 60 giorni dall'aggiudicazione.

#### Legge 24 giugno 2014 n.91

- In data 11 agosto è stato convertito in legge (Legge n.116/14 pubblicata sulla GU n.192 del 20 agosto 2014), con modificazioni, il Decreto-Legge 24 giugno 2014, n.91, recante "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea". Il provvedimento, come modificato dal Senato, reca, tra l'altro, le seguenti disposizioni di particolare interesse per il Gruppo FS Italiane:
  - soppressione della Commissione per la valutazione degli interventi diretti sui ricettori in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario di cui al DPR 459/1998 e trasferimento dei relativi compiti al Ministero dell'Ambiente;
  - rimodulazione del sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato Italiane, con l'applicazione, a decorrere dal 1° gennaio 2015, del regime tariffario speciale al consumo di RFI di cui al DPR 22 maggio 1963, n.730, ai consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci. Nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero dello sviluppo economico che dovrà definire le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'applicazione della norma, la componente tariffaria compensativa annua è ridotta della parte eccedente 3300 Gwh per un importo di 80 milioni di euro. Si prevede un'applicazione graduale della nuova regolamentazione tariffaria per il primo triennio, attraverso l'applicazione in misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016 e non superiore all'80% nel 2017.

#### Regolamento (CE) 11 agosto 2014, n.869/2014

- Con il regolamento (CE) 11 agosto 2014, n.869/2014 "Regolamento di esecuzione della Commissione relativo a nuovi servizi di trasporto ferroviario passeggeri", la Commissione Europea ha definito la procedura ed i criteri da seguire per determinare se la finalità principale di un servizio ferroviario sia il trasporto di passeggeri fra stazioni situate in Stati membri diversi nonché se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario risulti compromesso da un servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

#### Legge n.164 "Conversione in legge del D.Legge 12 settembre 2014, n.133", cd "Sblocca Italia"

- In particolare il provvedimento prevede, per quanto di interesse:
  - la nomina per due anni, rinnovabile, dell'AD di FS SpA quale Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari. Al Commissario non saranno corrisposti gettoni, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti, comunque denominati, in relazione allo svolgimento dell'attività commissariale. Gli interventi per la realizzazione dell'opera sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità. Vengono fissati tempi serrati per lo svolgimento delle conferenze dei servizi, ed in caso di motivato dissenso da parte di un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute è prevista una deliberazione del Consiglio dei Ministri, nonché il dimezzamento dei tempi previsti. Le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera sono previste nell'ambito del Contratto di Programma. Per non incorrere nelle limitazioni del patto di stabilità interno, il Commissario viene autorizzato a richiedere i trasferimenti di cassa, in via prioritaria, a valere sulle risorse nazionali ed in via successiva sulle previste risorse di competenza regionale. Le stesse disposizioni si applicano anche alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina;

80890/116

- che il Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti di RFI sia stipulato entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate quale contributo in conto impianti a favore di RFI è utilizzata per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi;
- che con decreti del MIT, da adottare entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, siano assegnati i finanziamenti per la realizzazione delle opere cantierabili entro il 31 dicembre 2014 e per quelle cantierabili entro il 30 giugno 2015, mentre i decreti per le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 dovranno essere emanati entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione;
- lo stanziamento di 3.890 milioni di euro, nel periodo 2013-2020, per la continuità dei cantieri o per il perfezionamento degli atti contrattuali relativi alla realizzazione di numerose opere, tra le quali: soppressione ed automazione di passaggi a livello della tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce (cantierabile entro il 31 dicembre 2014); ulteriore lotto costruttivo AV/AC Verona-Padova, messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, Terzo Valico di Giovi della linea AV Milano-Genova (appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015); interventi nuovo tunnel del Brennero e quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (appaltabile entro il 30 aprile 2015 e cantierabile entro 31 agosto 2015). Tra le opere finanziate con il "Fondo revoche" è inserito l'ammodernamento della tratta Salerno-Potenza-Taranto;
- che non potranno essere richieste modifiche dei progetti di opere pubbliche rispondenti a standard tecnici più stringenti rispetto a quelli definiti a livello europeo, senza una stima dei sovraccosti ed un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura o per il gestore dell'opera, corredata da una valutazione dei tempi di attuazione;
- che al fine di rimuovere lo squilibrio finanziario derivante dagli oneri relativi al 2013 per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, si autorizza la regione Calabria ad utilizzare le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2007-2013, nel limite massimo di 40 milioni di euro per il 2014, di cui 20 milioni a copertura degli oneri relativi all'esercizio 2013, e di 20 milioni di euro per il 2015.

#### **Approvate alcune misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie**

- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti - con delibera del 31 ottobre 2014, n. 70 - ha approvato alcune misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, nonché dato avvio al procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie (da concludersi entro il 30 settembre 2015), fatta salva l'immediata efficacia delle misure previste nella delibera relativamente al pedaggio della rete AV/AC.

#### **Legge 21 novembre 2014, n.174 "Ratifica ed esecuzione del protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980"**

- La legge ratifica la revisione della Convenzione, finalizzata ad assicurare l'uniformità del diritto di trasporto internazionale, alla luce del nuovo quadro legislativo comunitario in materia ferroviaria. Per maggiori informazioni sui contenuti della delibera si rinvia alla successiva sezione "Altri eventi".

#### **Legge di stabilità 2015**

- La legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità 2015), ha - tra l'altro - disposto quanto segue:
  - per favorire le imprese e l'aumento dell'occupazione si stabilisce il taglio del costo complessivo per il personale dipendente con contratto a tempo indeterminato dall'imponibile su cui viene calcolata l'IRAP;

80890/115

- la possibilità per i lavoratori dipendenti del settore privato, assunti da almeno sei mesi, di chiedere al datore di lavoro, in via sperimentale per il triennio 2015/2018, la corresponsione in busta paga della quota di TFR spettante, compresa quella eventualmente destinata ad una forma pensionistica complementare;
- è riconosciuto alle imprese che investono in attività di ricerca e sviluppo un credito d'imposta pari al 25% delle spese sostenute in eccedenza rispetto alla media dei medesimi investimenti realizzati nel triennio precedente al periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2015;
- le reti elettriche in alta e altissima tensione e le relative porzioni di stazioni di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane SpA o di società dalla stessa controllate sono inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica; l'efficacia di tale inserimento è subordinata al perfezionamento dell'acquisizione dei suddetti beni da parte del gestore del sistema di trasmissione nazionale o di una società da quest'ultimo controllata. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, sulla base dei dati forniti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, definisce gli aspetti finanziari dell'operazione, tenendo conto dei benefici potenziali per il sistema elettrico nazionale ed informando il Ministero dello sviluppo economico. Le risorse finanziarie derivanti dalla cessione, limitatamente al valore dei contributi pubblici già erogati dallo Stato ed utilizzati negli anni per investimenti nella rete elettrica di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, devono essere destinate alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- dal 2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui; tali risorse sono attribuite al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- in coerenza con i Contratti di Programma parte investimenti e parte servizi stipulati con RFI e in attuazione dei medesimi contratti, nonché in ottemperanza a quanto disposto dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, la strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 persegue i seguenti assi di intervento attraverso i connessi programmi di investimento: manutenzione straordinaria della rete ferroviaria nazionale e sviluppo degli investimenti per grandi infrastrutture;
- in ottemperanza all'articolo 4 del Contratto di Programma-parte investimenti e relativamente ai programmi di cui al precedente capoverso, entro il mese di giugno di ogni anno e a consuntivo sulle attività dell'anno precedente, RFI presenta una relazione al Ministero vigilante, per la trasmissione al CIPE, nonché alle competenti Commissioni parlamentari, in ordine alle risorse finanziarie effettivamente contabilizzate per investimenti, all'avanzamento lavori e alla consegna in esercizio delle spese connesse agli investimenti completati per ciascun programma di investimento, nonché agli eventuali scostamenti registrati rispetto al programma;
- per la continuità dei lavori delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia, della tratta terzo valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, delle tratte del nuovo tunnel ferroviario del Brennero, autorizzate o in corso di autorizzazione, il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi, a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 % del costo complessivo delle opere;
- contributo quindicennale di 15 milioni di euro dal 2016 per avviare i lavori sulla tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure;

80890/116

- vengono modificati l'ambito di applicazione ed i criteri di utilizzo del fondo per l'acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale (istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n.296); in particolare, le risorse (di cui all'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n.147) potranno essere destinate esclusivamente all'acquisto di materiale rotabile su gomma.

#### Altri eventi

##### **Aumento del costo dell'energia per la trazione in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n.641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013.**

- Nel corso del mese di gennaio 2014 il costo dell'energia per la trazione ha subito un aumento in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle componenti tariffarie aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie.

##### **Depositata la sentenza che ha respinto la *class action* di alcuni utenti e comuni calabresi**

- Il 17 febbraio è stata depositata la sentenza che ha respinto la *class action* di alcuni utenti e comuni calabresi che chiedevano, con il ricorso presentato nell'ottobre 2012 al TAR del Lazio, il ripristino di alcuni treni notturni sulla direttrice Sud-Nord. Il Tar nella sua sentenza ha evidenziato come non si riscontrino nell'operato di Trenitalia "violazioni agli obblighi contenuti nelle carte di servizi e degli *standard* qualitativi ed economici stabiliti per i concessionari di servizi pubblici" e definisce le scelte della società "coerenti sia con la normativa generale che con le disposizioni del contratto di servizio". I servizi ferroviari oggetto del ricorso rientrano, infatti, nel perimetro dei servizi universali che Trenitalia effettua su richiesta dello Stato al quale compete, definendolo nello specifico contratto di servizio, la programmazione delle quantità e caratteristiche.

##### **Credito vantato dalla società FS Logistica verso il Commissario Straordinario per l'emergenza rifiuti in Campania.**

- In relazione alla nota vicenda dello storico credito vantato dalla società controllata FS Logistica verso il "Commissario Straordinario per l'emergenza rifiuti in Campania", in data 20 febbraio 2014 è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica delle somme relative al secondo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n. 22107/2013) di 32.585.298,78 euro oltre gli interessi legali dalla data del preccetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione. Successivamente in data 22 aprile 2014, è stata emessa l'ordinanza con la quale è stata disposta l'assegnazione a FS Logistica delle somme relative al primo pignoramento presso la Banca d'Italia (procedimento n.6542/2013) di 39.219.056,06 euro oltre gli interessi legali dalla data del preccetto fino alla data del pagamento e le spese vive di registrazione e, successivamente, in data 4 aprile 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica l'importo di 33.210.600,79 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 20 febbraio 2014 e in data 28 maggio 2014 la Banca d'Italia ha corrisposto a FS Logistica l'importo di 40.470.441,30 euro in seguito alla notifica dell'ordinanza del Giudice della provvisoria esecuzione del 22 aprile 2014. La società ha utilizzato le somme incassate dai due pignoramenti per rimborsare, in via prioritaria, la linea di credito Intesa San Paolo di un ammontare pari, alla data del 25 aprile 2014, a 9.979.590 euro. La parte residua è stata impiegata per rimborsare integralmente la linea di credito con il Gruppo FS Italiane. E' stata, tuttavia,