

### **2.10.3 Aggiornamento 2010-2011 e successiva proroga**

Il 10 settembre 2010 R.F.I., in occasione della trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti degli elementi necessari per la predisposizione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013, ha comunicato allo stesso Ministero la quantificazione dei fabbisogni per investimenti, tra cui venivano individuati quelli improcrastinabili relativi alla manutenzione straordinaria e al piano della sicurezza per le annualità 2010 e 2011.

A seguito della riforma della contabilità pubblica, il 13 dicembre 2010 è stata emanata la Legge n.220, c.d. Legge di Stabilità 2011 (che ha sostituito la Legge Finanziaria), insieme alla Legge n.221/2010 (Legge di Bilancio) ad essa collegata. Il disposto normativo da un lato non ha previsto stanziamenti di nuove risorse di competenza, dall'altro ha confermato la riduzione delle risorse finanziarie operata dal Decreto Legge n.78 del 31 maggio 2010 "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", convertito con la Legge n.122/2010, che ha disposto a partire dal 2011 la riduzione lineare del 10% delle dotazioni finanziarie iscritte, a legislazione vigente, nelle missioni di spesa di ciascun Ministero.

La delibera CIPE n.4 del 20 gennaio 2012, di approvazione dell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di programma 2007-2011, recepisce le variazioni al quadro finanziario intervenute rispetto al precedente aggiornamento 2009 sottoscritto in data 23 dicembre 2010.

Il quadro complessivo di tali variazioni è riportato nel dettaglio in apposita parte del preambolo dell'atto contrattuale relativo all'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011, che si riporta testualmente nel seguito, in corsivo.

Per quanto riguarda le riduzioni delle risorse finanziarie, sono intervenute:

- *una variazione in diminuzione per un importo pari a 922 milioni di euro per il definanziamento operato dal Decreto Legge n.78/2010 (convertito con Legge n.122/2010); tale definanziamento è stato recepito dalla Legge n. 220 (Legge di Stabilità 2011) emanata in data 13 dicembre 2010, che nella nuova Tabella E (in cui sono confluiti i dati delle ex Tabelle D ed F) non ha recato risorse aggiuntive per competenza mentre ha confermato gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente, al netto del definanziamento, per gli anni 2011, 2012 e 2013 pari rispettivamente a 2.086, 2.101 e 2.101 milioni di euro e 2.015 milioni di euro per gli anni 2014 e successivi sul capitolo 7122 e 600 milioni per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013 e 4.700 milioni di euro per gli anni 2014 e successivi sul capitolo 7124;*
- *una variazione in diminuzione per un importo pari a 215 milioni di euro per il definanziamento operato dal Decreto Legge n.98/2011 (convertito con Legge n.111/2011) sull'importo stanziato a legislazione vigente dalla sopra citata Legge di Stabilità 2011 per l'anno 2011;*
- *una variazione in diminuzione per un importo pari a 650 milioni di euro per il definanziamento operato dal Decreto Legge n.138/2011 (convertito con Legge n.148/2011); tale definanziamento è stato recepito dalla Legge n.183 (Legge di Stabilità 2012) emanata in data 12 novembre 2011 che nella Tabella E non ha recato risorse aggiuntive per competenza mentre ha confermato gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente, al netto dell'ulteriore definanziamento, per gli anni 2012, 2013 e 2014 (anno terminale) pari rispettivamente a 1.601, 2.101 e 1.865 milioni di euro sul capitolo 7122 e 600 milioni per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014 e 4.100 milioni di euro per gli anni 2015 e successivi sul capitolo 7124;*

- una variazione in diminuzione per un importo pari a 16 milioni di euro per il definanziamento di risorse di Legge Obiettivo sul capitolo 7060 del Bilancio dello Stato come riportato nel 9° Allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza;
- una variazione in diminuzione di 10 milioni di euro a seguito dei Decreti Dirigenziali dell'Autorità di Gestione del PON – Reti e Mobilità 2007-2013, n. 10288 del 27 settembre 2010 e n. 6892 del 28 luglio 2011 che hanno prodotto modifiche sull'entità del contributo e sul paniere dei progetti ammessi al finanziamento, come peraltro richiesto dal CIPE con la Delibera n. 27 del 13 maggio 2010 in occasione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma;
- una variazione in diminuzione di 125 milioni di euro per la riduzione di risorse derivanti da Enti Terzi;
- una variazione in diminuzione di 11 milioni di euro per riduzione di risorse TEN – T relative al ciclo di programmazione 2007-2013.

Il totale di tali variazioni in diminuzione delle risorse finanziarie ammonta a complessivi 1.949 milioni di euro.

Per quanto riguarda, invece, gli incrementi di risorse finanziarie, sono intervenute:

- una variazione in aumento per un importo pari complessivamente a 5.857 milioni di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie costituite dalle seguenti fonti:
  - Fondo per lo sviluppo e la coesione pari a 240 milioni di euro assegnati dall'art. 33 comma 3 della Legge n. 183/2011 - Legge di stabilità 2012, destinati al finanziamento degli interventi urgenti di manutenzione straordinaria per l'anno 2011;
  - Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (istituito dall'art. 32 comma 1 della Legge n. 111/2011) pari a 600 milioni di euro destinati al finanziamento degli interventi urgenti di manutenzione straordinaria a completamento dell'annualità 2011;
  - Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (istituito dall'art. 32 comma 1 della Legge n. 111/2011) pari a 2.019 milioni di euro destinati al finanziamento del 2° Lotto costruttivo Treviglio- Brescia pari a 919 milioni di euro e del 2° Lotto costruttivo del Progetto AV/AC Terzo Valico dei Giovi pari a 1.100 milioni di euro;
  - Risorse assegnate dal CIPE con la Delibera n. 62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud pari a 1.230 milioni di euro;
  - Risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007-2013 pari a 36 milioni di euro;
  - Risorse da Enti Terzi ed altro, pari complessivamente a 1.732 milioni di euro di cui 517 milioni derivanti da convenzioni con EE.LL e autofinanziamento e 1.215 milioni derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale a seguito degli accordi sottoscritti tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e le Regioni in data 10 e 14 dicembre 2011.

Per quanto riguarda, infine, le rimodulazioni di risorse finanziarie a saldo zero, sono intervenute:

- una variazione a saldo zero che comporta la sostituzione con differimento temporale degli interventi previsti in Tabella A (n.d.r.: Tabella delle opere in corso) di seguito indicati per un valore complessivo di 785 milioni di euro:
  - Risanamento acustico,
  - Rete radio GSM-R (interventi III fase),
  - ERTMS (interventi orizzonte 2020)con l'inserimento di interventi urgenti improcrastinabili per manutenzione straordinaria e per il Piano della sicurezza di pari importo complessivo;

- una variazione a saldo zero che comporta la sostituzione con differimento temporale degli interventi previsti in Tabella A pari a 96 milioni di euro per trovare copertura all'inserimento di progettazioni e studi (impegni derivanti dall'accordo con la Regione Calabria), oltre che agli incrementi di costo di investimenti in fase di progettazione e realizzazione.

In relazione alla struttura del contratto, è stata operata una riarticolazione degli investimenti, con accorpamento delle tabelle relative allo “sviluppo infrastrutturale rete convenzionale” e allo “sviluppo infrastrutturale rete alta capacità” in un'unica tabella denominata “sviluppo infrastrutturale”.

Inoltre, tenuto conto della naturale scadenza del vigente Contratto di Programma al 31 dicembre 2011, e in attesa della predisposizione e sottoscrizione di un nuovo schema di Atto contrattuale, nell'articolo è stato inserito un apposito comma con il quale viene sancita la vigenza contrattuale fino al 30 giugno 2013, al fine di evitare la temporanea vacanza della definizione dei rapporti tra Stato e gestore dell'Infrastruttura.

La proroga permette di assicurare il proseguimento degli interventi prioritari di investimento sulla rete ferroviaria nazionale, soprattutto quelli connessi alla manutenzione dell'infrastruttura, attraverso l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate dallo Stato al Gestore, consentendo, appunto, l'erogazione dei fondi stanziati dalla Legge di Stabilità per l'anno 2012.

A causa della riduzione delle risorse finanziarie, e stante il sostanziale esaurimento di quelle assegnate ad interventi di natura programmatica, il Gestore, in coerenza con i criteri stabiliti dalla Delibera CIPE n.10/2009 e d'intesa con il MIT, nel definire la suddetta tabella relativa allo “sviluppo infrastrutturale” ha dovuto riprogrammare opere in corso comprese nel contratto di programma. Il definanziamento è stato effettuato prioritariamente sugli interventi per i quali non sono state ancora impegnate le risorse con atti negoziali stipulati con terzi e studiando soluzioni per il contenimento dei costi o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie.

Complessivamente, considerando definanziamenti e nuove risorse, lo schema di contratto registra un incremento netto di risorse disponibili, rispetto all'aggiornamento 2009, pari a circa 3.907 milioni di euro.

Va inoltre evidenziato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire la prosecuzione delle misure attuative del Piano della sicurezza, provvederà a iscrivere nel prossimo Contratto di Programma 2012-2016, parte investimenti, per un importo pari a 300 milioni di euro, le risorse aggiuntive di cui all'articolo 33, comma 1, della legge n. 183/2011 “Fondo interventi urgenti e indifferibili”, assegnate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 marzo 2012.

In data 14 aprile è stata poi pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera CIPE n. 6/2012 relativa al Fondo per lo sviluppo e la coesione e all'imputazione delle riduzioni di spesa disposte per legge sul Fondo infrastrutture, con conseguente revisione, ai sensi dell'articolo 33, commi 2 e 3, della legge 183/2011, della pregressa programmazione ed assegnazione di risorse.

In ordine alle esigenze di RFI S.p.A. qualificabili come indifferibili ai sensi della legge di stabilità e del Decreto interministeriale del 5 dicembre 2011, le risorse da erogare sono:

- 99,9 milioni di euro per il lotto costruttivo Treviglio – Brescia, già contrattualizzate nel precedente aggiornamento 2009 del Contratto di Programma;
- 100 milioni di euro per il lotto costruttivo Milano – Genova, già contrattualizzate nel precedente aggiornamento 2009 del Contratto di Programma;
- 240 milioni di euro per la manutenzione straordinaria del CdP RFI S.p.A, contrattualizzate nel corrente aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma.

Le competenti commissioni parlamentari VII Senato (Lavori pubblici, Trasporti, Poste e Telecomunicazioni e Marina Mercantile) e IX Camera (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), rispettivamente in data 27 giugno 2012 e 3 luglio 2012 hanno espresso entrambe parere favorevole sull'aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto di Programma 2007-2011 ed hanno colto l'occasione per evidenziare alcune criticità oggetto di osservazioni e proposte programmatiche.

Gli aspetti problematici emersi durante le discussioni possono essere così sintetizzati:

- a) la necessità di determinare ed indicare un termine certo e ragionevole del periodo di proroga contrattuale, di cui all'art. 3 dello schema di aggiornamento 2010 – 2011 del Contratto di programma 2007 – 2011; Tale osservazione è stata poi recepita, inserendo nell'atto una clausola che limita il periodo di ultrattività alla data di perfezionamento del nuovo Contratto di Programma 2012-2016 e prevede, comunque, la sua cessazione entro giugno 2013;
- b) un esplicito sollecito al Governo affinché in tempi brevi provveda alla presentazione alle competenti Commissioni parlamentari del testo del Contratto di programma 2012 – 2016. La richiesta di altrettanto tempestive comunicazioni nell'ipotesi in cui si renda necessario procedere alla modifica del C.d.P. a seguito del recepimento della legislazione vigente, al fine di garantire la pianificazione dei sistemi di trasporto, la programmazione e la costruzione delle infrastrutture ferroviarie. Ciò assicurerebbe l'indispensabile chiarezza in merito alla realizzazione degli interventi a cui gli aggiornamenti si riferiscono, in particolare quando prevedano definanziamenti e rimodulazioni dell'assegnazione di risorse finalizzate a garantire la sicurezza ferroviaria;
- c) il rispetto da parte del Governo di tutti gli impegni finanziari assunti con il Gruppo delle Ferrovie dello Stato, che essendo dotato della personalità giuridica di S.p.A. è vincolato ai principi di contabilità privatistica.  
Va osservato che, in concreto, le somme stanziare hanno, in larga parte, una destinazione individuata nella rispettiva fonte di finanziamento, ma il parere espresso dalle Camere in funzione consultiva potrebbe diventare l'ambito ideale per condizionare la dinamica relazionale tra F.S. e Governo, che esercita la funzione di azionista unico attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, e per rafforzare adeguatamente la capacità negoziale ed i poteri ispettivi conferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- d) la raccomandazione al Governo, e in particolare al Ministero dell'economia e delle finanze e alla Ragioneria dello Stato, di pervenire nei tempi più rapidi possibili alla firma del Contratto Istituzionale di Sviluppo, strumento attraverso il quale potranno finalmente trovare applicazione le intese raggiunte con le Regioni in merito alla programmazione delle risorse comunitarie.

A titolo di osservazione conclusiva, è da sottolineare che il Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti - ha reso possibile una migliore definizione degli impegni tra le parti attraverso la sistematizzazione dei programmi che si sono stratificati nel tempo e l'adozione di chiari meccanismi di finanziamento delle opere. Deve inoltre essere riconosciuto che molti sforzi e molte risorse sono stati attivati in questi anni per lo sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria nazionale ed a sostegno della ripresa economica del Paese.

Tuttavia, il meccanismo contrattuale di aggiornamento annuale ha subito, a partire dal 2009, un brusco rallentamento, sia sul versante procedurale, sia in termini di stanziamento di risorse, rendendo più difficile e meno affidabile il processo di programmazione complessiva del mantenimento in efficienza e dello sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria nazionale.

Le seguenti Tabelle 1 e 2 riportano un quadro riepilogativo delle risorse di competenza e delle erogazioni di cassa a favore del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., per ciascun anno di vigenza del Contratto di Programma 2007-2011.

La successiva Tabella 3 riporta invece lo stato complessivo, al 31 dicembre 2011, delle coperture di competenza e delle erogazioni di cassa relative al portafoglio investimenti ricompreso nel CdP 2007-2011.

La Tabella 4 riporta il quadro complessivo, al 31 dicembre 2011, dei finanziamenti pubblici di competenza e delle erogazioni di cassa relative allo sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Infine, la Figura 1 riporta l'evoluzione storica delle contabilizzazioni effettuate da R.F.I. S.p.A. nel decennio compreso tra il 2001 ed il 2011, con evidenziazione della quota parte relativa alla rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

**Tabella 1- Risorse di competenza contrattualizzate, a favore del gestore dell'infrastruttura nazionale R.F.I. S.p.A., con il Contratto di Programma 2007-2011** (fonte: R.F.I. S.p.A. - dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011).

importi in milioni di euro					
<b>FONTI NORMATIVE</b>	<b>CONTRATTO ORIGINARIO 2007</b>	<b>AGGIORNAMENTO 2008</b>	<b>AGGIORNAMENTO 2009</b>	<b>AGGIORNAMENTO 2010-2011</b>	<b>TOTALE</b>
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296	3.200				3.200
Decreto legge N° 81/2007	700				700
Attualizzazione contributi quindicennali	1.118				1.118
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"		48			48
Decreto legge N° 159/2007		1.035			1.035
Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004 )		16	1.317		1.333
Fonti comunitarie (FESR e TEN)		1.868	1.106	36	3.010
Risorse da Enti terzi (E.E.LL., Autofinanziamento)		192	326	517	1.035
Fondi FAS agg 2009 (Cap. 7120) MEF			460		460
Fondi FSC (ex FAS) agg 2009 MIT			570	240	810
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (FSC)				2.619	2.619
Piano sud - FSC				1.230	1.230
Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento				1.215	1.215
<b>TOTALE</b>	<b>5.018</b>	<b>3.159</b>	<b>3.778</b>	<b>5.857</b>	<b>17.812</b>

**Tabella 2 - Erogazioni di cassa effettuate, a favore del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nel periodo di vigenza del Contratto di Programma 2007-2011** (Fonte: R.F.I. S.p.A. - dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011).

FONTI NORMATIVE	importi in milioni di euro					TOTALE
	2007	2008	2009	2010	2011	
Leggi finanziarie precedenti il 2007 (cap.7122)	567	251	2.361	636	2.358	6.173
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296	1.329	1.479	360			3.168
Decreto legge N° 81/2007	700					700
Attualizzazione contributi quindicennali	1.118					1.118
Provvedimenti legislativi specifici (cap. 7123)	560	138	73	77	36	884
Soppressione P.L.				26		26
aree depresse			38	35		73
Decreto legge N° 159/2007	1.035					1.035
Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004 )						0
Fonti comunitarie (FESR e TEN)	65	118	240	58	139	620
Risorse da Enti terzi (EE.LL. Autofinanziamento)	198	62	89	35	80	464
Fondi FAS agg.2009 (Cap. 7120) MEF					460	460
Fondi FSC agg. 2009 MIT						0
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (FSC)						0
Piano sud - FSC						0
Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento						0
<b>TOTALE</b>	<b>5.572</b>	<b>2.047</b>	<b>3.160</b>	<b>867</b>	<b>3.073</b>	<b>14.719</b>

## XVII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

**Tabella 3 - Stato complessivo, al 31 dicembre 2011, delle coperture di competenza e delle erogazioni di cassa relative al portafoglio investimenti ricompreso nel CdP 2007-2011 (Fonte: R.F.I. S.p.A. - dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011).**

Descrizione fonte	Coperture di competenza dei portafoglio progetti del CdP 2007 - 2011	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti del CdP 2007-2011		
		al 2011	% totale vs competenza	di cui 2011
Contratti di programma 94-2000 * 1° Addendum	5.776			
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (CdP 94-00) 2° Addendum	689			
Finanziaria 2000 L. 23.12.1999 N° 488	19			
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05)	1.544			
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum	1.708			
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum	2.437	15.051	69%	2.358
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum	5.120			
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum (identificativamente Tab. E e riallocazioni)	1.099			
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum (identificativamente Tab. E) Fondi riserva per progettazioni al sud	1			
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Fiel IV Addendum	2.065			
Finanziaria 2006 L. 23.12.2005 N° 296 (CdP 01-05) 4° Addendum	1.424			
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296	3.147	3.147	100%	-
Decreto legge N° 81/2007	700	700	100%	-
Decreto legge N° 159/2007	1.035	1.035	100%	-
Decreto legge N° 159/2007 (Definizione del contratto di gestione del servizio di trasporto pubblico locale)	1.185			
<b>Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 71/22)</b>	<b>26.582</b>	<b>19.943</b>	<b>75%</b>	<b>2.358</b>
Decreto CIPE 19/2004 (Fiel al IV Addendum CdP 01-05)	16			
Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	100%	-
Legge 34/95	52			
Legge 64/06	41			
Legge 64/10/96	1	39	29%	-
Legge 135/1997	23			
Legge 208/98	15			
Legge 65/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (*)	44	44	100%	-
Legge 30/96	203			
Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.115			
Legge 194/98	10	1.435	98%	36
Legge 4/2/1999	86			
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Ponemolese"	48			
Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	241			
Legge Obiettivo 2009	1.317			
Fondi F.A.S. - MEF agg 2009 cap. 71/20	460	460	100%	460
Fondi F.S.C. (ex F.A.S.) - MIT agg 2009	570			
Fondi F.S.C. (ex F.A.S.) - MIT agg 2010/2011	240			
Fondo F.S.C. (ex F.A.S.) - MIT agg 2010/2011	2.619			
Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.215			
Attualizzazione contributi quinquennali	1.118			
Subtotale altre Fonti Stato	11.305	3.738	33%	496
Fonti consuntive	3.642	1.027	28%	139
Risorse da terzi (CE, LL, Altri Enti finanziatori e altro)	1.832	778	42%	80
<b>Totale Rete Convenzionale/AC</b>	<b>43.361</b>	<b>25.486</b>	<b>59%</b>	<b>3.073</b>

(\*) Il defianziamento operato dalla manovra finanziaria del 2011 ha comportato una riduzione delle risorse di competenza e cassa assegnate al capitolo 71/22 MEF pari a 1.788 milioni di euro, al momento della redazione della presente relazione non è stato ancora possibile allocare tale defianziamento alle singole Leggi Finanziarie di competenza per un importo pari a 155 milioni di euro



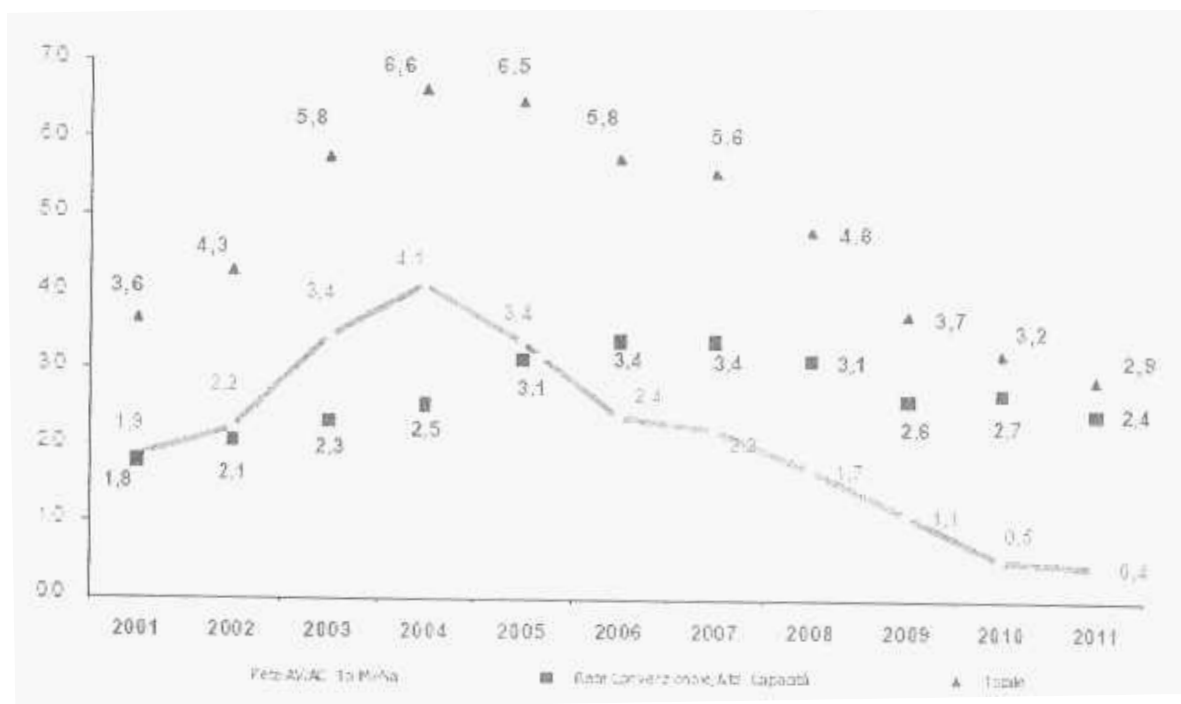
**Tabella 4 - Quadro complessivo, al 31 dicembre 2011, dei finanziamenti pubblici di competenza e delle erogazioni di cassa relative allo sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (Fonte: R.F.I. S.p.A. – dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011).**

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziare	di cui opere	di cui altri impieghi	al 31.12.2010	anno 2011	al 31.12.2011
Contratto di programma 1994-2000	5.306					
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	715					
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	2.195					
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05)	1.343					
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum	2.696	5.128	1.474	6.370		6.370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum	561					
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per 1.116 (3° Addendum)	5.314					
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Prel. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	345		345			
<b>Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post definanziamento 2009)</b>	<b>7.019</b>	<b>5.128</b>	<b>1.891</b>	<b>7.019</b>	-	<b>7.019</b>
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.162	1.162		1.162		1.162
LF 2007 (art. 1 comma 964) (**)	8.100	6.437	1.663	3.692	400	4.092
LF 2007 (art. 1 comma 964) Accollo Debito ISPA	13.061	13.061		13.061		13.061
<b>Totale da Stato</b>	<b>31.760</b>	<b>27.589</b>	<b>4.171</b>	<b>27.352</b>	<b>400</b>	<b>27.752</b>
Fonti comunitarie	530	530	-	528	2	529
<b>Totale fonti pubbliche</b>	<b>32.290</b>	<b>28.119</b>	<b>4.171</b>	<b>27.880</b>	<b>402</b>	<b>28.281</b>

(\*) L'art. 1 comma 975 ha modificato la disciplina dell'art. 1 comma 84 della Finanziaria 2006, stornando una quota delle risorse a beneficio della rete convenzionale (100 milioni di euro per quindici anni a partire dal 2007) e lasciando in capo al sistema AV/AC TO-MI-NA 1.500 milioni di euro in ragione di 100 milioni di euro annui a partire dal 2006.

(\*\*) Le risorse sono così articolate: 400 milioni di euro per l'anno 2007, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010 - 2021 in ragione di 400 milioni di euro annui.

**Figura 1 - Evoluzione storica delle contabilizzazioni effettuate da R.F.I. S.p.A. nel decennio compreso tra il 2001 ed il 2011, con evidenziazione della quota parte relativa alla rete AV/AC Torino-Milano-Napoli** (Fonte R.F.I. S.p.A.; contabilizzazioni tratte dai dati di consuntivo disponibili per i vari anni, espresse in miliardi di euro. I dati di consuntivo del 2012 non sono ancora disponibili alla data della presente relazione).



#### **2.10.4 La spesa per l'attuazione degli investimenti registrata nel 2011 secondo i dati di consuntivo**

Con riferimento agli investimenti in corso di realizzazione, che si ricorda essere quelli ricompresi nelle Tabelle A e A1 del Contratto di Programma vigente, nel corso del 2011 i dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale annuo pari a **2.879 milioni** di euro, suddiviso come segue:

- il **79%** (pari a circa **2.269** milioni di euro) è stato speso per i progetti della **Rete convenzionale/alta capacità**, ricompresi nelle Tabelle A01, A02, A03 ed A04;
- il **15%** (pari a circa **445** milioni di euro) è invece stato speso per i progetti relativi al completamento della **Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli**, ricompresi nella Tabella A05);
- il **6%** (pari a circa **165** milioni di euro) è stato, infine, speso per i progetti relativi agli **"investimenti realizzati per lotti costruttivi"**, ricompresi nella Tabella A1.

Come mostrato in Figura 1, il dato di spesa relativo al 2011 conferma, rispetto agli anni precedenti, il trend di riduzione già registrato a partire dal 2005 e poi manifestatosi in tutto il quinquennio a seguire, accusando un'ulteriore flessione di 326 milioni di euro (-11%) rispetto al valore di consuntivo registrato nel 2010 (pari a 3.205 milioni di euro).

L'ulteriore diminuzione della spesa registrata nel 2011 rispetto al 2010 è la risultante di una fisiologica riduzione degli investimenti sulla rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (-67 milioni), dovuta al già avvenuto sostanziale completamento della stessa, oltre che di una più sostanziale riduzione dei volumi delle contabilizzazioni per investimenti sulla Rete convenzionale/alta capacità (-405 milioni), solo parzialmente compensata da un incremento di spesa relativo agli investimenti da realizzarsi per "lotti costruttivi" (Tabella A1), quantificabile in circa 146 milioni di euro.

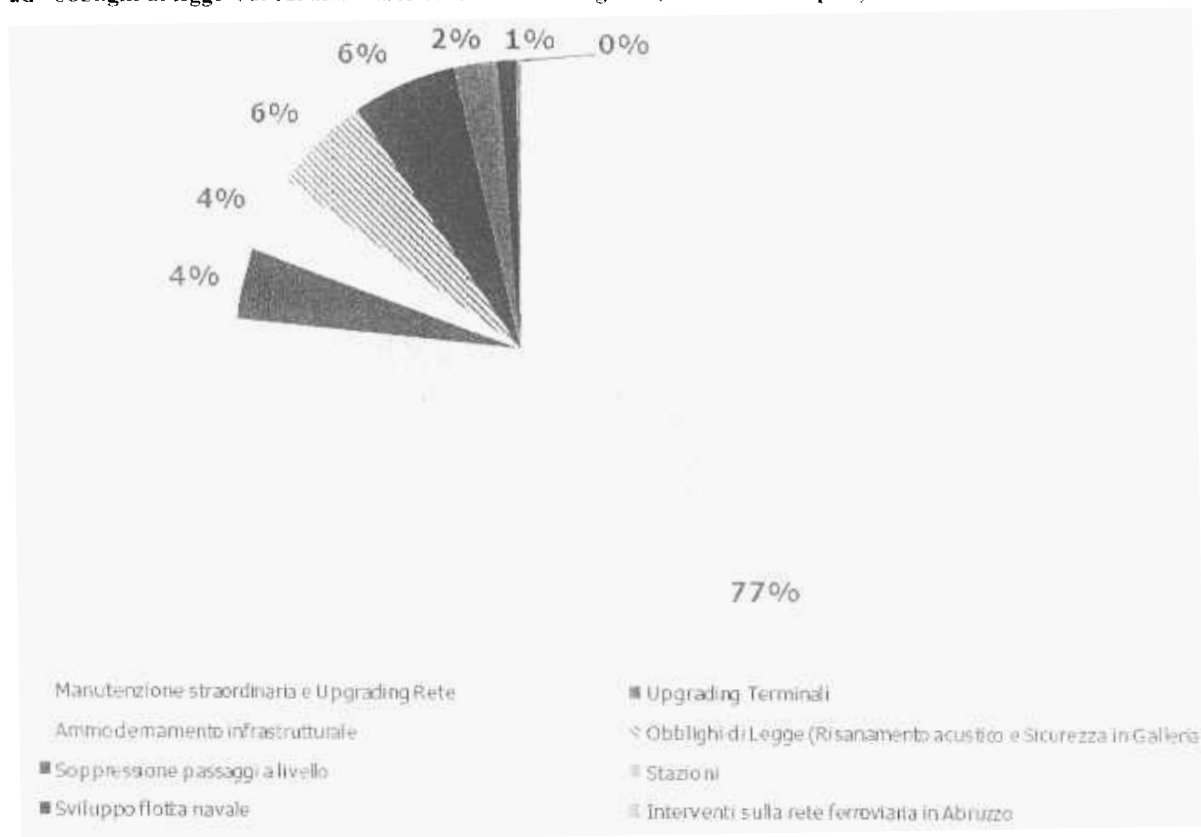
Causa principale di tale ulteriore riduzione annuale della spesa per investimenti è il perdurante trend negativo delle assegnazioni di risorse finanziarie pubbliche alla specifica tipologia di utilizzo in esame, essenzialmente dovuto al protrarsi del noto scenario congiunturale di crisi.

Volendo procedere ad una disaggregazione per classi di investimento delle contabilizzazioni effettuate nel 2011 per i progetti della rete convenzionale/alta capacità (pari a complessivi 2.269 milioni di euro), è possibile osservare quanto segue:

- ✓ il 43% (pari a circa 978 milioni di euro) è riferito alla copertura dei costi di attività di manutenzione, upgrading ed adeguamento ad obblighi di legge;
- ✓ il 40% (pari a circa 898 milioni di euro) è riferito alla copertura dei costi per investimenti di sviluppo infrastrutturale;
- ✓ il 17% (pari a circa 394 milioni di euro) alla copertura di costi relativi a progetti di miglioramento delle tecnologie asservite alla sicurezza, alla circolazione ed all'efficientamento produttivo in genere.

Con riferimento specifico alle attività di manutenzione, upgrading ed adeguamento, i 978 milioni di euro complessivamente spesi nel corso del 2011 sono stati destinati alla copertura dei costi relativi all'insieme di attività specifiche descritto dal diagramma a torta riportato in Figura 2. E' opportuno sottolineare che circa il 77% di tali risorse è stato assorbito dalla manutenzione straordinaria e dal rinnovo della rete convenzionale/alta capacità, mentre il 6% alla soppressione di passaggi a livello ed un ulteriore 6% ad attività di adempimento ai c.d. "obblighi di legge" (principalmente risanamento acustico e sicurezza in galleria).

Figura 2 - Ripartizione della spesa 2011 per investimenti di manutenzione, upgrading della rete ed adempimento ad "obblighi di legge", di cui alla Tabella A01 del CdP vigente (Fonte R.F.I. S.p.A.).



Per quanto riguarda, invece, gli investimenti di sviluppo infrastrutturale, se agli 898 milioni di euro spesi nel 2011 per la rete convenzionale/alta capacità si aggiungono i 165 milioni di euro spesi sempre nel 2011 per la rete AV/AC (investimenti finanziati per lotti costruttivi, di cui alla Tabella A1 del CdP vigente), può osservarsi la distribuzione della spesa (complessivamente 1.063 milioni di euro) illustrata dal diagramma a torta riportato in Figura 3.

Da tale distribuzione emerge che il 42% della spesa è stato destinato allo sviluppo della rete nelle aree metropolitane, mentre il 35% allo sviluppo dei corridoi europei insistenti in territorio italiano ed il 14% allo sviluppo delle direttrici e trasversali principali di cui si compone la rete ferroviaria nazionale.

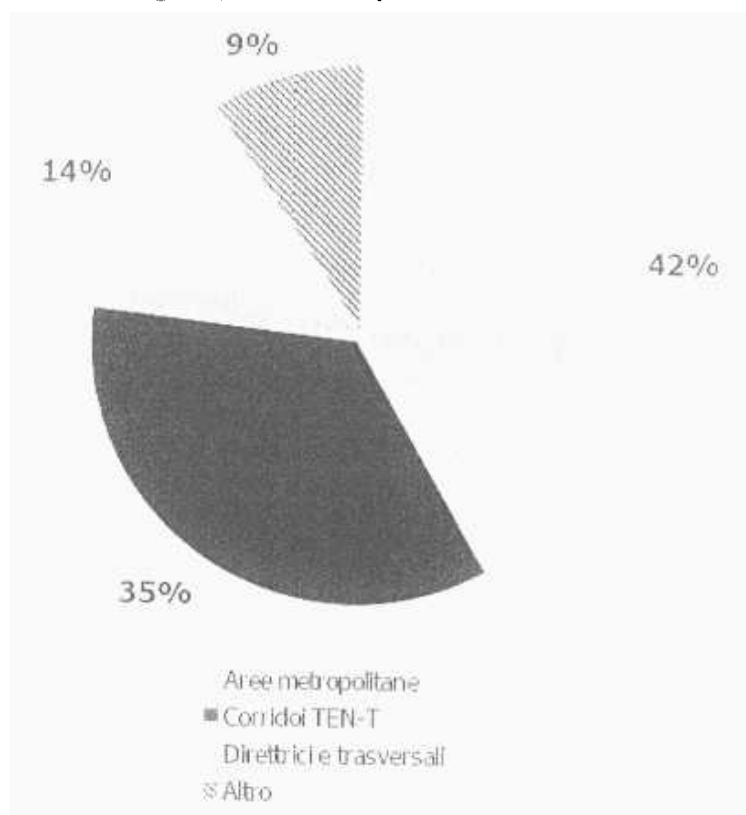
Per gli investimenti relativi alle Aree Metropolitane, il suddetto 42% (pari a circa 444 milioni di euro) della spesa registrata nel 2011, è stato così ripartito tra le principali aree metropolitane del Paese:

- Torino - 127 milioni di euro;
- Milano - 20 milioni di euro;
- Genova - 29 milioni di euro;
- Roma - 79 milioni di euro;
- Napoli - 2 milioni di euro;
- Bari - 2 milioni di euro;
- Palermo - 184 milioni di euro.

Per gli investimenti relativi allo sviluppo dei "Corridoi Europei", invece, il suddetto 35% ( pari a circa 374 milioni di euro) della spesa registrata nel 2011, è stato così ripartito tra i diversi corridoi insistenti sul territorio italiano:

- 194 Meuro sul 3 "Mediterraneo". E' comunque opportuno ricordare che parte degli investimenti previsti sul corridoio 3 si concentrano sulla tratta Cervignano – Venezia/Trieste, comune al corridoio 1 "Adriatico- Baltico";
- 164 Meuro sul Corridoio 5 "Helsinki-Valletta";
- 17 Meuro sul 6 "Genova-Rotterdam"

**Figura 3 - Ripartizione della spesa 2011 per investimenti di sviluppo infrastrutturale della rete, di cui alle Tabelle A03, A04 e A1 del CdP vigente (Fonte R.F.I. S.p.A.).**

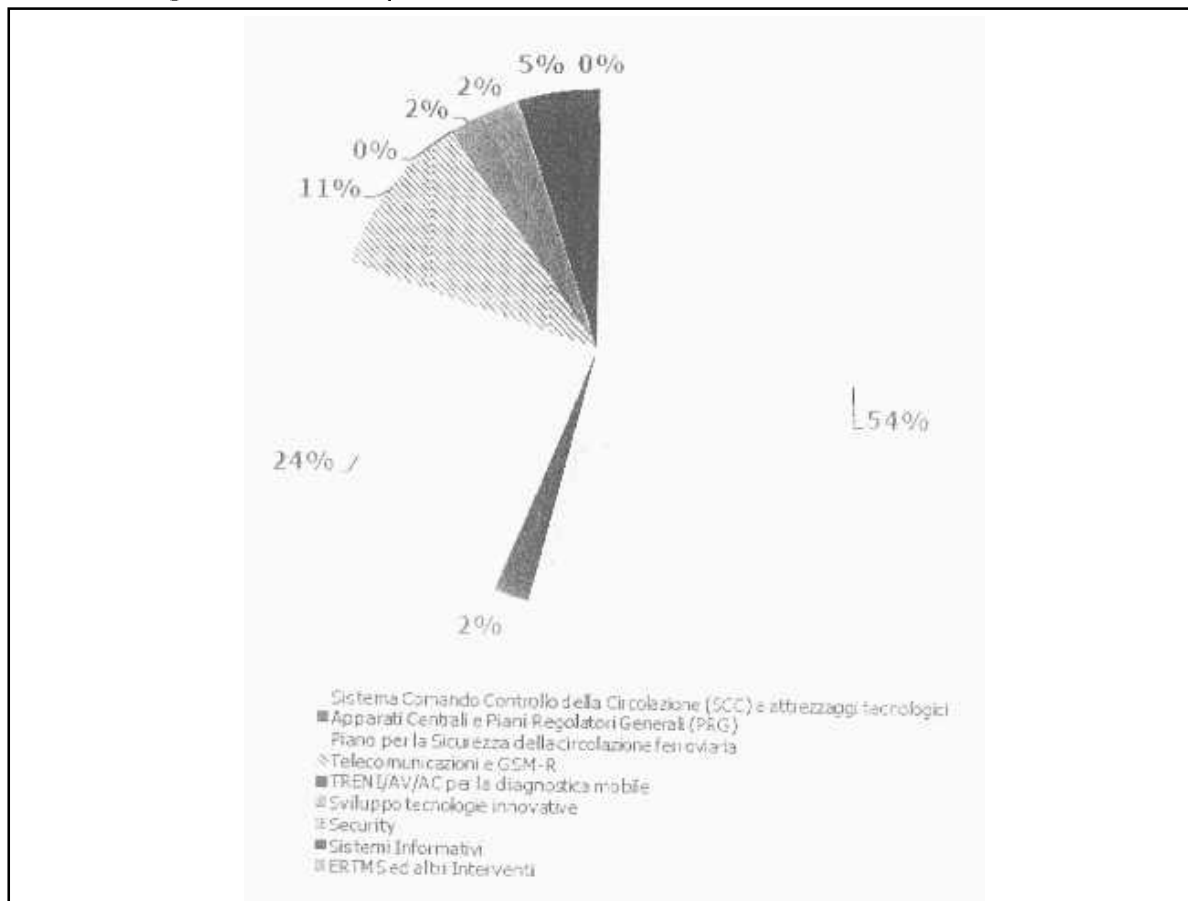


Per quanto riguarda, infine, gli investimenti mirati al potenziamento tecnologico della rete, i 394 milioni di euro complessivamente spesi nel corso del 2011 sono stati destinati alla copertura dei costi relativi ai sistemi ed ai programmi specifici descritti dal diagramma a torta riportato in Figura 4.

Da tale diagramma emerge che la spesa destinata al potenziamento tecnologico della rete nel 2011 è stata concentrata in massima parte su quanto segue:

- Sistema di Comando e Controllo della Circolazione (SCC) ed attrezzaggi tecnologici (54%);
- Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria (Sistema Controllo Marcia Treno, Sistema Supporto Condotta, Rilevamento Termico Boccole, Portali multifunzionali, Protezione cantieri e mezzi d'opera e pese dinamiche) (24%);
- Telecomunicazioni e GSM-R (11%)
- Sistemi Informativi (5%).

Figura 4 - Ripartizione della spesa 2011 per investimenti di sviluppo tecnologico della rete, di cui alla Tabella A02 del CdP vigente (Fonte R.F.I. S.p.A.).



### 2.10.5 Lo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2012 secondo i dati di preconsuntivo

La Tabella 5 riporta i dati di preconsuntivo<sup>4</sup> relativi all'avanzamento, al 31 dicembre 2012, degli investimenti ricompresi nelle tabelle A (opere in corso) ed A1 (opere in corso di realizzazione tramite lotti costruttivi) dell'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 attualmente in vigore.

E' opportuno sottolineare che i dati riportati in Tabella 5, in quanto rinvenienti da analisi di preconsuntivo condotte dal gestore dell'infrastruttura su specifica richiesta di questa Direzione Generale, sono da ritenersi suscettibili di variazioni a seguito delle verifiche e delle eventuali rettifiche contabili che verranno effettuate, entro la prima metà del 2013, in sede di consolidamento dei dati di bilancio relativi all'esercizio 2012.

Dall'analisi dei dati di preconsuntivo in esame, emerge che **lo stato di avanzamento complessivo, maturato al 31 dicembre 2012 per i progetti di investimento elencati nelle Tabelle A ed A1 dell'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 attualmente in vigore, è pari al 71%** (volume complessivo spesa contabilizzata pari a **53.487** milioni di euro), con una percentuale complessiva di avanzamento registrata nel 2012 rispetto al 2011 pari al **4%** (volume complessivo spesa contabilizzata nel 2012 pari a **2.742** milioni di euro).

<sup>4</sup> Comunicati da R.F.I. S.p.A. con nota n.RFI-AD/A0011/P/2013/0000157 del 21 febbraio 2013.

Il valore complessivo della contabilizzazione annuale della spesa per investimenti relativo al 2012, pari a 2.742 milioni di euro, conferma il trend leggermente decrescente, rispetto agli anni precedenti, evidenziato in Figura 1. Il valore del 2012 registra, infatti, una flessione di circa il 5% rispetto a quello del 2011 (pari a 2.879 milioni di euro) e di circa il 15% rispetto a quello del 2010 (pari a 3.205 milioni di euro).

Tale valore complessivo della contabilizzazione annuale relativo al 2012 (2.742 milioni di euro), sempre in base ai valori di preconsuntivo risulta essere distribuito come segue:

- il 71% (pari a circa **1.955** milioni di euro) è stato speso per i progetti della **Rete convenzionale/alta capacità**, ricompresi nelle Tabelle A01, A02, A03 ed A04;
- il 18% (pari a circa **498** milioni di euro) è invece stato speso per i progetti relativi al completamento della **Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli**, ricompresi nella Tabella A05;
- l' 11% (pari a circa **289** milioni di euro) è stato, infine, speso per i progetti relativi agli **"investimenti realizzati per lotti costruttivi"**, ricompresi nella Tabella A1.

Tale distribuzione evidenzia che, rispetto a quanto registrato nel 2011, la riduzione complessiva della spesa preconsuntivata per il 2012, pari a circa il 5%, è sostanzialmente generata dalla riduzione della spesa per i progetti della Rete convenzionale/alta capacità (riduzione di circa il 14% rispetto al 2011), essendo - per contro - aumentata nel 2012, rispetto al 2011, la spesa per i progetti relativi al completamento della Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (+12% circa) e soprattutto la spesa per i progetti relativi agli "investimenti realizzati per lotti costruttivi" (+75% circa).

Con riferimento a tale ultima voce di spesa, sono stati contabilizzati nel 2012:

- 15 milioni di euro per i progetti relativi alla realizzazione del nuovo valico del Brennero;
- 240 milioni di euro per i progetti relativi alla realizzazione della tratta AV Treviglio-Brescia;
- 34 milioni di euro per i progetti relativi alla linea Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi).

Volendo, infine, procedere ad una disaggregazione per classi di investimento delle contabilizzazioni effettuate nel 2012 per i progetti della rete convenzionale/alta capacità (pari a complessivi 1.955 milioni di euro), è possibile osservare quanto segue:

- ✓ il 54% (pari a circa 1.053 milioni di euro) è riferito alla copertura dei costi di attività di manutenzione, upgrading ed adeguamento ad obblighi di legge;
- ✓ il 29% (pari a circa 560 milioni di euro) è riferito alla copertura dei costi per investimenti di sviluppo infrastrutturale;
- ✓ il 17% (pari a circa 342 milioni di euro) alla copertura di costi relativi a progetti di miglioramento delle tecnologie asservite alla sicurezza, alla circolazione ed all'efficientamento produttivo in genere.

**Tabella 5 - Stato di avanzamento al 31.12.2012 degli investimenti ricompresi nell'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011**  
(Importi in milioni di euro. Fonte R.F.I. S.p.A. - i dati di produzione relativi al 2012 sono di natura preconsuntiva)

Tabella	Classe	Codice intervento	NPP	OPERE	Valore Tabella A – A1 Opere in corso CdP 2007-2011 agg. 2010-2011	Importo produzione al 31.12.2011	Importo preconsuntivo produzione			Importo produzione al 31.12.2012 (preconsuntivo)	% avanzam. maturata nel 2012	% complessive avanzamento al 31.12.2012
							I sem.2012	II sem.2012	anno 2012			
A	01	A1001		Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	8.991	7.250	217	609	826	8.076	9	90
A	01	A1002		Upgrading Terminali	510	308	18	22	40	348	8	58
A	01	A1003		Ammodernamento infrastrutturale	854	483	9	22	31	515	4	60
A	01	A1004		Obblighi di Legge (Risanamento acustico e Sicurezza in Galleria)	842	297	18	36	54	352	6	42
A	01	A1006		Soppressione passaggi a livello	1.539	1.199	16	22	38	1.237	2	80
A	01	A1007		Stazioni	408	285	9	17	26	310	6	76
A	01	A1008		Sviluppo flotta navale	60	10	10	25	35	45	58	76
A	01	A1011		Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	105	7	1	2	3	10	2	10
A	02	A2001		Sistema Comando Controllo della Circolazione (SCC) e attrezzaggi tecnologici	3.348	1.585	38	185	223	1.808	7	54
A	02	A2002		Apparati Centrali e Piani Regolatori Generali (PRG)	269	84	2	6	8	91	3	34
A	02	A2004		Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria (SCMT, SSC, RTB, Portali multifunzionali, Protezione cantieri e mezzi d'opera, pese dinamiche, rilevamento caduta veicoli e incremento sicurezza e regolarità P.L.)	2.589	2.178	13	49	62	2.240	2	87
A	02	A2005		Telecomunicazioni e GSM-R	729	645	5	9	14	689	2	90
A	02	A2007		TRENI/AV/AC per la diagnostica mobile	84	75	0	1	1	77	2	92
A	02	A2008		Sviluppo tecnologie innovative	288	188	2	3	5	193	2	67
A	02	A2009		Security	114	35	3	4	7	42	6	37
A	02	A2010		Sistemi Informativi	395	243	4	16	20	263	5	67
A	02	A2011		ERTMS ed altri Interventi	215	1	0	0	1	2	0	1
A	03/04	0007	0007	Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviglio	569	526	0	6	7	533	1	94
A	03/04	0013	0013	Nuova linea a monte del Vesuvio	383	341	0	0	0	341	0	89
A	03/04	0036	0036	Nodo di Palermo	1.152	564	47	60	107	671	9	58