

**ATTI PARLAMENTARI**

**XVII LEGISLATURA**

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **CXCIX**  
n. **1**

## **RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (CONTRATTO DI PROGRAMMA 2007-2011)**

**(Aggiornata al 31 dicembre 2012)**

*(Articolo 1, comma 3, della legge 14 luglio 1993, n. 238)*

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*  
**(PASSERA)**

---

*Trasmessa alla Presidenza il 19 aprile 2013*

---

**PAGINA BIANCA**

## S O M M A R I O

---

<i>Indice delle tabelle</i> .....	Pag.
	4
<i>Indice delle figure</i> .....	»
	4
<i>1. Introduzione</i> .....	»
	5
<i>2. Basi giuridiche ed evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma e dei finanziamenti</i> .....	»
	7
<i>2.1. Sintesi dell'evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma</i> .....	»
	7
<i>2.2. Le prescrizioni normative in materia di contenuti del Contratto di Programma</i> .....	»
	8
<i>2.3. Il Contratto di Programma 1994-2000: contenuti originari ed evoluzione del Contratto</i> .....	»
	9
<i>2.4. Contratto di Programma 1994-2000: I Addendum, Accordo Preliminare al II Addendum e II Addendum</i> .....	»
	9
<i>2.5. Contratto di Programma 1994-2000: III Addendum e Legge n. 354/98</i> .....	»
	10
<i>2.6. Ulteriore evoluzione del Contratto di Programma 1994-2000</i> .....	»
	11
<i>2.7. Il Contratto di Programma 2001-2005: i contenuti originari ed evoluzione del Contratto</i> ..	»
	11
<i>2.8. La logica di pianificazione degli investimenti recepita nel Contratto di Programma 2001-2005</i> .....	»
	13
<i>2.9. Contratto di Programma 2007-2011: l'iter di sviluppo ed i contenuti</i> .....	»
	14
<i>2.10. Ulteriore evoluzione del Contratto di Programma 2007-2011 e conseguenti «aggiornamenti» a legislazione vigente</i> .....	»
	15
<i>2.10.1. Aggiornamento 2008</i> .....	»
	15
<i>2.10.2. Aggiornamento 2009</i> .....	»
	16
<i>2.10.3. Aggiornamento 2010-2011 e successiva proroga</i> .....	»
	17
<i>2.10.4. La spesa per l'attuazione degli investimenti registrata nel 2011 secondo i dati di consuntivo</i> .....	»
	27
<i>2.10.5. Lo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2012 secondo i dati di pre-consuntivo</i> .....	»
	30
<i>3. Gli scenari evolutivi dello strumento contrattuale di programma ed il confronto internazionale</i> .....	»
	38
<i>4. Conclusioni</i> .....	»
	43

## INDICE DELLE TABELLE

<i>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) .....</i>	<i>Pag.</i>	22
<i>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) .....</i>	<i>»</i>	23
<i>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) .....</i>	<i>»</i>	24
<i>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 consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011) .</i>	<i>»</i>	25
<i>Tabella 5 – Stato di avanzamento al 31 dicembre 2012 degli investimenti ricompresi nell'Aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 .</i>	<i>»</i>	32

## INDICE DELLE FIGURE

<i>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 .....</i>	<i>»</i>	26
<i>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 .....</i>	<i>»</i>	28
<i>Figura 3 – Ripartizione della spesa 2011 per investimenti di sviluppo infrastrutturale della rete, di cui alle Tabelle A03, A04 e A1 del CdP vigente .....</i>	<i>»</i>	29
<i>Figura 4 – Ripartizione della spesa 2011 per investimenti di sviluppo tecnologico della rete, di cui alla Tabella A02 del CdP vigente .....</i>	<i>»</i>	30

## 1. Introduzione

L'obiettivo principale di questa relazione è quello di fornire un dettagliato quadro informativo sull'esperienza attuativa del Contratto di Programma, con particolare riferimento al contratto stipulato tra l'allora Ministero delle Infrastrutture ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., per il quinquennio intercorrente tra il 2007 ed il 2011, ma anche con riferimento ai contratti che l'hanno preceduto.

I dati numerico-contabili riportati in questa relazione si dividono in due distinte categorie: 1) dati di consuntivo certificati da R.F.I. S.p.A. e relativi al più recente aggiornamento disponibile (31 dicembre 2011); 2) dati di preconsuntivo, sempre di fonte R.F.I. S.p.A., sullo stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Contratto di Programma vigente, aggiornati al 31 dicembre 2012. In quanto risultanti da analisi di preconsuntivo, tali ultimi dati, relativi al 2012, sono ovviamente da intendersi come suscettibili di variazioni, a seguito delle verifiche contabili che saranno apportate dalla Società entro giugno 2013, in sede di consolidamento dei dati di bilancio.

E' opportuno precisare che questa relazione, oltre a fornire informazioni dettagliate sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma che si sono succeduti nell'ultimo ventennio, riporta le valutazioni di sintesi, di competenza di questa Direzione Generale, sulla "produzione" - in termini di avanzamento degli investimenti - registrata dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nel corso del 2011 e del 2012, rispettivamente sulla base dei suddetti dati di consuntivo e di preconsuntivo attualmente disponibili. Per la descrizione dettagliata dello stato di attuazione degli investimenti, effettuata sulla base dei soli dati di consuntivo più recenti disponibili (31 dicembre 2011), il lettore è infatti rimandato alla specifica relazione annuale predisposta dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nel giugno 2012, ai sensi dell'Art.4, comma 4, del vigente Contratto di Programma, che è allegata alla presente per pronto riferimento.

Ai sensi dell'Art.14 del D.lgs. 8 luglio 2003, n. 188, il Contratto di Programma costituisce, insieme all'Atto di Concessione, la struttura portante del quadro di regolazione dei rapporti tra lo Stato ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nel più ampio contesto dei riferimenti normativi su cui è stata basata la liberalizzazione del sistema ferroviario nazionale.

Il Contratto di Programma 2007-2011 è il quinto di una serie di altri quattro contratti, rispettivamente relativi ai periodi temporali 1991-1992, 1993, 1994-2000 e 2001-2005. Rispetto a tali contratti pregressi il contratto in esame ha introdotto una serie di innovazioni, tra cui le principali sono:

1. la chiara distinzione delle "opere in corso" dalle "opere programmatiche". Con le "opere in corso" sono stati intesi gli interventi infrastrutturali per i quali lo Stato garantisce - attraverso impegni pluriennali iscritti nella Legge di Stabilità - le risorse stimate necessarie fino al completamento degli stessi; per "opere programmatiche" sono stati, invece, intesi tutti quegli interventi infrastrutturali individuati come necessari in un orizzonte di più lungo termine o di più ampio contesto, ma considerati tuttavia privi di copertura finanziaria certa da parte dello Stato;
2. la definizione di un gruppo di indicatori quantitativi per la misurazione dello stato di attuazione degli interventi previsti nel contratto e di un connesso sistema di sanzioni comminabili al gestore dell'infrastruttura in caso di mancato adempimento degli obblighi contrattuali;
3. esclusione dall'atto negoziale, in funzione della successiva definizione in apposito contratto di servizio, delle clausole di fornitura e finanziamento dei servizi di mantenimento in efficienza e

sicurezza delle linee e degli impianti ferroviari, nonché dei servizi di collegamento con le isole maggiori.

L'iter attuativo del contratto nel periodo di vigenza ha previsto due aggiornamenti annuali (2008 e 2009) ed un aggiornamento biennale (2010-2011), approvato dal C.I.P.E. nella seduta del 20 gennaio 2012, esaminato ed approvato dalle Commissioni Parlamentari competenti nel corrente mese di luglio 2012, e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012.

La relazione include, oltre alla presente parte introduttiva, tre capitoli riguardanti rispettivamente le seguenti aree tematiche:

- basi giuridiche ed evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma, dei finanziamenti e delle contabilizzazioni notificate dal gestore dell'infrastruttura (Capitolo 2);
- gli scenari evolutivi dello strumento contrattuale di programma (Capitolo 3);
- considerazioni conclusive (Capitolo 4).

## 2. Basi giuridiche ed evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma e dei finanziamenti

### 2.1 Sintesi dell'evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma

Il Contratto di Programma, insieme all'Atto di Concessione, disciplina i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato, con particolare riguardo agli oneri di gestione dell'infrastruttura ed agli investimenti perlo sviluppo ed il mantenimento in efficienza della stessa.

Si riporta nel seguito un quadro di sintesi dell'evoluzione storica del contratto di programma dal 1991 al 2011. I successivi paragrafi di questo capitolo riportano una descrizione di maggior dettaglio, estratta dalla "Relazione sullo stato di attuazione dei contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005 tra Ministero dei Trasporti e Ferrovie dello Stato S.p.A. (al 31 dicembre 2005)" e dalla "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2011", elaborate rispettivamente dal Ministero dei Trasporti<sup>1</sup> e dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.

Il **primo** Contratto di Programma, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in merito all'esercizio e sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di trasporto merci e viaggiatori.

Il **secondo** Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992, recepiva la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni (12 agosto 1992) e disciplinava, per il 1993, i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato azionista, operando una prima e netta distinzione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto.

Il **terzo** Contratto di Programma, stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000, veniva definito in una situazione di stabilità di rapporti tra lo Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A., recependo quanto stabilito dall'Atto di Concessione stipulato il 26 novembre 1993 (D.M. n. 255/T). Negli anni di vigenza di tale Contratto venivano stipulati tre Addenda finalizzati ad allocare le risorse destinate da Leggi Finanziarie ed altre disposizioni legislative.

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione (D.M. 138-T del 31 ottobre 2000), veniva sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005, che era il **quarto** della serie.

Il I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 veniva stipulato il 24 ottobre 2002 ed aveva come oggetto, tra l'altro, la ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002; il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18 gennaio 2005, provvedeva alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 e modificava le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC); il III Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 7 aprile 2005, provvedeva, tra l'altro, all'allocazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria 2004. L'Accordo Preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 2 maggio 2006, aveva come oggetto principale la ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005.

In data 31 ottobre 2007 veniva stipulato il **quinto** Contratto di Programma 2007-2011, tuttora vigente in regime di ultrattività, che obbliga RFI a trasmettere al Ministero i dati di monitoraggio

---

<sup>1</sup> Tale relazione è anche quella più recente elaborata dal Ministero ai sensi dell'Articolo 1, ultimo comma, della legge 14 luglio 1993, n. 238.

relativi a chiari "indicatori di misurazione di risultato" e dispone l'assunzione di precisi impegni da parte dei Ministri dell'Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture, formalizzati con apposite note atte a garantire i finanziamenti necessari al perseguimento degli obblighi derivanti dal Contratto per tutta la durata dello stesso. Tale Contratto di Programma si caratterizza per l'esecuzione continuativa e si articola in una serie di **Aggiornamenti** in sostituzione degli **Addenda**, tenendo conto di quanto stabilito dall'art. 3 comma 2 del medesimo Contratto, e cioè che le parti, entro il mese di gennaio di ciascun anno, devono modificare i contenuti dell'atto in considerazione delle maggiori o minori risorse finanziarie previste nelle Leggi di spesa.

La ratio dell'avvicendamento terminologico fra i precedenti addenda e gli attuali aggiornamenti va ricercata nella situazione economico-finanziaria, già allora non più in grado di garantire precise erogazioni conformi agli impegni contabili assunti.

Attualmente, a seguito dell'**Aggiornamento 2010-2011**, approvato dal C.I.P.E. con Deliberazione n.4 in data 20 gennaio 2012 (G.U. n.196 del 23 agosto 2012) e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012, Registro n.13, Foglio n.372, si deve entrare in una fase programmatico - precontrattualistica, che consenta di addivenire alla stipula del nuovo Contratto di Programma per il prossimo triennio/quinquennio, in modo da evitare le criticità che hanno caratterizzato l'esecuzione dell'ultimo Contratto, sulle quali si riferirà con maggior dettaglio in appositi paragrafi di questo capitolo e nei successivi capitoli 3 e 4 della presente relazione.

## **2.2 Le prescrizioni normative in materia di contenuti del Contratto di Programma**

Lo strumento del Contratto di Programma accompagna da sempre l'evoluzione delle decisioni di politica economica dello Stato e i cambiamenti succedutisi nel tempo della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.. Quest'ultima ha subito due trasformazioni istituzionali: la prima ha visto il passaggio da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni; la seconda, l'avvio del processo di societarizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguente separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1° luglio 2001, con la costituzione della Società per azioni Rete Ferroviaria Italiana.

I contenuti dello strumento "Contratto di Programma" sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura e lo Stato di cui all'art. 14 del D.Lgs. n. 188/2003, che recita al:

- **comma 1** - *I rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un Atto di Concessione e da un Contratto di Programma. Il Contratto di Programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dello Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti mirante alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte;*
- **comma 2** - *Nel Contratto di Programma di cui al comma 1 è disciplinata, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica;*

- **comma 3** - *Nel Contratto di Programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di un indennizzo al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti all'assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal Regolamento CEE n.1191/69, del Consiglio del 26 giugno 1969 e successive modifiche ed integrazioni (...);*
- **comma 4** - *Nel Contratto di Programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.*

### **2.3 Il Contratto di Programma 1994-2000: contenuti originari ed evoluzione del Contratto**

Il Contratto di Programma 1994-2000, stipulato in data 25 Marzo 1996 tra l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed il Gruppo FS, aveva per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio e infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della Rete, degli impianti, del materiale rotabile e la ristrutturazione del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Nello specifico, il piano investimenti indicato nel Contratto al momento della sua sottoscrizione ammontava a circa 48.600 milioni di euro<sup>2</sup>, di cui la parte definita in termini di programmi e finanziata dallo Stato era pari a 28.457 milioni di euro, mentre la parte restante, pari a 20.143 milioni di euro, rappresentava la pianificazione degli investimenti non ancora finanziati da definire e da avviare successivamente.

La definizione dei programmi di questi ultimi interventi veniva regolata successivamente con specifici Addenda, i quali allocavano le risorse finanziarie stanziate dal 1996 fino alla scadenza del 2000. Durante la stipula del successivo Contratto di Programma, valido per il periodo 2001-2005, veniva stabilita l'ulteriore efficacia del precedente Contratto di Programma 1994-2000, che aveva contrattualizzato - alla data - un portafoglio investimenti di 38.340 milioni di euro, interamente garantiti in termini di copertura finanziaria dallo Stato (attraverso le Leggi Finanziarie succedutesi in quegli anni).

Si deve ricordare che a questo portafoglio investimenti andavano aggiunte le risorse finanziarie recate da appositi provvedimenti legislativi, che apportavano, sotto forma di contributi, 1.514 milioni di euro e, sotto forma di aumenti di capitale, 1.895 milioni di euro; quindi le risorse disponibili per il Gruppo Ferrovie dello Stato al 2000 erano complessivamente pari a 41.749 milioni di euro.

### **2.4 Contratto di Programma 1994-2000: I Addendum, Accordo Preliminare al II Addendum e II Addendum**

Il 16 luglio 1998, al fine di regolare la definizione di ulteriori investimenti rispetto a quelli previsti dal Contratto di Programma 1994-2000, venivano contrattualizzati i nuovi

<sup>2</sup> Tale importo, come i seguenti altri, stabiliti da atti stipulati prima dell'entrata in vigore della moneta unica europea, è stato convertito - con gli arrotondamenti del caso - in euro, per esigenze di uniformità del testo.

programmi con la sottoscrizione del I Addendum al contratto stesso. Nell'atto, l'articolazione della spesa era suddivisa per aree di intervento e gli investimenti previsti ammontavano a 3.763 milioni di euro.

Per regolare gli ulteriori investimenti rispetto a quanto già definito dal Contratto di Programma 1994-2000 e dal I Addendum, venivano poi contrattualizzati due ulteriori atti per un valore complessivo di 6.094 milioni di euro: l'"Accordo Preliminare al I Addendum", per un importo di 1.859 milioni di euro, ed il II Addendum, per un importo di 4.235 milioni di euro.

L'accordo preliminare al II Addendum, sottoscritto il 18 febbraio 1999, si configurava come un programma stralcio di 1.859 milioni di euro a valere sulle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 1998 per far fronte alle esigenze più urgenti per la realizzazione del "Programma straordinario di revisione della rete". Tale Piano prevedeva interventi di "mantenimento in efficienza" e di adeguamento di linee e impianti, ed era stato predisposto per ottemperare alle disposizioni impartite in materia di miglioramento dei livelli di sicurezza dalla Direttiva del 3 giugno 1998 dell'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione e garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Il 1º agosto 2000 veniva stipulato il II Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 per l'importo pari a 4.235 milioni di euro, che alla data residuava rispetto ai 6.094 milioni di euro complessivamente recati dalla Legge n. 450/97. Il 50% di tali risorse veniva allocato per i seguenti programmi di investimento: mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti, potenziamento della rete esistente, efficientamento ed incremento della sicurezza e controllo della circolazione, nonché potenziamento del servizio metropolitano/regionale, del parco rotabili e progetto "Grandi Stazioni".

La restante parte dello stanziamento veniva destinata alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Velocità/Alta Capacità e alle occorrenze per i contributi dello Stato in corso di costruzione (ex interessi intercalari) da corrispondere agli istituti di credito, in relazione ai capitali di prestito necessari al completo finanziamento del progetto.

## **2.5 Contratto di Programma 1994-2000: III Addendum e Legge n.354/98**

Il III Addendum al Contratto di Programma 1994-2000, stipulato il 23 novembre 2000, a seguito di parere favorevole espresso dal C.I.P.E. con Delibera n.111 del 2 novembre 2000, contrattualizzava le somme previste dalla Legge n. 354/1998 (1.541 milioni di euro).

La norma autorizzava Ferrovie dello Stato a predisporre ed eseguire un Piano Triennale (1998-2000) per un importo totale pari a circa 568 milioni di euro, finalizzato alla soppressione di passaggi a livello, privilegiando i principali itinerari internazionali e nazionali e gli ambiti dei principali nodi e stazioni, nonché le linee regionali di particolare importanza, nel limite del 10% delle risorse, mediante costruzione di idonei manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, o miglioramento delle condizioni di esercizio di passaggi a livello non eliminabili.

La norma prevedeva anche “(...) interventi di potenziamento ed ammodernamento degli itinerari ferroviari internazionali e dei collegamenti ad essi afferenti nonché dei principali corridoi ferroviari della penisola, con particolare riferimento alla velocizzazione dei traffici passeggeri e al potenziamento del trasporto merci su ferro lungo i più importanti assi dell'Italia meridionale (...)”, apportando al capitale sociale della "Ferrovie dello Stato S.p.a." l'importo di 1,29 miliardi di euro da ripartire in dieci anni a decorrere dal 1998.

Successivamente la Corte dei Conti promuoveva il giudizio di legittimità costituzionale concernente l'art. I e l'art. 3 della Legge n.354/98, in relazione all'art. 81 della Costituzione. L'eccezione veniva superata con la Legge Finanziaria 2000 (Legge n.488/99), che apportava delle riduzioni alle autorizzazioni di spesa attraverso un definanziamento di 318 milioni di euro rispetto allo stanziamento originariamente previsto dalla stessa Legge n.354/98 (1.859 milioni di euro), prevedendo la copertura finanziaria di 1.541 milioni di euro per gli oneri scaturenti dalla norma in questione. Successivamente, l'importo di 1.541 milioni di euro veniva ulteriormente ridotto a 1.523, a seguito del passaggio in economia per il mancato impegno dei fondi stanziati per l'anno 1998.

## **2.6 Ulteriore evoluzione del Contratto di Programma 1994-2000**

Al 31 dicembre 2000, una parte degli interventi previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda erano ancora in corso e la Società Ferrovie dello Stato riusciva a garantire l'ultimazione nel rispetto dei tempi programmati. Inoltre, la ristrutturazione societaria produceva la scissione dell'area trasporto da quella infrastrutturale e la relativa costituzione di Trenitalia S.p.A., competente per gli investimenti di matrice trasportistica, e di RFI S.p.A., competente per quelli infrastrutturali.

Il completamento del programma di investimenti del contratto di cui trattasi proseguiva in parallelo all'attuazione del nuovo Contratto di Programma 2001-2005. In seguito all'approvazione da parte del C.I.P.E. del Piano di Priorità degli Investimenti (Delibera n. 85 del 29 settembre 2002), del successivo aggiornamento del 2003 (Delibera n. 103 del 13 novembre 2003) e dell'aggiornamento del 2004 (Delibera n. 91 del 2004), risultava che alcuni progetti inseriti nel Contratto di Programma 1994-2000, già interamente finanziati, avevano subito degli aumenti di costo richiedendo quindi ulteriori finanziamenti. A tale fabbisogno si dava riscontro facendo transitare detti investimenti nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2001-2005.

## **2.7 Il Contratto di Programma 2001-2005: i contenuti originari ed evoluzione del Contratto**

Il Contratto di Programma 2001-2005, approvato con delibere C.I.P.E. n. 2 e 44 del 2001, veniva sottoscritto il 2 maggio 2001. Il Contratto prevedeva il completamento di interventi relativi al precedente Contratto di Programma che necessitavano di ulteriori finanziamenti, oppure già finanziati ma non precedentemente contrattualizzati, nonché un vasto programma di investimenti che costituiva la prima applicazione, su base quinquennale, del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

Il totale degli investimenti originariamente previsti dal Contratto di Programma 2001-2005 ammontava a 48.402<sup>3</sup> milioni di euro, di cui 26.451 milioni di euro già provvisti di copertura finanziaria. Gli ulteriori fabbisogni finanziari che scaturivano dal Contratto ammontavano quindi, all'atto della stipula, a circa 22.000 milioni di euro, parzialmente coperti dalla Legge Finanziaria 2001 (Legge n.388/2000), che disponeva stanziamenti per 3.615 milioni di euro, sotto forma di aumento di capitale sociale di F.S. S.p.A.. Tale somma riduceva a 18.337 milioni di euro i fabbisogni ulteriori, relativi agli investimenti previsti dal Contratto da finanziare tramite le successive Leggi Finanziarie, le Risorse UE e le altre Leggi di spesa.

<sup>3</sup> Tale cifra, come tutte le seguenti altre riportate da questo punto in poi nel presente capitolo 2, è stata arrotondata al numero intero più prossimo dell'unità di misura utilizzata (in questo caso, milioni di euro).

In seguito all'approvazione del Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e dei suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003 ed aprile 2004), il Contratto si evolveva, sia in termini di aggiornamento delle cifre d'investimento, sia in termini di disciplina contrattuale, e vedeva, nella stipula dei vari Addenda al Contratto di Programma 2001-2005, le tappe di questo processo.

Con la stipula degli Addenda I, II, III e con l'Accordo preliminare al IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, venivano inoltre ripartite le somme recate rispettivamente dalla Legge n.448/2001 (Legge Finanziaria 2002), dalla Legge n.289/2002 (Legge Finanziaria 2003), dalla Legge n.350/2003 (Legge Finanziaria 2004) e dalla Legge n.311/2004 (Legge Finanziaria 2005), così come rideterminate a seguito dei finanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal Decreto Legge n.203/2005 (convertito con Legge n.248/2005).

Il meccanismo iniziale di finanziamento di quanto riportato nel Contratto prevedeva stanziamenti per la spesa di parte corrente, quali i contributi agli oneri di gestione della Rete, aumenti al capitale sociale per l'attuazione degli investimenti sulla Rete Convenzionale ed un finanziamento misto Stato/Capitali di prestito per il Sistema AV/AC.

Detti meccanismi di finanziamento venivano poi modificati a seguito dell'emanazione delle Leggi Finanziarie 2003 e 2006. Alla luce del modello di finanziamento del Sistema AV/AC previsto dalla Legge Finanziaria 2003, esteso anche alle opere afferenti al cosiddetto Resto del Sistema (III Valico dei Giovi e Milano-Verona-Padova), i fabbisogni finanziari del progetto dovevano essere reperiti tramite Infrastrutture S.p.A. (ISPA) sul mercato bancario e su quello dei capitali. I residui fabbisogni finanziari per tutti gli altri interventi dovevano trovare copertura attraverso gli stanziamenti delle future Leggi Finanziarie ed altre fonti pubbliche e/o private, secondo i meccanismi previsti dal Contratto di Programma 2001-2005.

Successivamente, la Legge Finanziaria 2006 aveva introdotto innovazioni nelle modalità di erogazione dei finanziamenti concessi ad RFI S.p.A. per la copertura degli investimenti relativi alla Rete Convenzionale, che doveva avvenire, a partire dalle somme erogate dal 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

Anche nel caso dell'Alta Velocità, la Legge Finanziaria 2006 aveva recato alcune disposizioni sostanziali. Innanzitutto ISPA veniva, dal 1° Gennaio 2006, fusa per incorporazione in Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., che assumeva tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di ISPA, incluso il patrimonio separato, succedendole nella gestione di tutti i rapporti precedentemente incardinati.

Con Delibera CIPE n.159/2005, il Contratto di cui trattasi veniva prorogato al 2006, nelle more della definizione, in ambito del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di nuove e più opportune modalità di finanziamento degli investimenti e degli oneri connessi alla gestione della Rete.

Il Piano di investimenti delineato nel Contratto di Programma 2001-2005, dava concretezza agli indirizzi del PGTL, di cui si configurava come lo strumento applicativo per il primo quinquennio, e identificava le fasi e le modalità di copertura dei costi aggiuntivi per il completamento degli investimenti già previsti nel Piano d'Impresa.

I fabbisogni finanziari stimati all'atto della stipula, come già detto, venivano successivamente aumentati ed erano stati acclarati con il Piano di Priorità degli Investimenti (settembre 2002) e con i suoi successivi aggiornamenti (ottobre 2003, aprile 2004), nonché con l'edizione del Piano di Priorità degli Investimenti (2005), che teneva conto delle riduzioni dei finanziamenti e delle disposizioni recate dalla Legge Finanziaria 2006.

## **2.8 La logica di pianificazione degli investimenti recepita nel Contratto di Programma 2001-2005**

La pianificazione degli investimenti ferroviari, inizialmente delineata dal PGTL, veniva integrata, assumendo una prospettiva ancora più ampia, con la promulgazione della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (la cosiddetta "Legge Obiettivo") e con la successiva approvazione della Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, recante il "Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche".

Lo strumento di programmazione dello sviluppo infrastrutturale ferroviario introdotto dal Contratto di Programma 2001-2005 era il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI). Il Piano si configurava come uno strumento flessibile, da aggiornare periodicamente confermando o rimodulando le stime dei costi e dei tempi di esecuzione degli investimenti, in relazione allo stato di effettiva attuazione ed alle reali possibilità ed esigenze di finanziamento su base annuale.

L'onerosità finanziaria che caratterizzava gli interventi di sviluppo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Paese costringeva a distribuire nel tempo le risorse necessarie ed a ripartirle sui singoli interventi di cui si componeva il programma di sviluppo previsto dal Governo e dal Contratto di Programma, secondo criteri di priorità stabiliti dal PPI.

Il Contratto di Programma regolamentava la definizione e l'approvazione del PPI. Per inciso, la pianificazione economico/finanziaria dei singoli progetti effettuata in quegli anni in seno al PPI veniva estesa al 2010, per tener conto dell'arco temporale di validità del Contratto di Programma successivo a quello in esame, così come peraltro richiesto dalla Delibera C.I.P.E. n.91/2004.

Sotto il profilo quantitativo, il PPI edizione 2005, che costituiva l'ultimo della serie, contemplava un portafoglio complessivo di investimenti per circa 180 miliardi di euro, espressi in termini di costi a vita intera, con un incremento rispetto al 2004 di 11 miliardi (pari al 7%). Questa variazione, tuttavia, era determinata quasi esclusivamente dall'ampliamento dei programmi di investimento previsti nel Piano, sia come inserimento di nuovi progetti, sia come estensione al 2010 delle attività di manutenzione straordinaria e di adeguamento a norma diffuso su tutta la rete.

Gli obiettivi dei volumi di spesa annuale previsti nel Piano si stabilizzavano complessivamente, a partire dal 2006, intorno ai 7 miliardi di euro (di cui circa la metà per la Rete AV/AC), confermando una significativa crescita di oltre un terzo rispetto ai livelli del 2003.

La pianificazione effettuata nel PPI 2005 veniva tradotta in una richiesta di copertura per competenza, relativa all'anno 2006 e a valere su fonti di natura pubblica, pari a circa 6,8 miliardi di euro.

La Legge Finanziaria 2006 infatti, allora nelle prime fasi di redazione, operava una serie di definanziamenti relativi alle precedenti Leggi di spesa e recava, sia per competenza che per cassa, risorse aggiuntive notevolmente inferiori rispetto a quelle indicate nel PPI 2005. Successivamente, in conseguenza dei cospicui definanziamenti disposti dalla Legge Finanziaria 2006 e dal D.L. n. 203/2005, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) chiedeva al Gestore dell'infrastruttura di formulare una proposta di rimodulazione delle risorse del IV Addendum, tenendo conto della priorità da assegnare agli investimenti programmati per la manutenzione dell'infrastruttura e per il settore della sicurezza.

Inoltre, il Ministero autorizzava RFI S.p.A. a proseguire nell'attuazione delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e dei programmi di installazione delle tecnologie finalizzate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche nelle more della sottoscrizione dell'Addendum in parola.

In esito a quanto sopra si avviava un lavoro di revisione dell'atto, che doveva portare ad una ripianificazione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005, tenendo conto degli obiettivi posti dal MIT. La proposta scaturita veniva poi inserita nell'Accordo preliminare al IV Addendum, esaminato ed approvato dal C.I.P.E. nella seduta del 22 marzo 2006.

## **2.9 Contratto di Programma 2007-2011: l'iter di sviluppo ed i contenuti**

La fase di predisposizione del Contratto di Programma 2007-2011 era stata preceduta da una fase di ultrattività del precedente Contratto di Programma. Il C.I.P.E., infatti, con delibera n.159/2005, aveva esteso all'anno 2006 il periodo di validità del Contratto di Programma 2001- 2005.

In data 20 luglio 2007 il C.I.P.E., con Delibera n.63/2007, aveva poi approvato con prescrizioni il Contratto di Programma 2007-2011, il cui schema era già stato siglato dalle parti in data 22 maggio 2007. La sottoscrizione del Contratto avveniva in data 31 ottobre 2007, dopo l'emissione di pareri favorevoli da parte della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente del Senato.

Tale Contratto ha avuto inizialmente validità quinquennale, successivamente estesa a tutt'oggi in regime di ultrattività. Esso disciplina i rapporti tra lo Stato e R.F.I. S.p.A., con riguardo alla realizzazione degli investimenti sull'Infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale Contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio, di cui si è prevista la disciplina in un separato documento contrattuale; nelle more della definizione di tale separato atto è stato stabilito che per detti servizi continuassero a valere le condizioni stabilite nel precedente Contratto di Programma.

In termini di contenuti, i principali elementi di novità, rispetto ai contratti precedenti, sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" di crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto e non rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria, noto come Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), che non viene più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti, per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da R.F.I. S.p.A., per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza della stessa R.F.I.;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni previsti nei precedenti contratti e "stratificarsi" nel tempo per slittamento delle date di completamento, con conseguente abrogazione dei precedenti contratti prorogati in regime di ultrattività;
- obbligo dello Stato in ordine sia al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del portafoglio di investimenti previsto, sia al soddisfacimento di eventuali esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

Il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha originariamente una dimensione complessiva pari a circa 189 miliardi di euro, espressi in termini di costo a vita intera complessivo.

Gli interventi vengono articolati nelle seguenti quattro classi, declinate in ordine di priorità decrescente; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali - e, in quanto tali, prioritari - mentre le altre rivestono natura programmatica:

- “Opere (prioritarie) in corso”, pari a 71 miliardi di euro;
- “Opere prioritarie da avviare”, pari a 34 miliardi di euro;
- “Altre opere da realizzare” (di natura programmatica), pari a 38 miliardi di euro;
- “Opere previste a completamento del Piano” (di natura programmatica), pari a 46 miliardi di euro.

Rispetto alla versione siglata con il Ministero delle Infrastrutture il 22 maggio 2007, la versione sottoscritta il 31 ottobre 2007 recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute, tra cui la sottoscrizione del IV Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, a seguito dell’approvazione da parte del C.I.P.E. nella seduta del 5 aprile 2007 (Delibera n. 17) e del parere favorevole della IX Commissione permanente della Camera e della VIII Commissione permanente del Senato.

A seguito della sottoscrizione del Contratto, nel mese di novembre 2007 R.F.I. S.p.A., in ottemperanza all’art. 8, comma 1 del Contratto stesso, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di indicatori di misurazione di risultato necessari per la valutazione degli impegni assunti dal Gestore; il Ministero delle Infrastrutture ha successivamente condiviso la metodologia ed approvato i valori obiettivo per l’anno 2008.

Il 24 dicembre 2007 è stata emanata la Legge n. 244 (Finanziaria 2008), che non ha previsto risorse per competenza; in particolare sono rimasti privi di copertura gli oneri derivanti dalla manutenzione straordinaria e le quote nazionali di finanziamento di taluni progetti infrastrutturali rientranti nell’ambito del programma delle reti TEN-T. In ogni caso, sono stati assunti precisi impegni rispettivamente dai Ministri dell’Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture, con l’intento di garantire:

- i finanziamenti indispensabili all’attuazione, per tutta la durata del Contratto di Programma 2007-2011, del programma connesso alla manutenzione straordinaria ed agli obblighi di legge, per ottenere il più alto livello di sicurezza dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;
- le risorse nazionali da destinare al co-finanziamento del programma di sviluppo della rete TEN-T.

## **2.10 Ulteriore evoluzione del Contratto di Programma 2007-2011 e conseguenti “aggiornamenti” a legislazione vigente.**

### **2.10.1 Aggiornamento 2008**

Il 18 marzo 2008, con la stipula tra le Parti e la successiva registrazione alla Corte dei Conti, si è concluso l’iter procedurale per l’aggiornamento 2008 del Contratto di Programma, così come stabilito dallo stesso Contratto. Tale aggiornamento ha recato ulteriori risorse finanziarie per complessivi 3.159 milioni di euro, immediatamente assegnate per la realizzazione di opere specifiche.

Lo schema di aggiornamento è stato approvato dal C.I.P.E. nella seduta del 31 gennaio 2008, con la formulazione di alcune indicazioni e richieste di chiarimenti, ai quali si è dato riscontro. Successivamente, le competenti Commissioni parlamentari di Camera e Senato hanno espresso parere positivo.

In conformità al dettato contrattuale, il 30 giugno 2008 R.F.I. ha prodotto e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la prima edizione della “Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti”, relativa ai dati di consuntivo al 31 dicembre 2007.

## 2.10.2 Aggiornamento 2009

Il 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009, che da un lato non ha apportato risorse di competenza aggiuntive e dall'altro ha operato un taglio pari a 3.561 milioni di euro delle risorse già stanziate per il triennio 2009 – 2011.

Inoltre, per effetto di alcuni atti normativi, sono state apportate ulteriori riduzioni che comportano un definanziamento complessivo pari a 3.669 milioni per la rete convenzionale e 8 milioni di euro per la rete AV/AC. Al fine di limitare gli effetti negativi del definanziamento durante la fase di esecuzione del Contratto di Programma, il C.I.P.E. ha stabilito il parametro per ridurre le disponibilità finanziarie non ancora oggetto di obbligazioni giuridicamente vincolanti verso terzi e anche le disponibilità finanziarie per le opere già in corso di realizzazione.

Il 26 giugno 2009 R.F.I. S.p.A., ai sensi dell'art. 4 del Contratto, ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al C.I.P.E. la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2008.

Nella stessa data il C.I.P.E. ha ratificato l'elenco dettagliato degli interventi finanziati dal Fondo infrastrutture e, nella seduta del 22 settembre 2009, ha ridefinito la dotazione complessiva del Fondo e riadattato, secondo le percentuali di destinazione territoriale p r e v i s t e (15% centro - nord e 85% sud), le assegnazioni delle risorse FAS (Fondo Aree Sottosviluppate) ai progetti infrastrutturali di R.F.I., in modo da evitare effetti negativi sul valore complessivo delle risorse assegnate, che ammontavano a 2.347 milioni di euro.

La Legge Finanziaria 2010, e la Legge di Bilancio n.192/2009 ad essa collegata, non hanno previsto risorse aggiuntive per l'anno 2010. La stessa Legge Finanziaria ha, inoltre, introdotto all'art. 2, commi 232-234, una nuova modalità di finanziamento "a tranches" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Sulla base di tutte le disposizioni intervenute, di cui sopra, è stato formulato l'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma, che ha ottenuto, nella seduta del 13 maggio 2010, il parere favorevole del C.I.P.E..

Il 30 giugno 2010 R.F.I. ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al C.I.P.E. la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti" alla data del 31 dicembre 2009.

In data 23 dicembre 2010 il contratto è stato sottoscritto tra R.F.I. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in seguito all'adozione di alcune indicazioni C.I.P.E. ed all'espressione di pareri favorevoli da parte delle competenti Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato.

Nel periodo intercorso tra l'approvazione del C.I.P.E. e la sottoscrizione dell'atto negoziale, sono state emanate ulteriori disposizioni normative che avrebbero inevitabilmente condizionato la stipula del Contratto di Programma. In considerazione dello stato di avanzamento dell'iter procedurale, dette disposizioni sono state ratificate nel successivo aggiornamento contrattuale.

### **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 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 stanziate 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).**

<b>FONTI NORMATIVE</b>	<b>CONTRATTO : ORIGINARIO</b>		<b>AGGIORNAMENTO 2008</b>		<b>AGGIORNAMENTO 2009</b>		<b>AGGIORNAMENTO 2010-2011</b>		<b>TOTALE</b>
	<b>2007</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010-2011</b>	<b>2010-2011</b>	<b>2010-2011</b>	<b>2010-2011</b>	
Importi in milioni di euro									
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296	3.200								3.200
Decreto legge N° 81/2007	700								700
Actualizzazione contributi quindicennali	1.118								1.118
Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremoiese"	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
Fondi comunitarie (FESR e TEN)	4.868				1.106				3.010
Risorse da Enti terzi (EELA, Autofinanziamento)	192				326				517
Fondi FAS agg 2009 (Cap. 7120) MEF					460				460
Fondi FSC (ex FAS) agg 2009 MIT					570				240
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (FSC)									2.619
Piano sud - FSC									1.230
Fondo di rotazione - riduzione del tasso di coldinanziamento									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).**

importi in milioni di euro

FONTI NORMATIVE	2007	2008	2009	2010	2011	TOTALE
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
Autualizzazione contributi quindicennali	1.118					1.118
Provvedimenti legislativi specifici (cap. 7123)	560	138	73	77	36	884
Suppressione 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
Fondi 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	0
Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (FSC)					0	0
Piano sud - FSC					0	0
Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento					0	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>

**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 del 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	milioni di euro
	Contratto di programma 94-2000 + 1° Addendum	5 778			
	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° 386 (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	21.885	15.061	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 (definanziamento Tab. E e raffidazioni)	1.099			
	Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum (definanziamento Tab. E) Fondi riserva per progettazioni al sud	1			
	Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Prel. IV Addendum	2.065			
	Finanziaria 2006 L. 23.12.2005 N° 286 (CdP 01-05) 4° Addendum	1.424			
	Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296	3.147	3.147	3.147	100% -
	Decreto legge N° 81/2007	700	700	700	100% -
	Decreto legge N° 159/2007	1.035	1.035	1.035	100% -
	Definanziamento operato sul cap. 7122 ancora da allocare si tratta scadenza (*)	(185)	(185)		
<b>Fonti Stato</b>	<b>Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)</b>	<b>26.582</b>	<b>26.582</b>	<b>19.943</b>	<b>75% 2.358</b>
	Delibera Cipe 19/2004 (Prel. al IV Addendum CdP 01-05)	16	16		
	Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	642	100% -
	Legge 341/95	52			
	Legge 64 / 86	41			
	Legge 641/1996	1	133	39	29% -
	Legge 135/1997	23			
	Legge 208/98	15			
	Legge 651/96 - Legge 270/97 - G/UBILEO (*)	44	44	44	100% -
	Legge 30/98	203			
	Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.115			
	Legge 194/98	10	1.461	1.435	98% 36
	Legge 472/1999	86			
	Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48			
	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	241	241	-	-
	Legge Obiettivo 2009	1.317	1.317	-	-
	Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120	460	460	460	100% 460
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2009	570	570	-	-
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011	240	240	-	-
	Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali (FSC - ex FAS) - agg. 2010/2011	2.619	2.619	-	-
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 per il Piano per il sud	1.230	1.230	-	-
	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanzialmento	1.215	1.215	-	-
	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	1.118	100% -
<b>Altre fonti</b>	<b>Subtotale altre Fonti Stato</b>	<b>11.305</b>	<b>11.305</b>	<b>3.738</b>	<b>33% 496</b>
	Fonti comunitarie	3.642	3.642	1.027	28% 139
	Risorse da terzi (EE LL Altri Enti finanziatori e altro)	1.832	1.832	778	42% 80
	<b>Totale Rete Convenzionale/AC</b>	<b>43.361</b>	<b>43.361</b>	<b>25.486</b>	<b>59% 3.073</b>

(\*) Il definanziamento operato dalla manovra finanziaria del 2011 ha comportato una riduzione delle risorse di competenza e cassa assegnate al capitolo 7122 MEF pari a 1.788 milioni di euro, al momento della redazione della presente relazione non è stato ancora possibile allocare tale definanziamento alle singole Leggi Finanziarie di competenza per un importo pari a 185 milioni di euro.

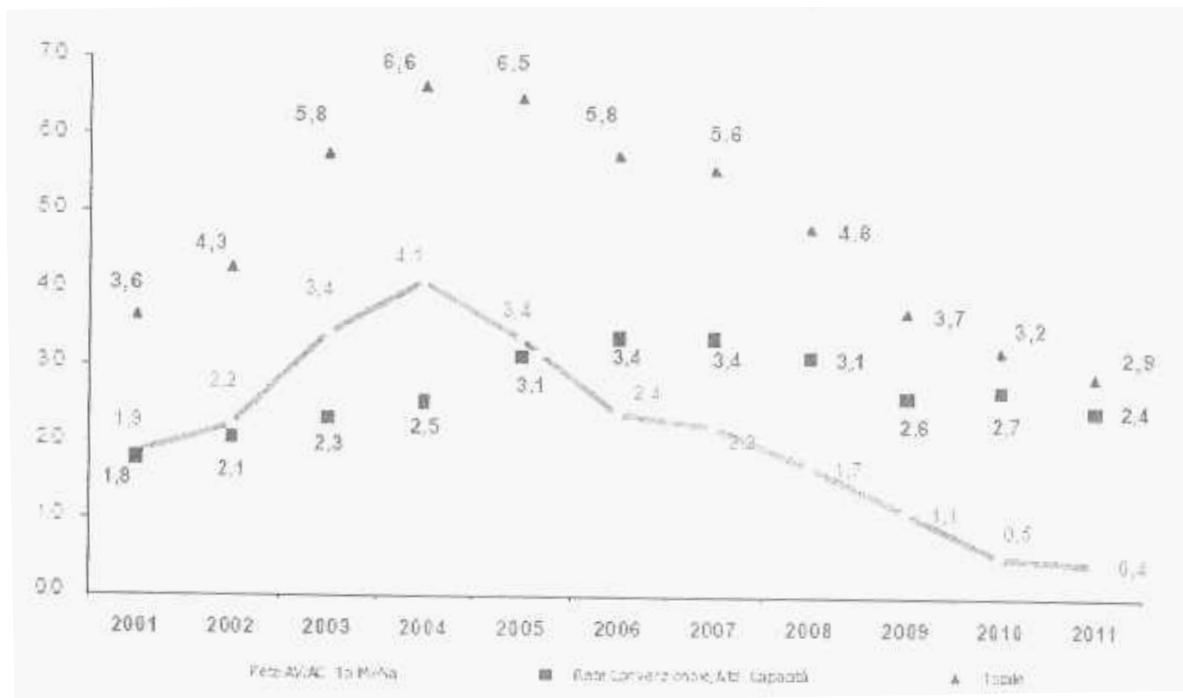
**Tabella 4 - Quadro complessivo, al 31 dicembre 2011, dei finanziamenti pubblici di competenza e delle erogazioni di cassa relative allo sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (Fonte: R.F.I. S.p.A. – dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2011).**

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziate	di cui opere	di cui altri impeggi	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 <sup>a</sup> Addendum	2 696	5 128	1 474	6 370		6 370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2 <sup>a</sup> Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3 <sup>a</sup> Addendum	561					
Definanziamento di 5 314 milioni di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per i 116 (3 <sup>a</sup> 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 Debilo (SPA)	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.

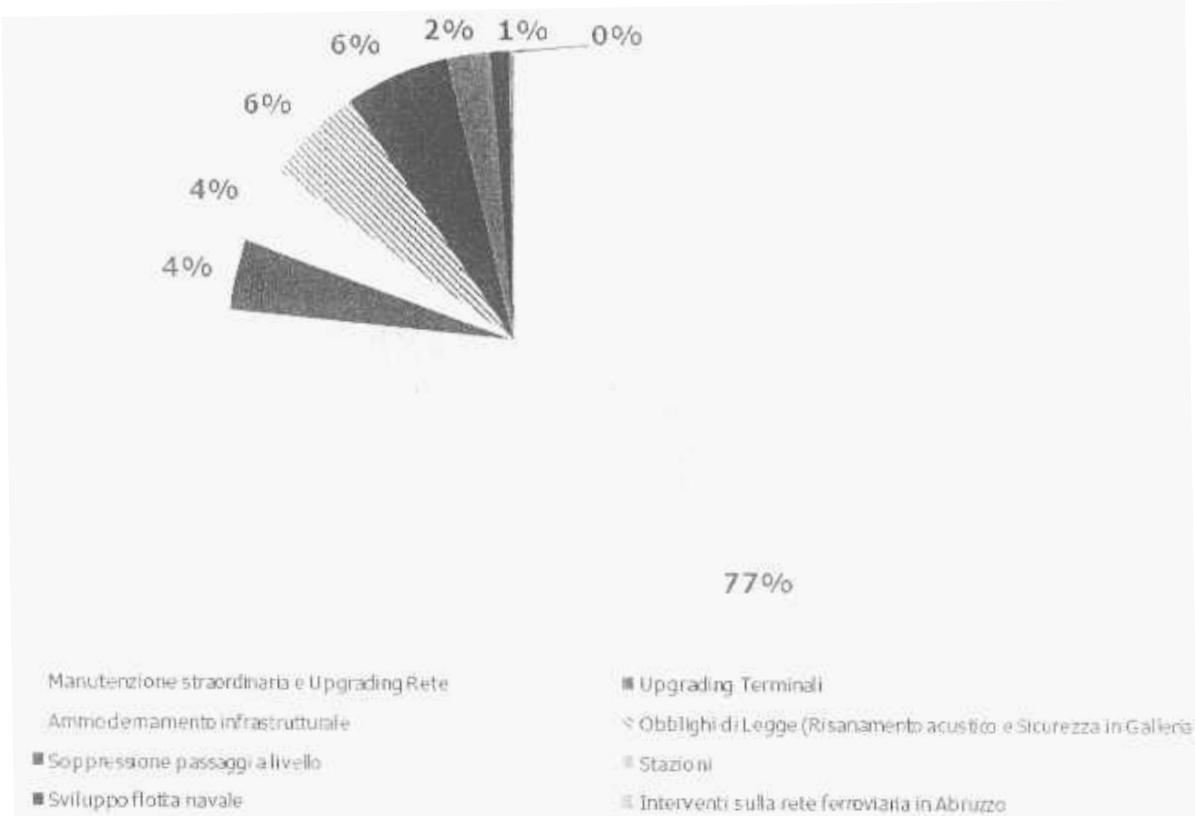
Causa principale di tale ulteriore riduzione annuale della spesa per investimenti è il perdurante trend negativo delle assegnazioni di risorse finanziarie pubbliche alla specifica tipologia di utilizzo in esame, essenzialmente dovuto al protrarsi del noto scenario congiunturale di crisi.

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 direttive e trasversali principali di cui si compone la rete ferroviaria nazionale.

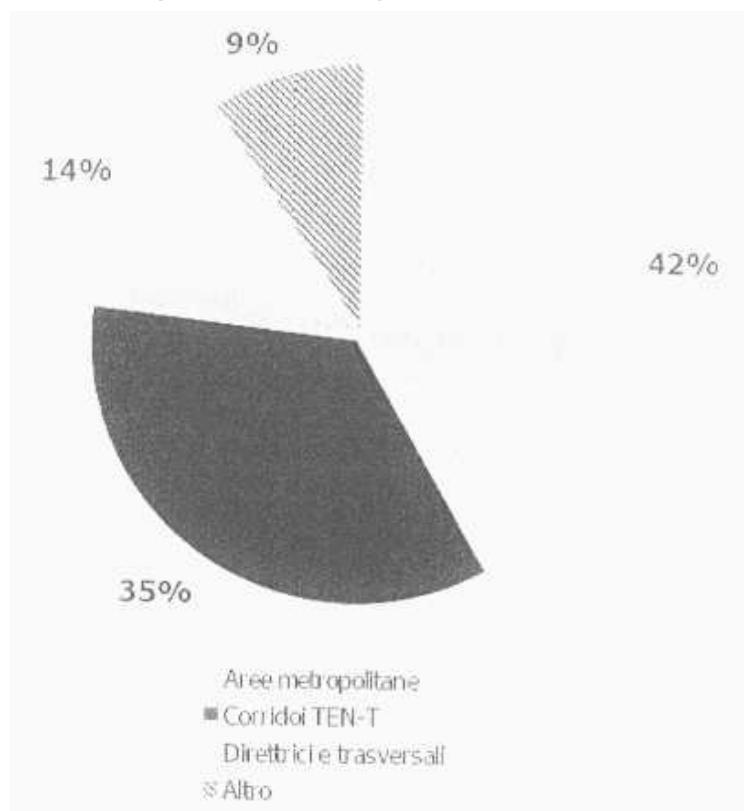
Per gli investimenti relativi alle Aree Metropolitane, il suddetto 42% (pari a circa 444 milioni di euro) della spesa registrata nel 2011, è stato così ripartito tra le principali aree metropolitane del Paese:

- 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.).**

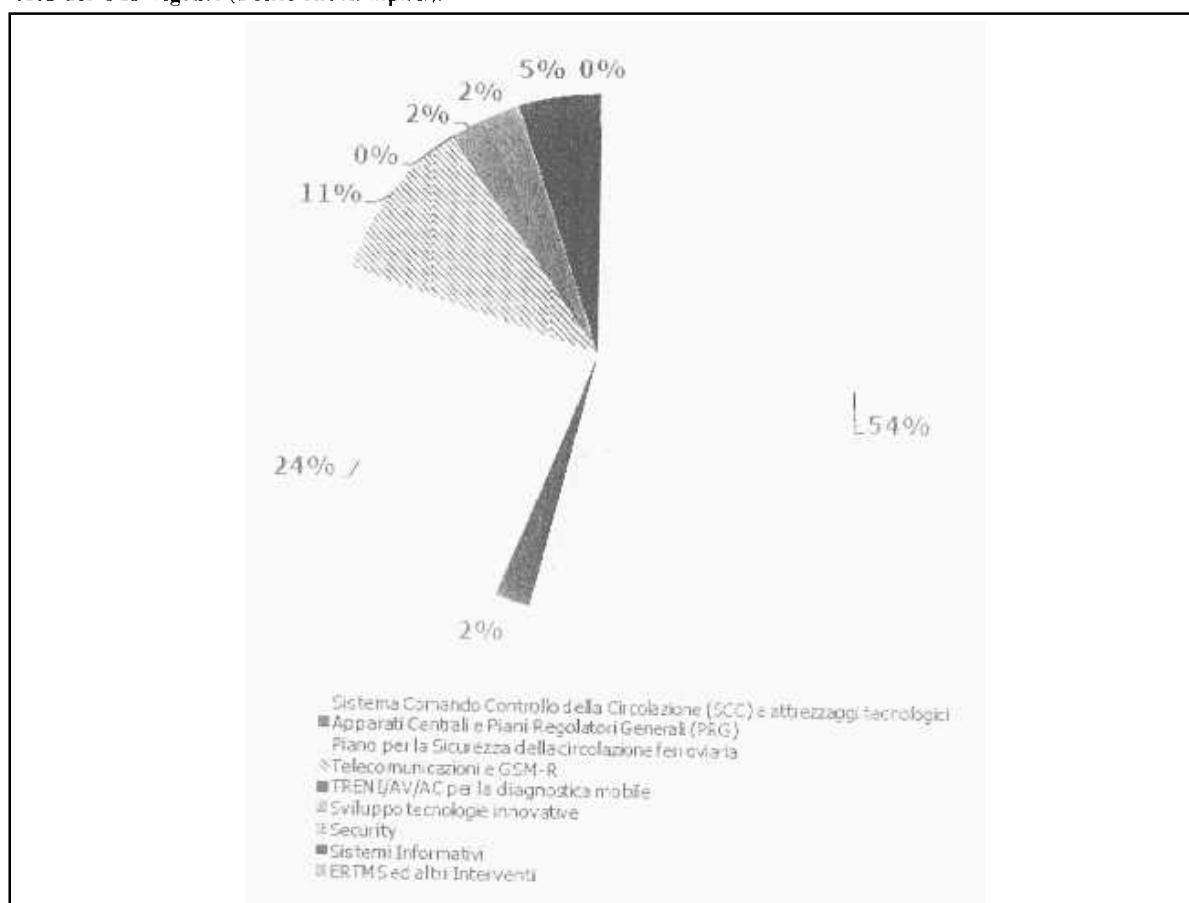


Per quanto riguarda, infine, gli investimenti mirati al potenziamento tecnologico della rete, i 394 milioni di euro complessivamente spesi nel corso del 2011 sono stati destinati alla copertura dei costi relativi ai sistemi ed ai programmi specifici descritti dal diagramma a torta riportato in Figura 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 pesi dinamici) (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 preconsuntiva 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 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	% complessiva avanzamento al 31.12.2012
							sem.2012	anno 2012			
A	01	A1001		Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	8.991	7.250	217	609	8.076	9	90
A	01	A1002		Upgrading Terminali	510	308	18	22	40	348	8
A	01	A1003		Ammodernamento infrastrutturale	854	483	9	22	31	515	4
A	01	A1004		Oblighi di Legge (Risanamento acustico e Sicurezza in Galleria)	842	297	18	36	54	352	6
A	01	A1006		Soppressione passaggi a livello	1.539	1.199	16	22	38	1.237	2
A	01	A1007		Stazioni	408	285	9	17	26	310	6
A	01	A1008		Sviluppo flotta navale	60	10	10	25	35	45	58
A	01	A1011		Interventi sulla rete ferroviaria in Aufuuzzo	105	7	1	2	3	10	2
A	02	A2001		Sistema Comando Controllo della Circolazione (SCC) e attrezzaggi tecnologici	3.348	1.585	38	185	223	1.808	7
A	02	A2002		Apparati Centrali e Piani Regolatori Generali (PRG)	269	84	2	6	8	91	3
A	02	A2004		Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria (SCM/T SSC, RTB, Portali multifunzionali, Protezione catneri e mezzi d'opera, pesi dinamici, rilevamento caduta veicoli e incremento sicurezza e regolarità PL.)	2.589	2.178	13	49	62	2.240	2
A	02	A2005		Telecomunicazioni e GSM-R	729	645	5	9	14	659	2
A	02	A2007		TRENIAVI/AC per la diagnostica mobile	84	75	0	1	1	77	2
A	02	A2008		Sviluppo tecnologie innovative	288	188	2	3	5	193	2
A	02	A2009		Security	114	35	3	4	7	42	6
A	02	A2010		Sistemi informativi	395	243	4	16	20	263	5
A	02	A2011		ERTMS ed altri Interventi	215	1	0	0	1	2	1
A	0304	00007		Quadruplicamento Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Treviso	569	526	0	6	7	533	1
A	0304	00113		Nuova linea a monte del Vesuvio	383	341	0	0	0	341	0
A	0304	0036		Nodo di Palermo	1.152	564	47	60	107	671	9

A	03/04	0037	0037 Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna (1 <sup>a</sup> fase)	51	40	1	2	3	43	6	83
A	03/04	0038	0038 Raddoppio Frenesina-Lunighezza	65	60	0	0	1	60	1	92
A	03/04	0039	0039 Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma (1 <sup>a</sup> fase)	20	19	0	0	0	20	1	96
A	03/04	0049_A	0049 Raddoppio Milano-Mortara	236	184	1	5	6	190	3	81
A	03/04	0052	0052 Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Stura	1041	819	35	78	113	931	11	90
A	03/04	0074	0074 Messa in sicurezza galleria Cassa M. Mario	40	35	1	0	1	36	3	90
A	03/04	0077	0077 Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia tratta Andora - S Lorenzo e S Lorenzo - Ospedaletti	670	478	5	20	25	503	4	75
A	03/04	0083	0083 Infrastrutturazione area stazione Tiburtina e nodo di interscambio	323	263	4	13	18	280	5	87
A	03/04	0100	0100 Raddoppio Bari-Faranto	479	274	3	4	7	281	2	59
A	03/04	0101	0101 Potenziamento infrastrutturale linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Spoltore-Campello, Fabriano-PM 228 e Castelplanio-Montecatino	191	164	0	0	1	165	0	86
A	03/04	0119_MA	0119 MA 0119 Potenziamento infrastrutturale linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Spoltore-Castelbuono	329	194	2	5	7	201	2	61
A	03/04	0119_MA	0226 Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoltore-Terni	18	10	0	0	0	10	0	57
A	03/04	0137_MA	0336 Itinerario Palermo-Messina/Catania: raddoppio tratta Fiumefreddo-Castelbuono	914	196	3	8	11	207	1	23
A	03/04	0142_A	0142 Raddoppio della Pescara-Bari (comprende raddoppio tratta Termoli-Lesina, Apricena-S. Severo e tratto a nord di Ortona ACC di Fogna)	395	220	0	2	2	222	1	56
A	03/04	0149	0149 Sistemazione nodo di Bari	160	111	1	1	1	112	0	70
A	03/04	0220	0220 Centro dinamica sperimentale Ostuni-Antrodoco	85	77	0	2	2	79	3	92
A	03/04	0223_A	0223 Nodco di Novara: passante ferroviano merci	50	5	0	0	1	6	1	12
A	03/04	0239	0239 Variante di Gozzano	31	27	1	0	1	28	3	90
A	03/04	0240_A	0240 Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brigone	581	94	13	16	29	123	5	21
A	03/04	0241_FROG	0241 Coniura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione	66	21	0	1	1	22	2	34
A	03/04	0242	0242 Velocizzazione Palermo - Agrigento	192	108	0	2	2	110	1	58
A	03/04	0249_MA	0115 Raddoppio Messina-Siracusa tratta Catania Ognina - Catania Centrale e completamento tratta Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa	120	93	4	3	7	100	6	83
A	03/04	0249_MA	0249 Itinerario Messina-Catania: raddoppio tratta Giampilieri-Fiumefreddo	46	16				16	0	35
A	03/04	0249_MA	0270 Sistemazione nodo di Catania: interramento stazione centrale e raddoppio bivio Zuria - Catania Acciucella	124	1				1	0	1

A	03/04	0249_MA	0275	Nuovo collegamento Palermo-Catania	803	3	0	0	0	3	0	0	0
A	03/04	0258_PROG	0258	Realizzazione gronda merci di Roma (cintura nord e cintura sud)	23	3				3	0	0	15
A	03/04	0260	0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	150	18	1	7	7	26	5	5	17
A	03/04	0262_PROG	0262	Nuova linea AVIAc Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	48	9	0	0	9	0	0	0	18
A	03/04	0263	0263	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	230	64	0	0	0	65	0	0	28
A	03/04	0266_PROG	0266	Quadruplicamento linea Chiasso-Monza	4	3				3	0	0	88
A	03/04	0267	0267	Nuovo collegamento Arcisate - Sesto	223	63	6	25	31	94	14	14	42
A	03/04	0271	0271	Velocizzazione Catania - Siracusa	81	2	1	1	3	1	1	1	3
A	03/04	0274_PROG	0274	Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	10	9			9	0	0	0	95
A	03/04	0276_MA	0081	Potenziamento asse ferroviario Pontremolese: raddoppio S Stefano di Magra - Chiesaccia e Solignano-Fornovo e completamento accordo Garagnana	557	406	18	22	40	446	7	7	80
A	03/04	0276_MA	0276	Completiamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese: Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo	56	11	1	1	12	2	2	2	21
A	03/04	0277_PROG	0277	Potenziamento Bergamo - Serengo (gronda merci est di Milano)	83	9	3	3	12	4	4	4	15
A	03/04	0281_MA	0099	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico linea Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Bovino-Cerano e completamento raddoppio Vitulano-Apice	258	120	16	20	35	155	14	14	60
A	03/04	0281_MA	0279	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Foggia Telestino-Benevento e bretella da Foggia	743	6				6	0	0	1
A	03/04	0281_MA	0281	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio tratta Apice-Cisara	57	11				11	0	0	19
A	03/04	0281_MA	0284	Itinerario Napoli-Bari: interventi sul linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AvIAC	813	87				87	0	0	11
A	03/04	0281_MA	0332	Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S Spirito-Palese) e Bari Sud (varante Bari C.le-Bari Torre a Mare)	398	3				3	0	0	1
A	03/04	0282_PROG	0282	Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: varante Ogliastro-Sapri	7	2	0	0	2	0	0	0	30

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

A	03/04	0286_PROG	0286	Quadruplicamento Tortona-Voghera		6	6			6	0	100
A	03/04	0289_PROG	0289	Compleramento raddoppio Genova-Ventimiglia tratta Andora-Finale Ligure	41	27	0	0	0	27	0	66
A	03/04	0290_A	0290	Nuova linea Passo Corese-Refi	4	4			4	0	0	99
A	03/04	0291_A	0291	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	17	13	1	1	13	3	3	78
A	03/04	0292_MA	0292	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 1 quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena, 2, circonvallazione di Bolzano, 4, ingresso nel ricco di Verona	69	10	0	2	2	12	3	17
A	03/04	0292_MA	0337	Potenziamento linee di accesso al Brennero - lotto 3, circonvallazione di Trento	23				0	0	0	0
A	03/04	0292_MA	1291	Studio linea di accesso sud al nuovo valico del Brennero	10	10	0	0	0	10	1	96
A	03/04	0294_A	0294	Potenziamento linea Gallarate-Rho	402	13	0	2	2	14	0	4
A	03/04	0297_A	0297	Nodo di Faiconara	174	2		0	0	2	0	1
A	03/04	0308_A	0308	Battipaglia-Potenza	2	1			1	0	0	57
A	03/04	0309_A	0309	Potenza - Metaponto	2	1			1	0	0	86
A	03/04	0310_A	0310	Taranto-Metaponto	1	1			1	0	0	51
A	03/04	0311_A	0311	Metaponto-Sbari-Bivio S.Antonello	155	1	0	2	2	4	1	2
A	03/04	0313_A	0313	S. Gavino-Sassari-Olbia	2	2			2	0	0	82
A	03/04	0314_A	0314	Palermo-Trapani	2	1			1	0	0	38
A	03/04	0315_A	0315	Siracusa-Regusa-Gela	121	0			0	0	0	0
A	03/04	0333_A	0333	Collegamento diretto linea Chiavasso-Aosta con la Torino-Milano (lineetta di Chiavasso) ed altri interventi diffusi	13	4	0	1	1	5	8	42
A	03/04	0334_A	0334	Potenziamento della linea Foligno-Perugia-Terontola (pianc stradico)	1	0	0	0	0	0	1	13
A	03/04	0335_A	0335	Quadruplicamento Pavia-Milano-Rogoredo	2			1	1	1	35	35
A	03/04	0339	0339	Nodo di Livorno potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guaslinice	43		0	0	0	0	1	1
A	03/04	0409	0409	Nuovo terminal di Padova interporto	15	11	0	0	0	12	3	76
A	03/04	0410	0410	PRG Pomezia Santa Palomba	13	13			13	0	0	97
A	03/04	0417	0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35		0	0	0	0	1	1
A	03/04	1280	1280	Adeguamento segnaletica gabbiani C, gallerie direttive Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	83	74	0	1	1	75	1	90

A	03/04	1282	1282	Transito di Lupo Allungamento a modulo impianti della linea e collegamento con Malpensa		21	19	0	0	0	19	2	93
A	03/04	1308	1308	Metroferrovia Messina - Giampilieri		32	32	0	0	0	32	0	98
A	03/04	1345_A	1346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa		78	4				4	0	5
A	03/04	1356	1356	Potenziamento linea Chiavasso-Aosta-Pré St. Didier		21	15	0	1	1	17	7	81
A	03/04	1357	1357	Potenziamento linea Fossano-Cuneo		5	3	0	1	1	4	13	68
A	03/04	1417	1417	Potenziamento linea Castelli Romani		18	1	0	0	0	1	0	5
A	03/04	1424	1424	Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino - Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi		3		0	0	0	0	0	0
A	03/04	1601	1601	Raddoppio Torino-Pinerolo (progettazione)		5	4	0	0	0	4	0	98
A	03/04	1604_Prog	1604	Nuova linea AV/AC Trieste-Divacca		44	1	1	1	1	1	2	3
A	03/04	AV14_Prog	0302	AV/AC Milano-Venezia, nodo di Verona		2	2			2		0	89
A	03/04	AV16		Messa in sicurezza cantiere delle opere propedeutiche e chiusura attività in corso		135	0	2	2	117	1	87	
A	03/04	AV17_A	0357	AV/AC Milano-Venezia: tratta Brescia-Verona		80	80			80	0	0	100
A	03/04	AV18_A	0301	AV/AC Milano-Venezia: tratta Verona-Padova		161	152			152	0	0	95
A	03/04	DD_1		Impianti industriali, altri interventi, diffusi minori ed attrezzaggi tecnologici		82	35	0	0	35	0	0	43
A	03/04	1605	1005	Ammodernamento e velocizzazione Reale Sardegna		130				0	0	0	0
A	03/04	1941_Prog	0331	Raddoppio linea Roma-Viterbo-tratta Cesano-Bacciano		6	0			0	0	0	7
A	03/04	1664_Prog	0330	Accessibilità a Malpensa		1				0	0	0	0
A	03/04	NA004	1664	Potenziamento e velocizzazione Itinerario Palermo - Catania (e altre linee)		30				0	0	0	0
A	03/04	NA009		Studi e Progettazioni Ponte sullo stretto di Messina sponda calabria/siciliana		20	2			2	0	0	9
A	03/04	NA010	1639	Potenziamento tecnologico linea Campobione-Antona-Netuno		17				0	0	0	0
A	03/04	NA011		Opere in fase di ultimazione, oneri per completamento opere e chiusura lavori		285	94	9	36	45	139	16	49
A	03/04	NA012		Passante milanese (quota finanziata da EE LL )		7		0	0	1	1	1	8
A	03/04	NA016	1660	Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico		28		0	0	0	0	0	0
A	03/04	NA016	1661	PRG ed ACC Bari Centrale		90		0	0	0	0	0	0
A	03/04	NA016	1662	PRG e ACC Lecco		60		0	0	0	0	0	0



### **3. Gli scenari evolutivi dello strumento contrattuale di programma ed il confronto internazionale**

Gli scenari evolutivi ad oggi immaginabili per il nuovo Contratto di Programma non possono che derivare, *in primis*, dal bagaglio d'esperienza maturato con l'attuazione dei precedenti Contratti di Programma, di cui si è dettagliatamente riferito, ma anche dall'evoluzione normativa nazionale ed europea in materia ferroviaria e dal confronto con le “*best practices*” evidenziate a livello internazionale.

Rileva, in particolar modo, quanto previsto dalla Direttiva Europea 2012/34/EU di recente emanazione, che dovrà essere recepita nell'ordinamento legislativo nazionale entro il 16 giugno 2015. Tale Direttiva consolida, rinnova ed estende i contenuti delle direttive preesistenti in materia di liberalizzazione del settore.

Con tale norma, il legislatore comunitario interviene per la prima volta nella delicata materia dei rapporti contrattuali tra gestori delle infrastrutture e rispettivi governi nazionali, includendo nell'Allegato V la descrizione dei principi e delle tematiche che tali rapporti contrattuali dovranno necessariamente recepire ed affrontare.

Al primo posto figura, ovviamente, la natura sinallagmatica del rapporto contrattuale, che deve impegnare entrambe le parti alla definizione di adeguate strategie di lungo termine ed all'adempienza degli obblighi contrattuali rispettivamente assunti.

A fronte di impegni certi di stanziamento di risorse finanziarie, che dovranno essere assunti dallo Stato su base almeno quinquennale e finalizzati al mantenimento in efficienza ed allo sviluppo dell'infrastruttura, i gestori delle infrastrutture ferroviarie dovranno impegnarsi al raggiungimento di determinati obiettivi di qualità dei servizi forniti, che saranno identificati su base quantitativa ed orientati al soddisfacimento delle esigenze dell'utenza. Tali esigenze dovranno essere espresse in termini - tra gli altri - di capacità infrastrutturale offerta, di disponibilità dell'infrastruttura, di sicurezza dell'esercizio, di qualità della gestione patrimoniale e di salvaguardia ambientale.

Il contratto dovrà inoltre prevedere un sistema che incentivi il gestore a perseguire economie di esercizio, ribaltandone i vantaggi sull'utenza, e contenere misure specifiche per fronteggiare le emergenze di vario ordine e tipo.

Il modello contrattuale recepito dalla Direttiva in esame è essenzialmente quello derivante dalle *best practices* internazionali, che vanno dal complesso sistema di regolazione vigente in Inghilterra, fondato sull'istituto della “*Network Licence*” e sul processo di previsione della spesa tramite “*Periodic Review*”, al “*Leistungs und Finanzierungsvereinbarung*” tedesco e al “*Contrat de Performance*” francese.

Per ciascuno di questi paesi vengono di seguito analizzati gli aspetti più peculiari, cercando di mostrarne le specifiche e precise modalità di controllo della gestione finanziaria, al fine di mostrare come vi siano, per l'ordinamento italiano, alcune prospettive di implementazione di tali principi ed architetture regolatorie nel settore ferroviario nazionale.

#### ***L'esperienza inglese***

Prima di tutto è utile partire dall'analisi del sistema inglese, in quanto, alla luce del lungo e strutturato percorso di privatizzazione e liberalizzazione che ha caratterizzato questo paese, è

possibile individuare alcuni tra i più avanzati meccanismi in materia di regolamentazione del settore ferroviario.

La struttura del contratto di programma (*“contractual agreement”*) tra il Governo inglese e il gestore dell’infrastruttura [la società Network Rail (NR)] è data da due principali elementi.

In primo luogo, infatti, vi è la *Network Licence*, che identifica l’insieme di diritti e obblighi sui quali si deve fondare l’operato del Gestore NR. In particolare, anche grazie all’operato del regolatore [*Office of Rail Regulation (ORR)*] l’ordinamento inglese ha previsto l’individuazione di un insieme strutturato di obiettivi quantitativi e di controlli da adottare nei confronti del Gestore dell’infrastruttura, a fronte però di una pianificazione ragionevolmente certa e attendibile dei trasferimenti di risorse finanziarie pubbliche allo stesso gestore (gli stanziamenti per il quinquennio 2009-2013 sono pari a 28,5 miliardi di sterline).

In secondo luogo, vi è la necessità che il regolatore si occupi di definire con certezza e ragionevolezza sia il livello di finanziamento pubblico, sia la dinamica tariffaria sia, infine, un insieme di caratteristiche quali-quantitative minime nella fornitura del servizio. Questi elementi sono definiti attraverso il processo di *Periodic Review (PR)* che avviene ogni 5 anni [attualmente è in vigore quanto stabilito dalla PR8 (del 2008), ma è in corso la definizione della PR13 (che verrà pubblicata indicativamente nell’ottobre del 2013)].

In conclusione, il Governo inglese, con la collaborazione dell’ORR, definisce:

- gli ‘*statements of funds available*’ (SOFA), che stabiliscono - con congruo anticipo<sup>5</sup> - l’ammontare dei finanziamenti pubblici destinati al settore in un orizzonte pluriennale;
- gli ‘*high level output specifications*’ (HLOS), con cui viene individuato l’insieme degli obblighi e degli obiettivi imposti al Gestore dell’infrastruttura ed al sistema ferroviario nel suo complesso.

Viene altresì stabilito l’ammontare della quota del finanziamento derivante dal canone del pedaggio e il “*performance regime*” per la compensazione, tra imprese ferroviarie ed il Gestore, dei danni derivanti da ritardi o impedimenti vari nella circolazione ferroviaria.

### **L’esperienza tedesca**

La dinamica del finanziamento dell’infrastruttura ferroviaria trova anche in Germania un’ampia regolamentazione. Il contratto di Programma tedesco, il “*Leistungs und Finanzierungsvereinbarung*” (LuFV), viene stipulato tra il Governo, nella figura del *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* (BMVBS), e le società *DB Netz AG*, *DB Station&Service AG* e *DB Energie GmbH*, appartenenti al Gruppo *Deutschen Bahn AG*.

In termini normativi, il sistema di regolamentazione ferroviaria si fonda prima di tutto sulle specifiche attribuzioni che la Costituzione tedesca (*Grundgesetz*) pone all’art 87e c. 4 in capo allo Stato federale (*Bund*), in virtù del quale è necessario “*garantire che sia perseguito il bene della collettività, specialmente nella forma del bisogno di mobilità, nel mantenimento e nello sviluppo della rete ferroviaria federale*”.

In adempimento a questo principio è stata emanata nel 1993 la *Bundesschienenwegeausbaugesetz* (BSchwAG), che disciplina complessivamente la struttura del finanziamento dell’infrastruttura ferroviaria. La norma suddivide le competenze tra lo Stato, rappresentato dal Ministero competente, e i gestori dell’infrastruttura federale tedesca, prevedendo da un lato all’art. 8 c.1 la responsabilità federale per il finanziamento – nei limiti della capacità di spesa predefinita in Bilancio – degli investimenti relativi all’implementazione della rete federale (*Bau, Ausbau e Ersatzinvestitionen*); mentre, dall’altro lato, all’art. 8 c. 4 si dispone che i costi derivanti dal

<sup>5</sup> Gli stanziamenti per il periodo 2014-2019, che prevedono l’erogazione di poco più di 3 miliardi di sterline all’anno, sono stati pubblicati ufficialmente dal Governo Inglese già nel luglio 2012.

mantenimento della rete (*Unterhaltung* e *Instandsetzung*) siano invece prevalentemente sopportati dai gestori dell'infrastruttura nazionale.

Inoltre per quanto concerne l'implementazione della rete, l'ordinamento tedesco dispone che sia formato dal Governo, con cadenza tendenzialmente decennale, un documento programmatico e di contenuto non normativo (*Bundesverkehrswegeplan/BVWP*) che rappresenti nel suo complesso la politica federale in materia di trasporti. Sulla base di questo documento viene quindi prodotto, con cadenza quinquennale, un piano degli investimenti necessari per l'infrastruttura ferroviaria (*Bedarfsplan für die Bundesschienewege*). Pertanto nel *Bedarfsplan*, che viene allegato alla BSchwAG, sono inserite - in ordine di importanza e di impellenza - le tratte cui viene data una preferenza di intervento.

Per quanto concerne le voci non ricomprese nel *Bedarfsplan*, e relative agli obblighi di mantenimento (*Instandhaltung* e *Ersatzinvestitionen*) dell'infrastruttura ferroviaria (*Bestandsnetz*), parrebbe che queste siano oggetto di uno specifico accordo (*Leistungs und Finanzierungsvereinbarung/LuFV*) che ne definisce anche gli aspetti relativi al finanziamento e che rientra a tutti gli effetti nella categoria del contratto di programma. Il 14 gennaio 2009 si concluso il procedimento per la stipulazione del LuFV attualmente in vigore, la cui durata è prevista fino a fine 2013.

La programmazione degli investimenti assume quindi in Germania un ruolo primario. Ne è esempio il progetto quadro degli investimenti federali (*Investitionsrahmenplan/IRP*) nel settore dei trasporti emanato per gli anni 2011-2015, che però mantiene caratteri programmatici e non propriamente di un documento finanziario.

Uno dei principali elementi peculiari, quanto innovativi, contenuto nel LuFV, è il controllo della qualità degli investimenti, e principalmente il c.d. controllo di output (*Output-Kontrolle*). Tale esigenza deriva dalla considerazione che il *Bund* deve avere contezza dei risultati ottenuti a fronte dell'investimento medio annuo di ca. **2,5 mld di euro** che si è obbligato a stanziare per la rete ferroviaria.

Il soggetto preposto a questo controllo è principalmente l'*Eisenbahnbundesamt* (EBA), l'organismo tedesco di regolazione ferroviaria, cui è specificatamente attribuito anche un potere sanzionatorio in caso di non ottemperanza, da parte del Gestore, agli obblighi di qualità contrattualizzati. A questo si aggiunge la figura del *Wirtschaftsprüfer*, una società di revisione terza nominata dal *Bund* che svolge una attività parallela di controllo.

Al fine di implementare la "qualità dell'infrastruttura", il LuFV attualmente in vigore presenta l'intero terzo paragrafo e le sezioni nn. 12 e 13, in cui sono resi esplicativi gli indici di qualità predeterminati (*Qualitätskennzahlen*) e in cui si impone che vengano previsti ex ante gli obiettivi aziendali e il miglioramento del trend complessivo.

A questi obblighi contrattuali si sommano, per i Gestori dell'infrastruttura, anche gli obblighi di sicurezza ed efficienza di supervisione del *Bund* e imposti ex lege dall'art. 4 c.1 della *Allgemeines Eisenbahngesetz* (AEG), la principale legge tedesca del sistema di regolamentazione ferroviaria. Viene perciò costituito un apposito registro dell'infrastruttura (*Infrastrukturkataster*) nel quale devono essere inseriti obbligatoriamente dai gestori dell'infrastruttura determinati dati numerici in ordine allo stato dell'infrastruttura.

Tale registro è a sua volta parte integrante del documento annuale (*Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht*) con il quale i gestori dell'infrastruttura riferiscono ogni 30 aprile al *Bund* degli obiettivi posti in sede di stipulazione del contratto LuFV.

Nel LuFV attualmente vigente è infine richiesto alle parti di determinare un innovativo parametro di qualità (*Qualitätsparameter*), che verrà utilizzato per la stesura del nuovo LuFV, ai fini di migliorare la trasparenza della qualità della rete.

### *L'esperienza francese*

Il sistema ferroviario francese, a seguito dell'unbundling societario effettuato nel 1997 nei confronti della società pubblica verticalmente integrata Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), si caratterizza per la sua natura ibrida, dovuta alla presenza di una impresa ferroviaria pubblica "incumbent" (SNCF) che svolge anche attività di carattere infrastrutturale (gestisce la circolazione, le stazioni e la manutenzione della rete ferroviaria), e di un gestore dell'infrastruttura ferroviaria, la società Réseau Ferré de France (RFF), che svolge le funzioni di ripartizione della capacità e di sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria, essendo dotato di un'ampia autonomia gestionale dovuta alla forma giuridica di "*Établissement Public à caractère Industriel et Commercial*" (EPIC). Questa particolare forma societaria permette a RFF di svolgere alcune funzioni propriamente pubblicistiche (come ad esempio gli espropri).

I rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e lo Stato, principalmente nella figura del *Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*, sono regolati attraverso un "*Contrat de Performance*", da ultimo stipulato nel novembre 2008 per il periodo 2008-2012.

Le principali direttive su cui si muove il Contratto di Programma francese infatti sono: il progressivo adeguamento della rete ferroviaria alle necessità dettate dalla apertura del mercato, l'ammodernamento e lo sviluppo della infrastruttura, una gestione che tenda verso l'equilibrio di bilancio, una determinazione ex ante e stabile del finanziamento pubblico, e infine una gestione trasparente e un rendiconto adeguato dell'operato annualmente svolto. Il contenuto viene reso cogente attraverso la statuizione di 33 obiettivi quali-quantitativi, il cui conseguimento viene monitorato da uno specifico set di indicatori.

Gli aspetti relativi agli investimenti mostrano un'impegno di spesa di complessivi **13 miliardi di euro tra il 2008 ed il 2015** per rinnovare 6.400 km di linee e circa 2.500 apparecchi di binario. L'obiettivo di riferimento per il costo complessivo annuale massimo dell'infrastruttura è stato posto pari a 6.2 mld di euro (valuta 2009) lungo tutto il quadriennio di vigenza del contratto. La quota di finanziamento coperta dalla spesa pubblica si aggirava nel 2008 intorno al 52% e si è posto l'obiettivo di abbassarla al 40% entro il 2012.

Con lo strumento del Contrat de Performance viene anche ampiamente definito, al capitolo 3, il piano economico-finanziario del Gestore. In questo capitolo vengono infatti contrattualizzati sia i modelli economici, sia gli obiettivi aziendali, non solo in termini di costi e ricavi nel medio periodo, ma anche in termini di pianificazione finanziaria per il quadriennio interessato dal contratto. In questo modo viene concordato tra le parti il miglior modello operativo, alla luce sia della capacità di spesa del bilancio pubblico, sia delle esigenze di manutenzione e sviluppo che l'infrastruttura deve sopportare, e di conseguenza delle necessarie integrazioni finanziarie che il modello commerciale dell'azienda permette di ottenere.

---

Sulla base degli elementi emersi dal confronto internazionale di cui sopra, va innanzitutto osservato come i modelli contrattuali attualmente adottati dagli stati nazionali presi a riferimento ed i gestori delle rispettive reti ferroviarie nazionali, rientrino già oggi in un ambito di sostanziale compatibilità con i requisiti previsti dall'art. 30 della Direttiva 2012/34/UE.

La stessa Direttiva, all'Allegato V, ha tuttavia indicato alcuni criteri di efficientamento complessivo della spesa pubblica generata dai Gestori dell'infrastruttura ferroviaria, che verranno progressivamente imposti a ciascun Gestore dai rispettivi regolatori ferroviari nazionali.

Tra questi spiccano alcuni elementi che diverranno obbligatori nella stipulazione dei prossimi Contratti di Programma, come il fatto che debbano essere inseriti sia gli "

contrattualizzati con il gestore, attraverso la statuizione che non siano qualificati come rimodulabili i capitoli di spesa inerenti il finanziamento della rete ferroviaria nazionale. E' parimenti necessario che siano anche ulteriormente implementati i flussi informativi tra RFI S.p.A. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), competente per la vigilanza sul sistema ferroviario, in modo che si possano porre in essere le condizioni oggettive per un più incisivo controllo della qualità e della rispondenza dei risultati operativi del sistema infrastrutturale ferroviario nazionale a fronte del finanziamento pubblico disposto.

Alla luce delle considerazioni riportate, lo sviluppo in Italia del nuovo Contratto di Programma tra il MIT e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., sta procedendo conformemente a tale prospettiva europea e ha già operato una chiara distinzione tra le attività necessarie al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e le attività finalizzate allo sviluppo della stessa.

E' necessario, tuttavia, che vengano incrementate la capacità e l'incisività dell'azione regolatoria, come anche la collaborazione con il Gestore, ma soprattutto la determinatezza e l'affidabilità degli stanziamenti pubblici per il settore ferroviario.

Per quanto riguarda le attività necessarie al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, distinguibili in manutenzione ordinaria e straordinaria, questa Direzione Generale, d'accordo con il gestore dell'infrastruttura, ha proposto che la gestione avvenga nel rispetto di un'apposito contratto, unitamente alle attività che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a svolgere in materia di security, safety, assolvimento degli obblighi di legge e navigazione.

Tali attività, ed in particolare quelle manutentive, che ne rappresentano la grande maggioranza, sono caratterizzate da una elevata influenza sui livelli di sicurezza complessivi dell'esercizio ferroviario, da una sostanziale continuità nel tempo e dalla proporzionalità con la dotazione infrastrutturale ferroviaria affidata in concessione ad R.F.I. S.p.A.. Ciò richiede certezza e sostanziale stabilità dei finanziamenti pubblici destinati alla copertura dei costi relativi a tali attività, unitamente ad una programmazione anticipata degli stessi con riferimento ad un orizzonte temporale di almeno tre anni, come del resto avviene da tempo in gran parte dei paesi europei assumibili come riferimento internazionale.

Lo schema di Contratto di Programma relativo alle attività di manutenzione della rete ed alle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria da svolgersi nel triennio 2012-2014, è stato definito congiuntamente da questa Direzione Generale e dal gestore dell'infrastruttura.

Esso recepisce molti dei principi discendenti dalla citata Direttiva 2012/34/EU, quali la determinazione di obiettivi qualitativi e quantitativi per le attività regolate, un maggiore responsabilizzazione del gestore e del rispettivo management, attraverso una maggiore correlazione tra gli obiettivi dirigenziali ed i suddetti obiettivi di produzione, un sistema di monitoraggio più articolato ed in grado di incidere sull'efficienza complessiva del gestore, etc.

Tale schema di Contratto ha conseguito l'approvazione del C.I.P.E. nella seduta del 18 marzo ultimo scorso.

Le attività finalizzate allo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, relative quindi agli investimenti infrastrutturali, sono significativamente più discontinue nel tempo e sono più strettamente legate agli andamenti dei cicli economici nazionali. Ciò giustifica il fatto che per regolare tali attività è in avanzato stato di definizione un apposito contratto a se stante, per il quale si è proposto un orizzonte di validità quinquennale (2012-2016) - in piena continuità, quindi, con le precedenti esperienze contrattuali - e che si confida di presentare quanto prima all'esame del C.I.P.E..

## 4. Conclusioni

Ai sensi dell'Art.14 del D.lgs. 8 luglio 2003, n. 188, il Contratto di Programma e l'Atto di Concessione costituiscono i due atti fondamentali su cui si basa la regolazione dei rapporti tra lo Stato ed il gestore della rete ferroviaria nazionale.

L'Atto di Concessione, in quanto fissa i principi e le obbligazioni di base che devono essere rispettate dal concedente e dal concessionario, necessita di aggiornamenti solo in presenza di variazioni rilevanti nella configurazione industriale del settore ferroviario o nel contesto normativo di riferimento, quali quelle che si sono avute in occasione della liberalizzazione del settore. Tale significativa riforma, effettuata progressivamente a partire dalla fine degli anni '90, è culminata, nel 2000, con la creazione, in seno al gruppo Ferrovie dello Stato, di un soggetto societario titolare delle funzioni di gestione della sola infrastruttura ferroviaria nazionale e con la conseguente emanazione, tramite il Decreto n.138T/2000 del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di un nuovo atto di concessione che individuava tale nuovo soggetto societario come titolare della gestione della sola infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il Contratto di Programma, per contro, è un atto che ha sempre seguito una dinamica evolutiva profondamente diversa, tipicamente quinquennale, in quanto essenzialmente dedicato alla regolazione sia delle attività di mantenimento in efficienza e sviluppo infrastrutturale della rete ferroviaria nazionale, che dei connessi impegni di finanziamento pubblico da parte dello Stato, i quali richiedono aggiornamenti annuali e riprogrammazioni complessive con cadenze non superiori al quinquennio.

---

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).

Per quanto riguarda invece il 2012, dall'analisi dei dati di preconsuntivo disponibili alla data della presente relazione, 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).

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 il nuovo contratto di programma 2012-2016 relativo agli investimenti - che, come detto, è attualmente in fase di finalizzazione - saranno introdotti un rinnovato sistema di monitoraggio e vigilanza del gestore da parte del Ministero, che prevede una maggiore correlazione con quanto previsto dal Codice dei Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163), nonché l'adozione di indicatori ed obiettivi prestazionali in linea con la citata normativa europea di prossima adozione: la logica di fondo è quella di conferire al gestore dell'infrastruttura tutta l'importanza, ma anche tutti gli oneri e le responsabilità derivanti dalla sua natura di fulcro tecnico-operativo del sistema ferroviario nazionale.

