

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 periodo intercorrente tra il 2007 ed il 2011, che, nelle more della finalizzazione del nuovo atto contrattuale per il quinquennio 2012-2016, rimane tuttora vigente in regime di ultrattività.

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 documento di consuntivazione disponibile (**aggiornato al 31 dicembre 2012**);

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 2013**.

In quanto risultanti da analisi di preconsuntivo, tali ultimi dati relativi al 2013 sono ovviamente da intendersi come suscettibili di variazioni, a seguito delle verifiche contabili che saranno apportate dalla Società entro giugno 2014, in sede di consolidamento dei dati di bilancio.

E' opportuno precisare che questa relazione 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 2012 e del 2013, 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 2012), il lettore è infatti rimandato alla specifica relazione annuale predisposta dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nel giugno 2013, ai sensi dell'art.4, comma 4, del vigente Contratto di Programma, che è allegata alla presente per pronto riferimento.

Per quanto riguarda, invece, le informazioni dettagliate sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma che si sono succeduti nell'ultimo ventennio, si rinvia alla relazione analoga alla presente, emessa da questa Direzione Generale in data 27 marzo 2013 e trasmessa dal Ministro pro tempore alle Presidenze del Senato e della Camera dei Deputati in data 19 aprile 2013.

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 (continuità territoriale-navigazione).

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 mese di luglio 2012, e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012. Tale atto contrattuale di aggiornamento è stato l'ultimo in ordine di tempo, e la sua vigenza è stata reiteratamente prorogata in regime di ultrattività, prima sino al 30 giugno 2013 e successivamente sino al 30 giugno 2014, data entro la quale dovrà entrare in vigore il nuovo Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti.

Tale nuovo Contratto di Programma, originariamente siglato tra le parti (R.F.I. S.p.A. e, per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, questa Direzione Generale) già nel mese di marzo 2013, è stato di recente aggiornato alla legislazione vigente, per tenere conto delle evoluzioni normative intercorse nel frattempo e, una volta siglato dalle parti, verrà inviato all'esame del C.I.P.E. e delle Commissioni Parlamentari competenti (IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e VIII Commissione permanente del Senato), per poter procedere alla definitiva approvazione.

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

- basi giuridiche, evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma (in sintesi) e stato di attuazione del Contratto di Programma vigente (2007-2011) al 31 dicembre 2013 (Capitolo 2);
- stato del processo di predisposizione del Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti (Capitolo 3);
- le prassi attualmente adottate dai principali paesi europei per la programmazione e la contrattualizzazione degli investimenti infrastrutturali ferroviari (Capitolo 4)
- considerazioni conclusive (Capitolo 5).

2. Basi giuridiche, evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma e stato di attuazione del Contratto di programma vigente al 31.12.2013

2.1 Sintesi delle basi giuridiche e dell'evoluzione storica dello strumento contrattuale di programma

Come già riportato nella parte introduttiva della presente relazione, 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. Nello specifico, il Contratto di Programma disciplina i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato, con particolare riguardo agli oneri di gestione dell'infrastruttura ed agli investimenti per lo 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. Per quanto riguarda, invece, le informazioni dettagliate sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma che si sono succeduti nell'ultimo ventennio, si rinvia alla relazione analoga alla presente, emessa da questa Direzione Generale in data 27 marzo 2013 e trasmessa dal Ministro pro tempore alle Presidenze del Senato e della Camera dei Deputati in data 19 aprile 2013.

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 previsto 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 destinate 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 R.F.I. S.p.A. a trasmettere al Ministero i dati di monitoraggio 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 20 gennaio 2012 n.4 (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 è entrati in una fase programmatica pre-contrattualistica, finalizzata alla stipula del nuovo Contratto di Programma per il prossimo triennio/quinquennio (2012-2016). Detta stipula dovrà essere formalizzata entro il 30 giugno 2014 (d. legge n. 16/2014 convertito con legge n. 68/2014), data limite in corrispondenza della quale il Contratto di Programma attualmente vigente giungerà a scadenza.

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

Lo strumento del Contratto di Programma accompagna sin dal 1991 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 societizzazione 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 dallo 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 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 un periodo di ultrattività del precedente Contratto di Programma. Il C.I.P.E., infatti, con delibera n.159/2005, aveva esteso all'anno 2006 il ciclo di vigenza 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 continuino 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 "stratificatisi" 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 189¹ 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 – Tabella A;
- "Opere prioritarie da avviare" (di natura programmatica), pari a 34 miliardi di euro – Tabella B;
- "Altre opere da realizzare" (di natura programmatica), pari a 38 miliardi di euro – Tabella C;
- "Opere previste a completamento del Piano" (di natura programmatica), pari a 46 miliardi di euro - Tabella D.

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.

¹ 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).

2.4 Evoluzione del Contratto di Programma 2007-2011 e conseguenti "aggiornamenti" a legislazione vigente.

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.

L'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma ha ricevuto l'approvazione del C.I.P.E. nella seduta del 13 maggio 2010 e dopo l'espressione di pareri favorevoli da parte delle competenti Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato, è stato sottoscritto tra R.F.I. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 23 dicembre 2010.

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 (2010-2011).

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.

Le tavole e le tabelle, contrattualizzate tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nell'aggiornamento 2010-11, sono modificate come segue:

- TAVOLA 1:

- tabella A "Opere in corso, articolata nelle classi tipologiche di investimento:
 - 01- Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge,

- 02- Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento,
- 03/04- Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/rete alta capacità,
- 05- Rete AV/AC: sistema TO-MI-NA.
- tabella A1 "Investimenti realizzati per lotti costruttivi":
 - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia,
 - Nuovo Valico del Brennero,
 - Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.
- TABELLA 1 "Opere Programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale", articolata nelle classi tipologiche di investimento:
 - *Manutenzione (ciclo 2012-2016),*
 - *Sicurezza ed obblighi di legge,*
 - *Colli di Bottiglia (superamento vincoli di capacità e prestazionali),*
 - *Tecnologie per la circolazione,*
 - *Sviluppo Infrastrutturale.*

Le seguenti Tabella 1 e Tabella 2 riportano rispettivamente:

- **lo stato complessivo, al 31 dicembre 2012, delle coperture di competenza e delle erogazioni di cassa relative al portafoglio investimenti ricompreso nel CdP 2007-2011, distinte per fonti di finanziamento.**
- **lo stato complessivo, al 31 dicembre 2012, delle coperture di competenza e delle erogazioni di cassa relative al portafoglio investimenti ricompreso nel CdP 2007-2011 per lo sviluppo della rete AV/AC, distinte per fonti di finanziamento.**

Tabella 1 - Stato complessivo, al 31 dicembre 2012, delle coperture di competenza e delle erogazioni di cassa relative al portafoglio investimenti ricompreso nel CdP 2007-2011, distinte per fonti di finanziamento [Cifre in milioni di euro-Fonte: R.F.I. S.p.A. (dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2012)].

| Tipo fonte | cap. bilancio | Descrizione fonte | Coperture di competenza del portafoglio progetti del CdP 2007 - 2011 | | Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti del CdP 2007-2011 | | | | |
|--|---|---|--|---------------|--|------------------------|--------------|--------------|---|
| | | | | | al 2012 | % totale vs competenza | di cui 2011 | di cui 2012 | |
| Fonti Stato | cap. 7122 | Controllo 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° 388 (CdP 01-05) | 1.544 | | | | | | |
| | | Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum | 1.708 | | | | | | |
| | | Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum | 2.437 | 21.885 | 16.133 | 74% | 2.358 | 1.072 | |
| | | 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. F e riallocazioni) | 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. Pral. IV Addendum | 2.065 | | | | | | |
| | | Finanziaria 2006 L. 23.12.2005 N° 266 (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% | - | - | |
| | | DMT N° 54521 trasferimento su cap. 7122 quota parte dei 240 mln FSC | 140 | 140 | 140 | 100% | - | 140 | |
| | | Definanziamento operato su cap. 7122 ancora da allocare su fonte specifica (*) | (185) | (185) | | 0% | | | |
| | | Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122) | 26.722 | 26.722 | 21.155 | 79% | 2.358 | 1.212 | |
| | | 7123 | Legge 30/98 | 203 | | | | | |
| | | | Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum | 1.115 | | | | | |
| | Legge 194/98 | | 10 | 1.461 | 1.436 | 98% | 36 | 2 | |
| Legge 472/1999 | 86 | | | | | | | | |
| Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese" | 48 | | | | | | | | |
| 7128 | Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120 | | 460 | 460 | 460 | 100% | 460 | - | |
| | 7124 | | Attualizzazione contributi quindicennali | 1.118 | 1.118 | 1.118 | 100% | - | - |
| 7242 | Legge 189/83 - Soppressione PL | | 642 | 642 | 642 | 100% | - | - | |
| 8485 | Delibera CIPE 19/2004 (Pral. al IV Addendum CdP 01-05) | | 16 | 16 | - | - | - | - | |
| | Legge 64 / 86 | | 41 | 41 | 8 | 19% | - | - | |
| | Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2009 | | 570 | 570 | - | - | - | - | |
| | Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 | 100 | 100 | - | - | - | - | | |
| | Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 per il Piano per il sud | 1.230 | 1.230 | - | - | - | - | | |
| 7569 | Legge 341/95 | 52 | | | | | | | |
| | Legge 641/1996 | 1 | 91 | 42 | 46% | | 11 | | |
| | Legge 135/1997 | 23 | | | | | | | |
| | Legge 208/98 | 15 | | | | | | | |
| 7860 | Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004) | 241 | 241 | - | - | - | - | | |
| | Legge Obiettivo 2009 | 1.317 | 1.317 | - | - | - | - | | |
| 7814 | Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali | 2.619 | 2.619 | 324 | 12% | | 324 | | |
| 7493 | Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento | 1.215 | 1.215 | - | - | - | - | | |
| | Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**) | 44 | 44 | 44 | 100% | | - | | |
| | Subtotale altre Fonti Stato | 11.165 | 11.165 | 4.074 | 36% | 496 | 337 | | |
| Altre fonti | | Fonti comunitarie | 3.642 | 3.642 | 1.250 | 34% | 139 | 222 | |
| | | Risorse da terzi (E.E.L., Altri Enti finanziatori e altro) | 1.832 | 1.832 | 830 | 45% | 80 | 52 | |
| | | Totale Rete Convenzionale/AC | 43.361 | 43.361 | 27.309 | 63% | 3.073 | 1.823 | |

Tabella 2- Stato complessivo, al 31 dicembre 2012, dei finanziamenti pubblici di competenza e delle erogazioni di cassa relative allo sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli [Cifre in milioni di euro- Fonte: R.F.I. S.p.A. (dati di consuntivo aggiornati al 31 dicembre 2012)].

| Descrizione Fonte | Coperture di competenza | | | Erogazioni da Stato/UE | | |
|---|-------------------------|---------------|-----------------------|------------------------|------------|---------------|
| | Stanziare | di cui opere | di cui altri impieghi | al 31.12.2011 | anno 2012 | al 31.12.2012 |
| Contratto di programma 1994-2000 | 5.306 | | | | | |
| Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1) | 715 | | | | | |
| Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2) | 2.195 | | | | | |
| Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05) | 1.343 | | | | | |
| Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum | 2.696 | 5.128 | 1.474 | 6.370 | | 6.370 |
| Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum | 216 | | | | | |
| Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum | 561 | | | | | |
| Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per 1.116 (3° Addendum) | -6.430 | | | | | |
| 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 | -346 | | -346 | | | |
| Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post definanziamento 2009) | 7.019 | 5.128 | 1.891 | 7.019 | - | 7.019 |
| 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) (**) | 8.092 | 6.212 | 1.880 | 4.092 | 400 | 4.492 |
| LF 2007 (art.1 comma 964) Accollo Debito SPA | 13.061 | 13.061 | | 13.061 | | 13.061 |
| Totale da Stato | 31.752 | 27.363 | 4.389 | 27.752 | 400 | 28.152 |
| Fonti comunitarie | 530 | 530 | | 529 | | 529 |
| Totale fonti pubbliche | 32.282 | 27.893 | 4.389 | 28.281 | 400 | 28.681 |

(*) L'art. 1 comma 975 ha modificato la disciplina dell'art. 1 comma 8-4 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: 392 milioni di euro per l'anno 2007, al netto del definanziamento di 3 milioni di euro, 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.

2.5 La spesa per l'attuazione degli investimenti registrata nel 2012 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 2012 i dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale pari a **2.740 milioni** di euro, con la seguente suddivisione:

- il **71%** (pari a circa **1.952 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 **290 milioni** di euro) è stato, infine, speso per i progetti relativi agli "investimenti realizzati per lotti costruttivi", ricompresi nella Tabella A1.

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 2012, con evidenziazione della quota parte relativa alla rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Come risulta dalla **Figura 1**, il dato di spesa relativo al 2012 consolida, rispetto agli anni precedenti, il trend di riduzione dei volumi di spesa registrato nel quinquennio 2007-2011 e fa registrare un'ulteriore flessione di -140 milioni di euro (-5%) rispetto al valore di consuntivo registrato nel 2011 pari a 2.879 milioni di euro.

Figura 1 - Evoluzione storica delle contabilizzazioni effettuate da R.F.I. S.p.A. nel decennio compreso tra il 2001 ed il 2012, 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 2013 non sono ancora disponibili alla data della presente relazione).

