

Tabella 3.3.2

anno 2014

DTP	Tratta	Infrastrutturali			PL		Tecnologie													Rete	
		Nuove linee Km	Raddoppi Km	Elettrificazioni Km	P.L. Soppressi n.	P.L. Automatizzati n.	SCMT Km	SSC Km	ERTMS Km	SCC Km	CTC Km	Banalizzazione Km	Blocco Automatico Km	Blocco Coute Assi Km	GSM-R Km	RTB Km	ACEI attivati/adequati n.	ACC n.	ACC-M n.	Convenzionale /AC x	AV/AC x
AN	FOLIGNO-CAPPELLO EX DC										15									x	
BA	GIOIA DEL COLLE - TARANTO									54							1			x	
	PM CERVARO - POTENZA C.LE														106					x	
	GIOIA DEL COLLE - BITETTO EX DC									35							3			x	
BO	DOPPIO BIVIO RIMESSE - BIVIO CROCIALI EX BACF											1						1		x	
	RUBIERA - MODENA PCM BOLOGNA EX DC										13								1	x	
	SASSO MARCONI - MARZABOTTO (PCM BOLOGNA)																		1	x	
FI	P.P.OSTERIAZZA - BERCETO EX BA CF											19								x	
	FORNOVO - BERCETO EX BA CF													22						x	
	P.P.OSTERIAZZA-SOLIGNANO		11														1			x	
	PORCARI EX ACEIT																	1		x	
GE	LOANO - PIETRA LIGURE - FINALE LIGURE MARINA EX BEM													9			1			x	
MI	MILANO P.GENOVA - MILANO S.CRISTOFORO-MILANO ROGOREDO EX DC										13						1			x	
	RHO - MILANO CERTOSA (VARESE) EX DC									8										x	
	RHO - MILANO CERTOSA (AV-AC) EX DC									5											x
	RHO - MILANO CERTOSA (NOVARA) EX DC									8										x	
	MILANO CERTOSA- TB SEVESO (CINTURA)									10		5								x	

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

	TB SEVESO-MILANO GRECO									2									x	
	TB SEVESO-MILANO CENTRALE									4									x	
	BIVIO MUSOCCO- PM GHISOLFA EX DC									1		1							x	
	MILANO CERTOSA - MILANO PORTA GARIBALDI EX DC									5									x	
	MILANO NORD BOVISA- MILANO PORTA GARIBALDI EX DC									4									x	
RM	ROMA TIBURTINA - ROMA CASILINA (indipendente)		4	4			4						4						x	
	CESANO- ROMA S.PIETRO SEDE ROMA										23								x	
	MACCARESE - PONTE GALERIA E MACCARESE - S PIETRO DA DC IN SCC SEDE PISA									31						2			x	
TO	MONDOVI' - CEVA - S GIUSEPPE CAIRO												45						x	
	DOMODOSSOLA - NOVARA												89						x	
PA	CAMPOFRANCO - COMITINI EX BA												12						x	
	CAMPOFELICE (riattivata in nuova sede) NUOVO ACEI 401 GIA' ACEI															1			x	
VE	PADOVA - VENEZIA MESTRE									28										x
	S.DONA' DI PIAVE - QUARTO D'ALTINO EX BCA											16				1			x	
	VENEZIA MESTRE - S.DONA' DI PIAVE DA DC IN SCC									33									x	
VR	VERONA PN SCALO - B.SLUCIA						3												x	
	VERONA - ISOLA DELLA SCALA						21												x	
	CEREA - LEGNAGO						7												x	
	Soppressione/Autotrazione PL				52														x	
	RTB															10			x	
	Totale km	-	15	4	52	-	35	-	-	228	65	43	4	87	195	10	11	2	2	

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.4 I risultati del monitoraggio della produzione.

Il precedente Contratto di programma 2007-2011 - parte investimenti - aveva già introdotto un sistema di indicatori per la misurazione dei risultati della produzione del Gestore, stimati in termini di avanzamento di un campione predeterminato di progetti di investimento, ed un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore delle prestazioni rese da RFI nello svolgimento delle attività di cui trattasi.

Ai fini della comminazione di tali sanzioni rileva il verificarsi, per responsabilità del Gestore dell'infrastruttura, di scostamenti superiori - in valore assoluto - al margine di accuratezza del 15%, per i tempi di realizzazione degli investimenti, per i costi degli stessi, per la spesa annua e per il numero annuale di attivazioni, misurati con riferimento ai valori rispettivamente previsti in sede di programmazione.

La disciplina è fissata all'art. 8 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, che prevede quanto segue:

al comma 1: "...entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno incorso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente. Tale misurazione sarà riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva...";

al comma 2: "Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato di cui al precedente comma 1, il Gestore deve il pagamento di una sanzione pecuniaria ...".

Rientrano nel paniere i progetti rilevanti per i quali sia già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva di tutti i lotti funzionali che li compongono. In base a quanto disposto dal Contratto, le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare sono le seguenti:

- Costo a Vita Intera,
- Tempo di ultimazione delle opere,
- Valore delle contabilizzazioni
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone).

L'obiettivo di fondo è quello di assicurare che gli investimenti siano realizzati in modo efficace ed efficiente, consentendo il controllo della spesa. Gli indicatori specifici utilizzati sono i seguenti quattro:

- 1) I_{CVI} : funzione del Costo a Vita Intera dei Progetti del campione (CVI);
- 2) I_{TU} : funzione del tempo di esecuzione dei Progetti del campione (TU);
- 3) I_{Prod} : funzione del valore delle contabilizzazioni dei Progetti del campione;
- 4) $I_{milestone}$: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*) dei Progetti del campione.

Tali indicatori specifici concorrono alla costruzione dell'Indicatore sintetico complessivo di risultato I .

La valorizzazione di tali indicatori è stata effettuata, per ogni anno di vigenza del Contratto, mettendo a confronto i rispettivi valori "obiettivo" di riferimento predeterminati con i corrispondenti valori di consuntivo.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto prevede che, ai fini dell'eventuale applicazione delle sanzioni, deve essere esclusa la responsabilità del Gestore nei casi in cui gli scostamenti si siano verificati a causa di quanto segue:

- adeguamenti a nuove normative
- ritardi nell'acquisizione di autorizzazioni da parte di soggetti istituzionali
- eventi naturali non prevedibili ed imprevisti idro-geologici
- rescissioni contrattuali per gravi inadempienze di fornitori/appaltatori
- ritardi per offerte anomale nelle procedure di gara o per ricorsi
- ritrovamenti archeologici,

e calcolato, quindi, un indicatore sintetico di performance riferito ai soli scostamenti attribuibili a RFI.

Il campione monitorato in termini di performance realizzativa comprende i progetti classificati nelle Tabelle A03- A04 "Sviluppo Infrastrutturale della rete convenzionale /rete Alta Capacità", per i quali sia già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva (anche per tutti i sottoprogetti di cui si compongono).

La tabella che segue riporta la serie storica dei risultati del monitoraggio di cui trattasi, con riferimento agli scostamenti complessivi registrati nel processo realizzativo degli investimenti.

Tabella 3.4.1

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Indicatore sintetico di performance riferito agli scostamenti complessivi	8,5	11,1	8,3	3,2	12,1	7,9	11,6

(valori espressi in percentuale)

Le attività relative alla misurazione delle performance registrate negli anni dal 2008 al 2014, hanno riportato valori dell'indice sintetico dello scostamento complessivo, rispetto agli obiettivi dichiarati da RFI S.p.A., già inferiori al margine di accuratezza del 15% previsto dal Contratto di Programma. Pertanto, non si è proceduto all'analisi degli scostamenti imputabili a RFI.

Per il 2014, in particolare, sulla base del paniere di progetti di investimento oggetto di monitoraggio stabiliti, i dati di consuntivo hanno consentito il calcolo dei singoli indicatori specifici e di quello sintetico di performance.

In conformità alla metodologia adottata, il Gestore ha fornito gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori di riferimento.

Come detto, l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi, è risultato pari al 11,6 %, inferiore al valore del 15% ammesso contrattualmente.

Infine, sulla base dei dati di consuntivo del 2014, sono stati individuati gli obiettivi per il 2015.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.5 L'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016

Successivamente alla data di sottoscrizione del CdP-I 2012-2016 sono state emanate ulteriori disposizioni normative. Nello specifico si tratta del Decreto Legge 133/2014 cosiddetto Decreto “Sblocca Italia” e della Legge di Stabilità 2015, che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI.

Al fine di rendere operative le nuove risorse si è proceduto alla predisposizione di un atto di aggiornamento del CdP-I 2012-2016, secondo il processo previsto al l'art.3 comma 2 del CdP-I stesso. Tale articolo stabilisce che:

“a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del presente Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, terranno conto, opportunamente, delle eventuali novità intervenute e provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto stesso. In conseguenza di disposizioni normative e/o Delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di RFI, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il Gestore. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del presente Contratto”.

Lo schema di Aggiornamento 2015 predisposto a tale scopo, per in quale è in corso l'iter approvativo:

- recepisce le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente all' 8 agosto 2014, data di sottoscrizione del vigente CdP-I 2012-2016;
- recepisce le osservazioni e le prescrizioni espresse dalle Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica in occasione dei suddetti pareri di approvazione del CdP-I 2012-2016, riguardanti principalmente la priorità degli investimenti inerenti la sicurezza, gli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna, della Calabria, gli investimenti relativi al nodo di Roma ed alle interconnessioni tra la rete AV e la rete regionale e locale, nonché il regime sanzionatorio;
- in merito al progetto “Nuova linea Torino-Lione”, tiene conto della creazione del nuovo Promotore Pubblico Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas (TELT), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura, partecipato al 50% dai nuovi azionisti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Stato Francese;
- tiene conto degli accordi integrativi del Contratto di Programma sottoscritti in data 5 e 9 dicembre 2014, tra RFI e MIT, relativi all'aggiornamento dei costi rispettivamente della nuova linea ferroviaria Torino-Lione per la quota italiana e della tratta AV/AC Verona-Padova;
- aggiorna le tabelle e le tavole del CdP-I 2012-2016 per tener conto di quanto indicato ai punti precedenti, delle opere ultimate dalla data di stipula del Contratto, di ulteriori variazioni intervenute e per fornire una descrizione di maggiore dettaglio di alcuni programmi di investimento precedentemente accorpati.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In particolare, le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla data di sottoscrizione del vigente CdP-I 2012-2016 sono determinate da:

- **nuovi finanziamenti**, per un valore complessivo di **9.976 milioni di euro**, rinvenienti dalle fonti di finanziamento di seguito indicate:
 - ✓ **8.650 milioni di euro**, recati dalla Legge n° 190/2014 “**Legge di Stabilità 2015**”, di cui:
 - **570 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG1 da destinare allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero,
 - **4.455 milioni di euro**, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari,
 - **3.000 milioni di euro**, a valere sul capitolo di Bilancio MEF 7122/PG7, destinati ai progetti realizzati per Lotti costruttivi per le tratte Brescia – Verona – Padova, Frasso – Telesino - Vitulano e Apice Orsara,
 - **400 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MIT 7518 destinati a Terzo Valico dei Giovi,
 - **225 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MIT 7563 quali contributi quindicennali in erogazione diretta di 15 milioni di euro annui, a decorrere dal 2016 al fine di avviare i lavori sulla tratta Andora - Finale Ligure autorizzati dall’art. 1 comma 240.
 - ✓ **864 milioni di euro**, relativi a risorse finanziarie recate dal Decreto Legge 133/2014 “**Sblocca Italia**” a valere sul capitolo di bilancio MIT 7536 così ripartite:
 - **379 milioni di euro**, stanziati dal Decreto Interministeriale MIT/MEF del 13 novembre 2014, emanato ai sensi dell’art. 3 comma 2, lettera a) e b) del Decreto Legge 133/2014,
 - **485 milioni di euro**, stanziati dal Decreto Interministeriale MIT/MEF n.82 del 4 marzo 2015, emanato ai sensi dell’art. 3 comma 2, lettera c) del Decreto Legge 133/2014.
 - ✓ **7 milioni di euro** a valere sulle risorse di cui all’art. 33, comma 3, della legge 12 novembre 2011, n. 183 (Fondo Sviluppo e Coesione) per la realizzazione del mascheramento della galleria artificiale e la riqualificazione del lungomare di Cannitello destinati a RFI S.p.A. per effetto della delibera n. 28/2014;
 - ✓ **162 milioni di euro** derivanti dall’aggiornamento del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel Decreto Dirigenziale dell’Autorità di Gestione del PON - Reti e Mobilità 2007-2013, n.8108 del 24 ottobre 2014 e dal relativo annullamento della proposta di “salvaguardia temporanea” con trasferimento delle relative risorse a carico del Piano Azione e Coesione;
 - ✓ **2 milioni di euro** di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007-2013;
 - ✓ **292 milioni di euro** di risorse provenienti da Enti Locali e altro.
- **riduzioni alle risorse finanziarie** iscritte nel contratto, per un totale di **1.005 milioni di euro**, ripartite nel modo seguente:
 - ✓ **550 milioni di euro**, ridotti per gli effetti della Legge di Stabilità 2015 – Tabella E sul capitolo di bilancio (cap.) 7122, nell’ambito delle spese rimodulabili delle missioni di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

spesa di ciascun Ministero di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196. In particolare le riduzioni sono distribuite sui piani gestionali (pg) del capitolo come di seguito specificato:

- **300 milioni di euro** sul pg 2, dedicato al rifinanziamento degli investimenti ferroviari per lo sviluppo e l'ammodernamento della rete, di cui 200 mln per il 2015, 50 mln per il 2016 e 50 mln per il 2017;
 - **25 milioni di euro** sul pg 6, dedicato alla tratta Canello – Frasso Telesino, AV Napoli-Bari;
 - **90 milioni di euro** sul pg 7, relativi ai lotti costruttivi Milano-Verona-Padova e Napoli-Bari;
 - **135 milioni di euro** sul pg 8, relativo alla Velocizzazione della linea Adriatica.
- ✓ **15 milioni di euro**, ridotti sul capitolo di bilancio 7122, pg. 4, relativo alle opere finanziate dall'art.7-ter del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, convertito in legge, con modificazioni dall'art. 1, comma 1, della legge 24 giugno 2013, n. 71 (c.d. Decreto Emergenze Ambientali), per gli effetti di quanto disposto dalla Delibera CIPE n.40 del 2013, in particolare non è stata sottoposta al CIPE la progettazione preliminare e/o definitiva dell'intervento "Circonvallazione di Trento" entro il 31 dicembre 2014;
 - ✓ **5 milioni di euro**, sul capitolo di bilancio MEF 7122 stanziati dalla Legge Finanziaria 2001 per gli anni 2002 e 2003 e destinati alla progettazione dell'intero tracciato della linea ferroviaria Pontremolese, e ridotti in conseguenza del mancato trasferimento di tali risorse da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, la spesa è stata rifinanziata nell'ambito delle risorse rese disponibili dalla Legge di Stabilità 2015;
 - ✓ **72 milioni di euro**, sul capitolo 7060 MIT che avrebbero dovuto ripristinare le perdite derivanti dal Decreto interministeriale MIT/MEF n. 405 del 16/11/2012, come previsto nel CdP-I 2012-16 ma non più esigibili;
 - ✓ **51 milioni di euro** a valere sul capitolo 7569 "Aree Depresse" ridotti per la mancata operatività delle risorse;
 - ✓ **16 milioni di euro** a valere sul capitolo 8425, assegnati in maniera programmatica dalla Delibera CIPE n.19/2004 per il finanziamento degli studi e progettazioni preliminari di interventi al SUD, ridotti in conseguenza del mancato trasferimento dal MISE;
 - ✓ **200 milioni di euro** a valere sul capitolo 8425, in particolare relativi ad opere finanziate dal Piano Nazionale per il Sud e ridotti in seguito Delibera della Regione Calabria n.106 del 10/03/2014 e n.109 del 17/4/2015;
 - ✓ **87 milioni di euro** risorse relative ad opere finanziate dalla UE per il ciclo di programmazione 2007 -2013, ridotte sulla base della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma e della valutazione delle schede Grandi progetti da parte della Commissione Europea;
 - ✓ **9 milioni di euro** di riduzione di risorse relative ad opere cofinanziate da Enti Locali ed altro.

Le risorse sopra riportate, da contrattualizzare con l'Aggiornamento in parola (9,976 miliardi di euro), sono in gran parte già attribuite per legge a specifici investimenti: la linea AV/AC Milano-Venezia (3 miliardi), il 3° Valico dei Giovi (600 milioni), il nuovo valico del Brennero (840 milioni), la linea Andora-Finale Ligure (225 milioni), il raddoppio della Pistoia-Lucca (215 milioni), interventi di soppressione dei passaggi a livello (60 milioni), la messa in sicurezza della linea Cuneo-Ventimiglia (29 milioni).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Delle restanti risorse, ripartite sulla base delle priorità, delle effettive necessità di finanziamento dei programmi di investimento riportati nel CdP e delle richieste manifestate dalle Regioni, lo schema di Aggiornamento provvede a finanziare principalmente:

- ✓ **investimenti in tecnologie per la sicurezza** (sistemi di sicurezza della circolazione, protezione dei passaggi a livello, protezione idrogeologica e simica, sicurezza in galleria) per un importo complessivo di 1.200 milioni;
- ✓ **tecnologie per la circolazione e l'efficientamento** (485 milioni - tra cui 105 milioni per l'upgrading della linea Bologna-Padova e 60 milioni per l'upgrading della linea storica Torino-Padova);
- ✓ **interventi di sviluppo delle aree metropolitane e linee regionali** per un importo di 758 milioni, di cui 410 milioni per interventi nelle stazioni e per lo sviluppo delle aree metropolitane, 173 milioni per interventi nel nodo di Roma (compreso il collegamento Valle Aurelia- Vigna Clara), 115 milioni per l'upgrading tecnologico dei nodi di Milano e di Firenze;
- ✓ **interventi per lo sviluppo dei corridoi viaggiatori** per 487 milioni di euro (tra cui l'upgrading della Direttissima Firenze-Roma per 200 milioni, l'upgrading delle linee Roma-Napoli AV e convenzionale per 102 milioni);
- ✓ **interventi per lo sviluppo dei corridoi merci** per 264 milioni di euro (tra cui 130 milioni di euro per l'upgrading del corridoio Reno-Alpi e 40 milioni di euro per porti e terminali);
- ✓ **potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta Capacità** per 1.183 milioni di euro (415 milioni per il potenziamento della linea Pistoia-Montecatini T.-Lucca, 50 milioni di euro per la velocizzazione della linea Venezia-Trieste, 102 milioni PAC regione Puglia, 100 milioni per l'Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Calabria, 100 milioni per l'Ammodernamento, potenziamento e messa in sicurezza della rete sarda, 31 milioni per le progettazioni dei collegamenti con gli aeroporti di Malpensa, Fiumicino, Venezia Tessera, Genova, Bergamo e Catania Fontanarossa).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

4. Conclusioni

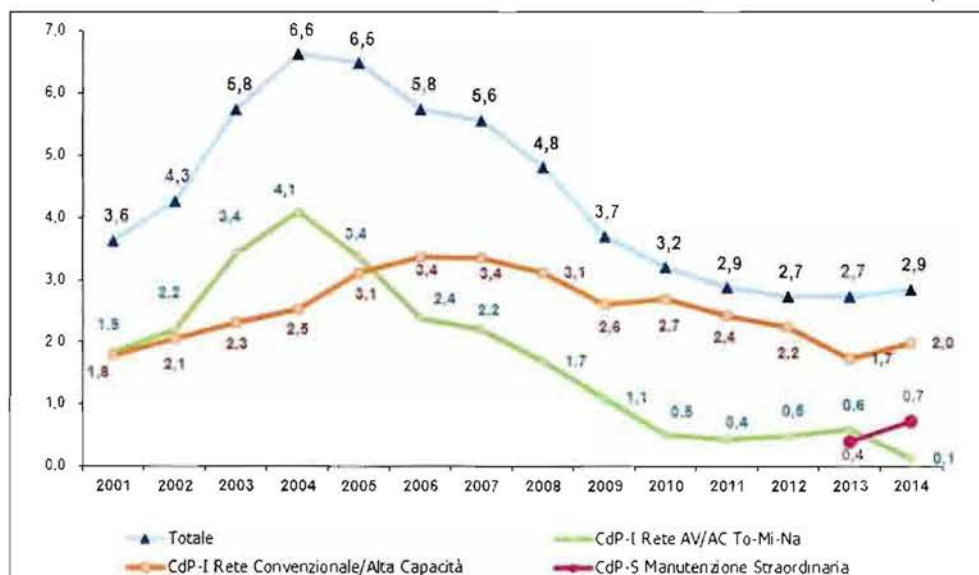
Con riferimento ai due contratti di Programma vigenti (parte Servizi e parte Investimenti) ed agli investimenti in corso di realizzazione (quelli ricompresi nelle Tabelle A e B del CdP-I e gli interventi di manutenzione straordinaria del CdP-S), nel corso del 2014 i dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale pari a **2.852 milioni di €**, con la seguente ripartizione:

- **2.725 milioni di €**, relativamente ai progetti della Rete Convenzionale/Alta Capacità, di cui:
 - 1.992 milioni di € nell'ambito del CdP-I
 - 734 milioni di € nell'ambito del CdP-S.
- **127 milioni di €** relativamente ai lavori di completamento della Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Nel 2014 si è registrata una forte contrazione dei volumi delle contabilizzazioni sulla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, che è stata però compensata dalle maggiori produzioni registrate sulla Rete Convenzionale/Alta Capacità.

Il volume globale degli investimenti risulta sostanzialmente in linea con i consuntivi registrati nell'ultimo triennio, con un incremento di circa 102 milioni di € rispetto all'esercizio 2013.

Nella successiva figura è riportata la serie storica delle contabilizzazioni.



La contrazione dei volumi di spesa sulla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, in linea con la sostanziale conclusione dei progetti già attivati all'esercizio, è dovuta al permanere della sospensione dei lavori per la realizzazione delle opere di completamento del programma, relative al passante sotterraneo e alla stazione AV di Firenze e alla stazione AV di Napoli Afragola.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La Rete Convenzionale/Alta Capacità registra, invece, un incremento dei volumi di spesa, dovuto all'accelerazione degli interventi di sviluppo infrastrutturale e di manutenzione straordinaria, nonché all'avvio di nuovi interventi, mentre sono rimasti sostanzialmente invariati i volumi di spesa registrati sui programmi sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge e potenziamento tecnologico.

Nella tabella successiva viene illustrato l'avanzamento economico dell'insieme delle Opere in Corso per Contratto, tipologia rete e classe di investimento:

Tabella 4.1

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	Costo opere in corso	Contabilizzazioni						Delta 2014 vs 2013
		al 2011	2012	2013	2014	al 2014	% spesa / costo al 2014	
Rete Convenzionale/Alta Capacità	40.559	12.713	2.210	2.141	2.725	16.312	40%	584
di cui:								
CdP 2012-2014 - Servizi	2.160			396	734	1.130	52%	337
CdP 2012-2016 - Investimenti	38.399	12.713	2.210	1.745	1.992	18.659	49%	247
Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000	28.493	498	609	127	29.727	93%	-483
Totale Investimenti	72.559	41.206	2.708	2.750	2.853	46.039	63%	102

Per quanto riguarda gli obblighi derivanti dai due vigenti Contratti di Programma si è rilevato:

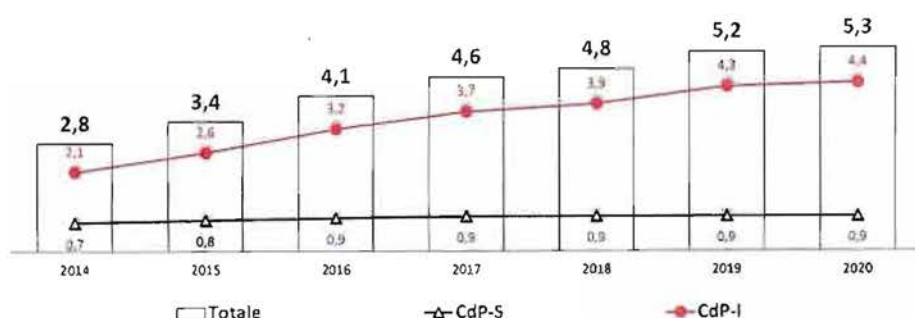
- nell'ambito del CdP-I, la misurazione della performance del Gestore, attuata secondo le specifiche di cui all'art.8 del medesimo Contratto, ha evidenziato che gli scostamenti dagli obiettivi prefissati sono rientrati nell'ambito del margine stabilito contrattualmente;
- nell'ambito del CdP-S, l'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione ha evidenziato che per l'indicatore del livello di Guasti e per quello relativo ai tempi di primo intervento, i dati registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti. Al contrario, per l'indicatore relativo alla puntualità i dati consuntivati nel 2014 evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli "segmenti di servizio" a mercato/AV, regionale e cargo. Mentre il servizio lunga percorrenza/servizio universale non raggiunge, in termini di puntualità, la "soglia di performance" prestabilita.

Per quanto riguarda i tempi di ultimazione delle opere, dall'esame dei dati forniti dal Gestore, si è rilevato che alcuni progetti compresi nel CdP-I hanno subito uno scostamento in avanti della data prevista di ultimazione dei lavori. Per una parte di tali progetti, lo scostamento è superiore all'anno. Le problematiche operative segnalate dal Gestore riguardano soprattutto difficoltà finanziarie di alcuni appaltatori, i ritardi maturati nel perfezionamento di alcune procedure negoziali, imprevisti geologici, nonché le complessità autorizzative, sia in fase di approvazione dei progetti da parte degli Enti Locali, che in fase di realizzazione delle opere (con particolare riguardo alla gestione delle terre). Si sono rilevati anche ritardi dovuti a difficoltà tecnico-funzionali in fase progettuale o realizzativa. Tali problematiche operative saranno oggetto di successivo approfondimento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In occasione del prossimo monitoraggio sarà richiesto al Gestore di esplicitare con maggior dettaglio le singole cause dei ritardi ascrivibili a ciascun progetto che ne dovesse, eventualmente, manifestare.

Per quanto riguarda la capacità di spesa del Gestore per i due Contratti, la figura seguente illustra le relative previsioni fornite da RFI, nel medio periodo (valori in miliardi di €), stimate sulla base della capacità industriale della Società, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.



Per quanto riguarda l'obiettivo dello Stato e l'obbligo per il Gestore specificamente indicato nei Contratti di Programma di perseguire il continuo miglioramento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario, si evidenzia che la realizzazione degli investimenti e i risultati conseguiti nel 2014, soprattutto nel confronto con quelli dei principali paesi europei, dimostrano l'efficacia delle azioni messe in atto nel perseguire tali scopi. Ciononostante, nel perseguimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza del sistema, occorre tenere presente la difficoltà per gli operatori ferroviari, di mitigazione dei fenomeni derivanti da comportamenti intenzionali e non prevedibili delle persone che interagiscono con il sistema stesso, attuati non rispettando le norme di sicurezza: è il caso, ad esempio, degli incidenti ai passaggi a livello e di quelli relativi a persone introdotesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria.

Si evidenzia, inoltre che il 30/06/2014 è stata rilasciata da parte dell'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) ad RFI l'Autorizzazione di Sicurezza prevista per i Gestori delle infrastrutture da parte del D.Lgs. n.162/2007 (di recepimento della Direttiva 2004/49/CE). Tale autorizzazione viene rilasciata dall'ANSF dopo l'analisi del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) adottato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria ed ha validità fino al 29/06/2019.



Indice

1	PREMESSA	3
2	IL CONTRATTO DI PROGRAMMA - PARTE INVESTIMENTI 2012-16	5
2.1	ELEMENTI SALIENTI DEL CONTRATTO	8
3	GLI INVESTIMENTI	11
3.1	L'EVOLUZIONE DEL VALORE DEL PORTAFOGLIO INVESTIMENTI DAL CDP-I 2007-11 AL NUOVO CDP-I 2012-16	11
3.2	I PRINCIPALI PROGRAMMI D'INVESTIMENTO	12
3.2.1	La manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	13
3.2.2	La Sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge	14
3.2.2.1	Rischio idrogeologico	16
3.2.2.2	Verifiche sismiche	17
3.2.2.3	Sicurezza ai passaggi a livello	17
3.2.2.4	Sicurezza in galleria	18
3.2.2.5	Risanamento acustico	18
3.2.2.6	Accessibilità terminali viaggiatori	19
3.2.2.7	Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	19
3.2.3	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	20
3.2.4	Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	22
3.2.5	Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale	27
3.2.6	La rete AV/AC Torino – Milano - Napoli	29
3.2.7	I progetti da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali"	32
3.2.8	Le partecipazioni societarie	38
4	IL RENDICONTO DEI FINANZIAMENTI	40
4.1	I FINANZIAMENTI PER LA RETE CONVENZIONALE	40
4.1.1	I finanziamenti per competenza	40
4.1.2	Finanziamenti per cassa	48
4.2	I FINANZIAMENTI PER LA RETE AV/AC TORINO-MILANO-NAPOLI	50
5	LO STATO DI ATTUAZIONE	53
5.1	LA SPESA PER GLI INVESTIMENTI DELLA RETE CONVENZIONALE NEL CDP-I	54
5.1.1	La Manutenzione straordinaria	56
5.1.2	Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge	56
5.1.3	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	56
5.1.4	Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	57
5.1.5	Potenziamento e Sviluppo Rete Convenzionale	58
5.2	LA SPESA PER GLI INVESTIMENTI SULLA RETE AV/AC TORINO-MILANO-NAPOLI	62
5.3	LE PRINCIPALI OPERE REALIZZATE	64
5.4	GLI INDICATORI DI PERFORMANCE	68
5.4.1	La metodologia	68
5.4.2	I risultati 2012	68
5.4.3	I risultati 2013	69
5.4.4	I risultati 2014	69
5.5	I PROGETTI DELLA "LEGGE OBIETTIVO"	70
6	L'AGGIORNAMENTO 2015 DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA INVESTIMENTI 2012-2016	77



1 Premessa

Con l'Atto di Concessione quarantennale di cui al Decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria è stata affidata in un primo tempo a Ferrovie dello Stato Spa, alla quale è subentrata, a decorrere dal 1 luglio 2001, la controllata Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. che ha acquisito gli effetti della concessione.

Sia l'Atto di Concessione che il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 all'art. 14 dispone che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma.

Il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ha confermato al Gestore dell'infrastruttura RFI la sua missione, delineandone le diverse aree di responsabilità:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- destinare gli investimenti al potenziamento, all'ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- presidiare il comparto navigazione;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella Rete Ferroviaria Europea, coordinandosi con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.

Il Contratto di Programma disciplina in particolare, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, per la manutenzione ed il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, per il miglioramento della qualità dei servizi, per lo sviluppo dell'infrastruttura.

Nel 2012, il CIPE, con la deliberazione n. 4/2012 del 20 gennaio (con la quale è stato approvato l'aggiornamento 2010/2011 del contratto di programma 2007-2011) ha richiesto la sottoscrizione due distinti atti contrattuali, così articolati:

- **Contratto per il Servizio di disponibilità della Rete (CdP-S)** disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le attività di safety, security e navigazione ferroviaria prestate dal Gestore secondo standard concordati, con le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento.
- **Contratto per la gestione degli Investimenti (CdP-I)**, disciplina gli investimenti ferroviari da realizzare a carico del Gestore per lo sviluppo e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria; nell'atto vengono contrattualizzati i singoli programmi/progetti di investimento e le relative fonti di finanziamento. Inoltre, viene fornito un quadro programmatico delle future



esigenze finanziarie per il quinquennio di riferimento quale contributo utile alla predisposizione dell'Allegato Infrastruttura e alla formazione della Legge di Stabilità e di Bilancio, come previsto dalla Delibera CIPE 4/2012. RFI è autorizzata ad assumere impegni contrattuali con terzi per la progettazione e la realizzazione di investimenti a valere sulle risorse di competenza iscritte nel CdP-I nella sezione delle opere finanziate.



2 Il Contratto di Programma - parte investimenti 2012-16

Il CdP-I 2007-2011 è giunto alla sua naturale scadenza il 31 dicembre 2011 e, in attesa dell'approvazione del nuovo Contratto per il periodo 2012-2016, è stato prorogato dal Decreto Legge n. 16 del 6 marzo 2014 fino al termine del 30 giugno 2014 al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento.

Il nuovo CdP-I per il periodo 2012-2016 è stato sottoscritto in data 8 agosto 2014 dopo una lunga concertazione con i Ministeri competenti e dopo aver presentato e siglato precedenti versioni del medesimo contratto in particolare una prima versione nel mese di marzo 2013, una seconda nel mese di febbraio 2014 ed una terza nel mese di maggio 2014.

Al fine di accelerare la conclusione dell'iter di approvazione e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, è stato emanato il c.d. Decreto "Sblocca Italia", convertito con modificazioni con il provvedimento n.164/2014 entrato in vigore in data 11 novembre 2014, che all'art.1 comma 10 ha previsto che: *"per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato."*, individuando una procedura derogatoria rispetto a quella generale prevista per i contratti di programma nel settore ferroviario dall'articolo 1 della legge n. 238/1993, in base alla quale il Contratto di Programma ed i suoi aggiornamenti devono essere trasmessi dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, corredati dal parere, ove previsto, del CIPE.

Si deve inoltre segnalare che in data 5 e 9 dicembre 2014 sono stati sottoscritti tra RFI e MIT, rispettivamente, due appositi accordi per l'aggiornamento del suddetto Contratto di Programma 2012 - 2016 - parte investimenti, relativamente alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e alla tratta AV/AC Verona-Padova, in particolare:

- il primo Accordo, siglato in data 5 dicembre 2014, aggiorna la stima del costo, per la quota di pertinenza dell'Italia, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, che è stata modificata in 5.676 milioni di euro, di cui 854 milioni per studi e indagini geodiagnostiche e 4.822 milioni per la realizzazione dell'opera principale, con la precisazione che i suddetti importi sono da intendersi "al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia".
- il secondo Accordo, stipulato in data 9 dicembre 2014, riguarda la tratta Verona-Vicenza-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia. Precisamente, la stima del costo della subtratta Verona-Vicenza è aggiornata a 4.153 milioni di euro; la stima del costo del 1° lotto della medesima subtratta è aggiornata a 459 milioni di euro; mentre la stima del costo della subtratta Vicenza-Padova viene aggiornata a 1.249 milioni di euro.



L'Atto che ha ricevuto i previsti pareri della VIII^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e della IX^a Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati rispettivamente nelle sedute del 25 febbraio e del 18 marzo 2015.

In data 18 maggio 2015 è stato emesso il Decreto Interministeriale MIT/MEF n° 158 di approvazione del CdP-I 2012-16 ed il suddetto Decreto è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 16 giugno 2015 (Foglio 2224 elenco 48040708).

Il nuovo Contratto di Programma, i cui principali eventi vengono evidenziati nella successiva **fig.1**, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità.