

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.9

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	6.816	5.555	1.967
Aumento produttività	206.390	206.390	198.300
Corpo stradale	386.521	345.283	268.123
Impianti tecnologici	62.591	56.270	33.460
Terminali e servizi	25.380	19.613	10.718
Trazione elettrica e SSE	32.301	27.012	11.649
<b>TOTALE</b>	<b>720.000</b>	<b>660.122</b>	<b>524.218</b>

(migliaia di euro)

**Quarta annualità del contratto (2015).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 72% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 65% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.10

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	469	339

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.11

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	80.904	6.916	4.328
Aumento produttività	38.905	36.191	34.342
Corpo stradale	430.704	319.975	239.873
Impianti tecnologici	79.665	54.754	36.166
Terminali e servizi	24.504	17.239	13.493
Trazione elettrica e SSE	65.317	34.347	11.176
<b>TOTALE</b>	<b>720.000</b>	<b>469.421</b>	<b>339.378</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## 2.6 Monitoraggio della qualità della rete

Tra gli obblighi derivanti dal CdP-S rientra il monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente (ex art.8 comma 2, lett.c) del CdP-S).

Il livello della qualità della rete viene misurato attraverso tre indicatori:

- a) indicatore del livello di Guasti (in n.guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee attraverso il numero/annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;
- b) tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- c) indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Per i primi due indicatori (a-b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per "gruppi di rete" (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità (c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'art. 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per i primi due indicatori, i dati 2015 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun Gruppo di rete.

Al contrario, per il terzo indicatore relativo alla puntualità, i dati consuntivati nel 2015, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli "segmenti di servizio" Regionale e Cargo. Invece, il segmento Mercato e quello lunga percorrenza/servizio universale non raggiungono, in termini di puntualità, la "soglia di performance" prestabilita. Nel periodo di osservazione infatti il dato aggregato fornito da RFI nel consuntivo 2015 riscontra, per quanto riguarda segmento Mercato del 96,7% a fronte di una soglia di performance, che tiene conto peraltro della prevista "oscillazione", pari al 97,4%. Per quanto attiene al segmento lunga percorrenza/servizio universale nel 2015 si riscontra, un valore del 96,7% a fronte di una soglia di performance, che tiene conto peraltro della prevista "oscillazione", pari al 97%.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### **Indicatori del Livello di Guasti**

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2015 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.1

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,29	-0,31
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,60	-0,10
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	0,90	-0,35
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,81	-0,29
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,15	-0,85

### **Indicatori Tempi di Primo Intervento**

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2015 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.2

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $Tg \leq 40$	$\leq 3$ h	34	-146
Linee con $40 < Tg < 100$	$\leq 2$ h	30	-90
Linea con $Tg \geq 100$	$\leq 1$ h	25	-35
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	20	-10
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	30	0

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### **Indicatori di puntualità**

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione. Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il "calcolo della puntualità" dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146 T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel Performance Regime, secondo diverse modalità:

**puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;

**la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei "Servizi a mercato" le "Freccie" di Trenitalia e i treni "Italo" di NTV, mentre appartengono alla categoria "Lunga Percorrenza Servizio universale" i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2015 conferma la buona performance per il segmento "Regionale" in continuità con gli anni scorsi: il valore di puntualità si mantiene stabile e superiore alla soglia contrattuale.

Il segmento "Mercato", non conferma il leggero miglioramento conseguito lo scorso anno, evidenziando una regressione (-0,7% rispetto al 2014) e rilevando un valore di puntualità che va fuori dal range contrattuale.

Il segmento "Lunga Percorrenza - Servizio Universale" continua a registrare lievi miglioramenti (+0,1% rispetto al 2014), restando ancora al di fuori del range contrattuale.

Il segmento "Cargo", pur confermando di collocarsi all'interno del range di oscillazione della soglia di performance, mostra una regressione rispetto al valore dell'anno precedente (-0,6%).

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella 2.6.3

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2015	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	96,7	-1,3	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,7	-0,8	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,2	-1,3	± 1,5

## 2.7 Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio

Come noto ai sensi di quanto previsto dall'Atto di Concessione (art.2, comma 2 del D.M. n138T del 31/10/2000), è prevista che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario. Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel corso dell'anno 2015 non è avvenuta alcuna dismissione dall'esercizio di linee ferroviarie.

E' possibile visionare sul sito internet del Ministero l'elenco delle linee ferroviarie dismesse dall'esercizio ed i relativi Decreti Ministeriali che ne hanno statuito la dismissione.

Nella tabella successiva, si riporta, invece, l'elenco delle linee attualmente sospese all'esercizio ferroviario.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Tabella 2.7.1**

<b>Elenco linee sospese</b>
Savona Parco Doria - Savona Marittima
Savona Parco Doria - Vado Ligure Z.I.
Santo Stefano - Sarzana (via Ponzano Magra)
Ancona - Ancona Marittima
Asti - Castagnole
Aosta - Pré St. Didier
Varallo Sesia - Romagnano Sesia
Codola - Sarno
Caltagirone - Gela
Olbia - Olbia I.B.
Asciano - Monte Antico
Benevento - Bosco Redole
Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)
Alba - Castagnole
Castagnole - Cantalupo
Ceva - Ormea
Asti - Chivasso
Mondovì - Cuneo
Asti - Casale M.to
Casale M.to - Mortara
Pinerolo - T. Pellice
Agrigento Bassa - Porto Empedocle
Priverno - Terracina
Avellino - Monticchio - Rocchetta
San Nicola Melfi - Spinazzola - Gravina
Sacile - Osoppo
Santhià - Arona
Carpinone - Castel di Sagro - Sulmona
Palazzolo - Paratico
Fabriano - Pergola
Castellammare - Gragnano
Motta S. Anastasia - Paternò
Orte - Civitavecchia (Orte - Raccordo De.car)
Sicignano - Lagonegro

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## **2.8 Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi**

Come è noto, il Contratto di Programma - parte Servizi per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione, straordinaria e ordinaria, della Rete e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria per il periodo 2012-2014 è scaduto il 31 dicembre 2014. In virtù della clausola contenuta nell'art.4, nelle more del rinnovo, per un termine massimo di un anno e ai medesimi patti e condizioni si è continuato ad applicare la disciplina contrattuale prevista.

Già nei primi mesi dell'anno 2015, sono state avviate le attività relative alla rinegoziazione del nuovo schema di CdP-S con il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, anche tenendo conto delle disposizioni recate dalla Legge di Stabilità 2015 (Legge n.190/2014), sia per ciò che riguarda le risorse (in conto capitale ed in conto esercizio) all'uso recate, sia per ciò che riguarda i benefici previsti per le imprese ferroviarie del settore merci per le annualità 2015-2017.

L'iter di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S, ha avuto un percorso impegnativo e complesso. Infatti, sono emerse alcune criticità in sede di applicazione e recepimento di norme di legge e delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che hanno richiesto adeguati approfondimenti e l'attivazione di tavoli tecnici con la stessa ART, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Gestore dell'infrastruttura.

Si è, così, resa necessaria una ulteriore proroga *ope legis* a fine anno 2015, con il Decreto-Legge 30 dicembre 2015, n. 210.

In ogni caso, tenuto conto della continuità assicurata dall'art.4 del CdP-S 2012-2014, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga automatica del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero

Si è proceduto - anche in considerazione delle nuove disposizioni recate dalla Direttiva 2012/34/UE, recepita con D.Lgs. n.112/2015 -con la definizione di uno schema di atto contrattuale (pluriennale) per il periodo 2016-2021, nonché per renderlo "sincrono" al periodo di regolazione dettato dall'ART.

Lo schema di CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014. Le fonti finanziarie di copertura a legislazione vigente sono recate dalle Leggi di stabilità 2015 e 2016.

Come sopra accennato, la prima stesura del nuovo contratto aveva recepito le disposizioni dell'art.1, comma 294 della Legge n.190/2014. La stessa norma, aveva stabilito che il Contratto di Programma - parte servizi e le relative tabelle siano aggiornati con il contributo di cui trattasi.

Già in prima battuta era stata avviata una interlocuzione tecnica con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in considerazione delle obiezioni espresse dalla medesima Autorità sul regime stabilito dalla legge, che si limitava a tutelare le esigenze di trasporto ferroviario merci solo per Regioni del Centro-Sud lasciando irrisolta la questione del trasporto merci nel Centro-Nord.

Con lettera del febbraio 2105 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha notificato alla Commissione Europea (CE) la misura di sostegno alle merci introdotta dalla Legge di Stabilità 2015 sostenendo che non si trattasse di un aiuto di Stato ed al fine della certezza giuridica e per un confronto trasparente con la Commissione stessa, per procedere

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

nel rispetto delle normative comunitarie. La notifica è stata, dunque, strumentale alla verifica della compatibilità e sostenibilità della norma proposta con il diritto dell'Unione.

A seguito di tale notifica nel mese di aprile 2015 la DG COMP ha trasmesso alle Autorità italiane una prima richiesta di informazioni (caso SA 40887), chiedendo di chiarire una serie di questioni.

Tale processo di verifica da parte della CE ha, di fatto, congelato l'applicazione della norma e di riflesso anche lo schema di nuovo CdP-S, che la recepiva.

In seguito è intervenuta una modifica normativa con l'art. 11, commi 2-bis e 2 ter del D.L. n. 185 del 25 novembre 2015 (convertito dalla Legge n. 9 del 22 gennaio 2016). Tale norma ha modificato la portata della misura prevedendo che per l'anno 2015 restino immutate le caratteristiche della misura originaria e che a partire dall'anno 2016 la misura venga articolata in due distinti contributi.

E' stata, inoltre, prevista l'adozione - sia con riferimento alla misura relativa all'anno 2015, sia a quella relativa al biennio 2016-2017 - di decreti attuativi, per fornire la base di dettaglio e implementazione delle norme notificate.

Lo schema di CdP-S recepisce tali modifiche, prevedendo nella specifica tabella 4c le sole risorse relative al 2015, che verranno liquidate dal Gestore. In ogni caso, nessun contributo potrà essere erogato, in vigenza della generale clausola di *stand-still*, fino ad idonea autorizzazione da parte della CE.

Per quanto riguarda le implicazioni derivanti dalla Delibera ART n.96/2015, al fine del mantenimento dell'equilibrio economico del Gestore ed al fine di limitare il più possibile i costi di fornitura dell'infrastruttura, con lo schema di CdP-S si imputa la quota di risorse pubbliche in conto esercizio non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, quali costi diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

Infine, lo schema di CdP-S prevede che le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, di Security, di Navigazione, corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 15 Luglio 2015, n. 112, siano coerenti con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella stessa delibera ART 96/2015.

Lo schema di Contratto, adeguato per recepire tutte le indicazioni normative e regolamentari, sopra brevemente descritte, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 ed attualmente è all'esame delle Commissioni Parlamentari per il parere di competenza ai sensi della Legge n.238/1993.

**Le principali novità del nuovo CdP**

Il nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2016 – 2021, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale del precedente Contratto, contiene alcuni elementi di novità, tesi ad una armonizzazione con l'attuale contesto normativo di riferimento. In particolare:

- durata del contratto, che, come sopra già riferito, viene predisposto per un periodo di sei anni, dal 2016 al 2021, in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall'ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all'annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell'applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;

- ampliamento dell'oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell'art.1, comma 294 della Legge n.190/2014, così come modificate dal D.L. n. 185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 ed in attesa della liberatoria da parte della CE - da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di manutenzione straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### **3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### 3.1 L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti

Il Contratto 2012-2016 - parte Investimenti siglato tra le parti (RFI S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) è stato sottoscritto in data 8 agosto 2014. L'art. 1 comma 10 del decreto Legge n. 133 del 12/9/2014 (cd. Sblocca Italia) – così come recepito dalla legge di conversione 11/11/2014 n. 164 - in deroga alle procedure previste dal comma 1 dell'art. 1 della legge 14/1/1993 n. 283, ne ha disposto l'approvazione 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*". Dopo i pareri dell'VIII Commissione "Lavori pubblici, comunicazioni" del Senato (25/2/2015) e della IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera (18/3/2015), in data 18 maggio 2015 è stato emesso il decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 di approvazione del CdP-I, registrato alla Corte dei Conti il 16 giugno 2015 (Foglio 2224 elenco 48040708).

La novità più rilevante riguarda la manutenzione: infatti, in coerenza con la delibera CIPE n.4/2012, le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, sono state disciplinate con il separato Contratto di Programma - parte Servizi.

L'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 parte investimenti, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., approvato con Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015 (registrata alla Corte dei Conti il 16 aprile 2016 e pubblicata in G.U. del 28 aprile 2016), viene predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente Contratto 2012-2016, per tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto stesso.

L'art. 3, comma 2 del vigente Contratto 2012-2016 prevede infatti 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 Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, tengano conto opportunamente delle eventuali novità intervenute e provvedano alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto. La norma prevede altresì che a seguito 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 Contratto, tali disposizioni abbiano immediata efficacia per il Gestore e che le Parti provvedano comunque a recepire le modifiche intervenute alle Tabelle e Tavole nel primo aggiornamento utile del Contratto.

Gli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto 2012-2016, consistono principalmente nell'entrata in vigore del **decreto-legge n. 133/2014** (decreto "Sblocca Italia") e nell'approvazione della **legge n. 190/2014** (legge di stabilità 2015), che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI S.p.A, nonché nelle variazioni delle risorse finanziarie intervenute e nel trasferimento della gestione contrattuale del progetto "Nuova linea Torino-Lione" a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che partecipa alla società francese incaricata del progetto (Promotore pubblico TELT S.p.A), con conseguente trasferimento delle coperture finanziarie per 3.273 milioni di €.

L'aggiornamento 2015 del Contratto prevede, pertanto, la contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di **9.976 milioni di €** e riduzioni di risorse per **1.005 milioni di €** (v. *su*)

La struttura dell'aggiornamento 2015 del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, ricalca quella del contratto. Viene innanzi tutto inserita una premessa nella

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

quale sono riportate le disposizioni normative e gli atti che hanno avuto incidenza sul contenuto del contratto di programma e successivamente le variazioni al quadro finanziario.

In questo primo Aggiornamento sono presenti due articoli. L'articolo 1 stabilisce che le tabelle e le tavole contenute nel contratto di programma vengono modificate da quelle allegare all'Aggiornamento e stabilisce altresì che la relazione informativa allegata, a sua volta, integra la relazione allegata al Contratto di programma.

L'articolo 2 modifica l'articolo 8, recependo i pareri parlamentari, con riferimento alle sanzioni nelle ipotesi di scostamenti dagli obiettivi di performance superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato descritto al medesimo articolo 8. Sono stati in particolare incrementati gli importi sanzionatori del 20% per ciascuna delle ipotesi di scostamento (da 15.000 a 18.000 euro nel caso di scostamento tra il 15 e il 20 per cento, da 30.000 a 36.000 euro nel caso in cui lo scostamento sia tra il 20 e il 25 per cento, e da 100.000 a 120.000 nel caso in cui lo scostamento sia superiore al 25 per cento) (v. *sub* § 3.4)

La parte fondamentale del contratto è rappresentata, tuttavia, dalle tavole e dalle tabelle allegare che descrivono e organizzano in quadri sintetici il complesso degli interventi finanziati o programmati.

L'aggiornamento contiene quattro Tavole di sintesi, tre Tabelle che costituiscono parte integrante del Contratto, la tabella che indica le opere ultimate e i quella contenente i crediti. Come Allegato, anche esso facente parte del contratto, una relazione informativa, curata da RFI.

Le tavole di sintesi sono:

- **Figura 1:** evoluzione del portafoglio;
- **Tavola 1:** Articolazione per classi tipologiche di investimento;
- **Tavola 1-bis:** Articolazione opere in *stand by* - *investimento*
- **Tavola 2:** Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B e C;

Le tabelle, corrispondenti a differenti tipologie di investimento, sono:

- **Tabella A:** *Portafoglio investimenti in corso e programmatici*, si compone di due sezioni ben distinte di cui la prima è riferita alla sola "fase finanziaria in corso" dotata di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto e la seconda sezione è riferita alla "fase finanziaria programmatica", recando la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza al fine di rappresentare compiutamente le future occorrenze finanziarie da reperire nel 2016 e oltre. Il quadro programmatico sarà utilizzato per fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A, sono distinti in classi così articolate:

- **A00:** manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007 – 2011);
- **A01:** sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge;
- **A02:** tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;
- **A03:** proposte RFI per il superamento dei "colli di bottiglia";

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- **A04:** potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale/alta capacità, ivi compreso il potenziamento degli impianti di stazione, degli impianti merci, nonché delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei porti e aeroporti;
  - **A05:** sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano – Napoli;
- **Tabella B:** *Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali*, è riferita a progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi ai sensi dell'art. 2 comma 232 e ss. della Legge Finanziaria 2010 (n. 191/2009);
- **Tabella C:** *Partecipazioni societarie* che comprende investimenti che riguardano opere non realizzate direttamente dal Gestore ma che vengono affidate a società di scopo: nella tabella era presente l'intervento per la realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione, che, come segnalato, non fa più parte del contratto di programma. La tabella è inserita per memoria.
- **Tabella E:** *Opere ultimate* al 31/12/2014;
- **Tabella F:** *Crediti verso i Ministeri* al 31/12/2014.

A queste tabelle si aggiunge una Tabella riepilogativa delle variazioni intervenute alle risorse finanziarie di competenza dei programmi/progetti di investimento rispetto al precedente Atto Contrattuale.

### 3.1.1 Le modifiche al quadro finanziario

L'aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-2016 prevede significative modifiche al quadro finanziario, in particolare:

- nuovi finanziamenti, per un valore complessivo di **9.976 milioni di €**;
- una riduzione di risorse per **1.005 milioni di €**.

Si registra, pertanto, un saldo incrementale pari a **8.971 milioni di €**.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 è pari a **73.636 milioni di €**, in crescita di 3.237 milioni di € rispetto ai 70.399 milioni di € del Contratto di Programma 2012-2016.

Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (8.971 milioni di €) ridotto delle risorse relative alle opere ultimate (pari a 2.460 milioni di €) e del trasferimento delle risorse relative al progetto della linea Torino-Lione (pari a 3.275 milioni di €) non più di competenza di RFI.

Le opere ultimate incluse nel contratto di programma sono pari a **30.797 milioni di €** (al 31/12/2014).

Dalla data di approvazione del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, sono intervenute, al 31 dicembre 2014, le modifiche normative di cui al decreto-legge n. 133 del 2014 (cosiddetto Sblocca-Italia) e la legge di stabilità per il 2015 (legge n. 190 del 2014) alle

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

cui disposizioni sono riconducibili la maggior parte degli aumenti e delle diminuzioni di risorse.

Il decreto-legge n. 133 del 2014 (convertito con la legge n° 164 dell'11 novembre 2014) attribuisce nuove risorse per un totale di **864 milioni di €** agli interventi individuati alle lettere a) b) e c) del comma 2 dell'art. 3.

lettera a)

- interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce cantierabili entro il 31 dicembre 2014. (**60 milioni di €**);

lettera b)

- ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona-Padova (**90 milioni di €**);
- messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia (**29 milioni di €**);
- terzo Valico dei Giovi - AV Milano-Genova (**200 milioni di €**);

lettera c)

- Continuità interventi nuovo tunnel del Brennero (**270 milioni di €**);
- Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia (**215 milioni di €** per il raddoppio della tratta Lucca-Pistoia);

La legge di stabilità 2015 (legge n.190 del 2014) prevede quanto agli incrementi di risorse **8.650 milioni di €**, di cui:

- un contributo di **15 milioni di €**, annuali per 15 anni (per un totale di **225 milioni di €**) per la tratta ferroviaria Andora - Finale Ligure.
- un rifinanziamento pari a **4.455 milioni di €** per gli investimenti ferroviari (articolato in un incremento di 320 milioni di € per il 2016, 400 milioni nel 2017 e 3.735 milioni di euro negli anni successivi al 2017);
- un rifinanziamento dei lotti costruttivi della tratta Milano-Verona, Verona-Padova per **3.000 milioni di €**;
- un rifinanziamento pari a **570 milioni di €** (70 milioni nel 2015, 100 milioni nel 2016, 200 milioni nel 2017 e 200 milioni negli anni successivi al 2018) dell'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 1, comma 176 della legge di Stabilità 2013, che finanzia le opere da realizzare per lotti costruttivi inserite nella tabella B dello schema di aggiornamento. Tale stanziamento è stato destinato principalmente al finanziamento del nuovo valico del Brennero;
- un rifinanziamento del terzo Valico dei Giovi pari a **400 milioni di €**.

Per quanto riguarda, invece, le riduzioni la legge di stabilità 2015 (legge n.190 del 2014) prevede **550 milioni di €** riferite al capitolo 7122 concernenti le spese rimodulabili.

Nella specie:

- ✓ **300 milioni di €** con riguardo agli investimenti per lo sviluppo della rete;
- ✓ **135 milioni di €** con riferimento alla velocizzazione della linea adriatica;
- ✓ **90 milioni di €** per le tratte Napoli-Bari e Milano-Verona-Padova;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

✓ **25 milioni di €** per la tratta Canello - Frasso Telesino.

Nella relazione informativa di accompagnamento all'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma il Gestore precisa che i definanzeamenti sopra citati sono stati contestualmente compensati con le nuove risorse della medesima Legge di Stabilità 2015, senza effetti sul portafoglio investimenti.

Le risorse assegnate dai due citati provvedimenti normativi sono pari in totale a **9.514 milioni di €** pari ad oltre il 95% delle risorse aggiuntive complessive di cui tratta l'aggiornamento al contratto. Le residue risorse aggiuntive derivano per **292 milioni di €** da risorse di altri enti o da altre fonti di finanziamento, per **162 milioni di €** da Fondi PON/PAC 2007/2013, per **7 milioni di €** da Fondi sviluppo e coesione (l'opera da realizzare con tali risorse è il mascheramento della galleria artificiale e la riqualificazione del lungomare di Cannitello, in prossimità di Villa San Giovanni, RC) e per **2 milioni di €** da TEN 2007/2013.

Le ulteriori riduzioni ammontanti a **455 milioni di €** sono le seguenti:

- **200 milioni di €** relativi ad opere finanziate dal Piano Nazionale per il Sud e ridotti a seguito di due delibere della regione Calabria concernenti l'abbassamento del piano binari della stazione di Reggio Calabria;
- **87 milioni di €** risorse relative ad opere finanziate dalla UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, ridotte sulla base della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma (di cui 31 rifinanziati mediante i fondi di cui alla legge di stabilità per il 2015);
- **72 milioni di €** relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare di progetti inseriti nel Programma di Infrastrutture Strategiche di cui al decreto interministeriale 22589 del 2004 (rifinanziati per 64 milioni di euro a valere sulle risorse di cui alla legge di stabilità 2015);
- **51 milioni di €** su risorse relative ad interventi finanziati con i fondi per "le aree depresse" (ridotti per mancanza di operatività dei fondi medesimi e rifinanziati per 19 milioni di euro, sulla base delle risorse di cui alla legge di stabilità per il 2015);
- **16 milioni di €** per il finanziamento degli studi e progettazioni preliminari di interventi al sud, ridotti, secondo quanto riportato dalla relazione, in conseguenza del mancato trasferimento dal Ministero dello sviluppo economico delle risorse necessarie (anche in tal caso parzialmente recuperati per il tramite delle risorse previste dalla legge di stabilità per 13 milioni di euro).
- **15 milioni di €** relativi alla realizzazione della circonvallazione di Trento in quanto non è stata tempestivamente presentata la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento entro il 31 dicembre 2014;
- **9 milioni di €** derivanti dalla riduzione dei trasferimenti di altri enti (di cui 8 recuperati attraverso le risorse di cui alla legge di stabilità per il 2015).
- **5 milioni di €**, sul capitolo di bilancio MEF 7122 destinati alla progettazione dell'intero tracciato della linea ferroviaria Pontremolese (le risorse sono state tuttavia recuperate nell'ambito di quelle previste dalla legge di stabilità per il 2015);

Dei **1.005 milioni di €** di definanzeamento sopra indicati risultano pertanto compensati con risorse corrispondenti **685 milioni di €**.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'ulteriore importante modifica rispetto al Contratto di programma 2012-2016 è rappresentata dal trasferimento della gestione del progetto della "nuova linea Torino Lione" a Ferrovie dello Stato italiano: tale progetto, che era riportato nella tabella Callegata al Contratto di programma, non rientra più nell'ambito dello stesso Contratto (v. *supra*).

L'aggiornamento, infine, 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.