

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. CXCIX
n. 4

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2104, PARTE SERVIZI E CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016, PARTE INVESTIMENTI)

(Aggiornata al 31 dicembre 2015)

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

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

Comunicata alla Presidenza il 16 marzo 2017



*Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti*

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

**RELAZIONE AL PARLAMENTO
SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015
DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA STIPULATI TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
E RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

INDICE

1	Premesse	3
1.1	Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	3
1.2	I principali adempimenti derivanti dal D.Lgs. n.112/2015	4
1.2.1	Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale	5
1.2.2	Il patrimonio immobiliare	5
1.2.3	Il Prospetto Informativo della Rete	7
2	Il Contratto di Programma – Parte Servizi	7
2.1	Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi	8
2.2	Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	9
2.2.1	La manutenzione ordinaria	10
2.2.2	La manutenzione straordinaria	10
2.3	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione	12
2.3.1	Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria	13
2.3.2	Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione	16
2.4	Risultanze del sistema di contabilità regolatoria	22
2.4.1	Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore	27
2.5	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria	28
2.5.1	Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria	29
2.6	Monitoraggio della qualità della rete	34
2.7	Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio	37
2.8	Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi	39
3	Il Contratto di Programma – parte Investimenti	42
3.1	L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti	43
3.1.1	Le modifiche al quadro finanziario	45
3.1.2	Le tabelle dell'Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-16	49

3.2	Lo stato di attuazione degli investimenti	60
3.2.1	I finanziamenti per competenza (esclusa AV/AC TO-MI-NA)	60
3.2.2	I finanziamenti per cassa	64
3.2.3	I finanziamenti per la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	66
3.2.4	La Legge Obiettivo	68
3.2.5	Lo stato di attuazione della spesa: le contabilizzazioni	70
3.2.5.1	Lo stato di attuazione degli investimenti sulla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA)	70
3.2.5.2	La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli	74
3.3	Le opere attivate all'esercizio	76
3.4	I risultati del monitoraggio della produzione.	78
3.5	L'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016	81
4	Conclusioni	83

1. Premesse

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2015 di:

- Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti.

Essa è inviata a ciascuna delle Camere, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla legge 238/93, ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000. L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2014 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. CXCIX n. 3).

1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo

Con DM 138/T del 31/10/2000 (Atto di Concessione) la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata concessa a Ferrovie dello Stato S.p.A., oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FSI spa). Il ruolo svolto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito dal legislatore comunitario che ha indicato i sistemi volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Le direttive comunitarie (nn. 91/440, 95/18 e 95/19 (CEE), recepite dal Decreto Legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, hanno imposto la separazione contabile e societaria fra il gestore dell'infrastruttura ed il produttore dei servizi di trasporto ferroviario (Imprese ferroviarie). In Italia la separazione societaria è stata realizzata con la costituzione, all'interno della Holding FSI, della società Rete Ferroviaria Italiana, che gestisce le infrastrutture e di Trenitalia S.p.A. che si occupa dei servizi di trasporto ferroviario.

RFI SpA è una società per azioni interamente partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, costituita il 1 luglio 2001, che, in ossequio alle direttive comunitarie, è stata chiamata a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a costi sostenibili per il mercato, a curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, a gestire la circolazione dei treni ed i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

L'articolo 14 del citato D.Lgs n.188/2003 (oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. n.112/2015), stabiliva infatti che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma, all'interno del quale, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, è disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte ai nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa.

I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati nel Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, "recante attuazione della direttiva 2012/34/UE cosiddetta «Recast» che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico", in particolare all'articolo

15. Il decreto legislativo n.112/2015 sostituisce integralmente il D.Lgs n.188/2003 e rafforza l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del Gestore, al fine di garantire trattamenti uniformi dei vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce.

Le disposizioni recate dal sopra citato D.Lgs. n.112/2015, prevedono che il Ministero delle infrastrutture informi, sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Già a partire dal 2013, in esecuzione della Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti dello Stato con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono stati regolati da due distinti atti:

- il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) per la disciplina delle attività di Manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione.

La Legge 14 luglio 1993, n. 238 (*“Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.”*) stabilisce che il Ministro dei Trasporti trasmetta al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione con le Ferrovie dello Stato S.p.A., i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati dal parere del CIPE. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti nel termine di trenta giorni dall'assegnazione.

La presente relazione ha assunto nel tempo l'obiettivo principale di fornire un dettagliato quadro informativo sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

1.2 I principali adempimenti derivanti dal D.Lgs. n.112/2015

Come sopra riferito, il D.Lgs. n.112 del 15 luglio 2015, all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI SpA e lo Stato. E' stabilito, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura

dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

Nei contratti di programma, tenendo conto della 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 incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario definito nell'articolo 16 del medesimo D.Lgs..

1.2.1 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

Al successivo comma 5 dello stesso articolo 15, il D.Lgs. n. 112/2015 stabilisce che, nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato, il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare un Piano commerciale, che comprenda i programmi di finanziamento e di investimento. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore. Il Piano commerciale si articola con una prospettiva pluriennale, con aggiornamento annuale ed espone in modo organico le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative e gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

Il 20 marzo 2014 il consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il piano commerciale 2014-2017 che tiene conto dei Contratti di programma relativi agli investimenti e ai servizi, dell'evoluzione del quadro normativo e del quadro economico, nonché della capacità di creare valore in ogni settore di business. Gli indirizzi strategici definiti per gli anni 2015, 2016 e 2017 ipotizzano la configurazione di una infrastruttura in grado di interagire con le altre infrastrutture di trasporto con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità ed offrire una struttura di reti e servizi integrati in grado di soddisfare le esigenze di mobilità espresse dal mercato.

1.2.2 Il patrimonio immobiliare

Ai sensi degli articoli 1 e 15 della legge 210 del 1985 e delle leggi n. 448 del 1998 e 488 del 1999 R.F.I. è proprietaria dei beni mobili ed immobili che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e di essi ne dispone secondo i principi civilistici.

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.724 Km di linee ferroviarie, 2190 stazioni viaggiatori e tutti gli impianti, le officine i mezzi d'opera e le apparecchiature. Il gestore investe risorse pubbliche nel patrimonio immobiliare strumentale all'esercizio ferroviario di cui è proprietario.

Parte rilevante di questo patrimonio è costituito dalle stazioni ferroviarie, alcune delle quali sono affidate alle società Grandi Stazioni S.p.A. (incaricata di riqualificare e gestire il network delle 13 maggiori stazioni italiane) e a Centostazioni S.p.A.

(incaricata di valorizzare, riqualificare e gestire 103 immobili ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale) che si fanno carico della gestione e della manutenzione. Le stazioni gestite direttamente da RFI hanno visto anche nel 2015 investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico ed all'adeguamento agli obblighi di legge.

La gestione del patrimonio diverso da quello strumentale è affidata a Ferservizi S.p.A., che effettua per conto delle società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario (ad, es. locazioni, servizi, vendita, manutenzione, gestione di spazi ed uffici, etc.).

Per quanto previsto dal comma 8 del medesimo articolo 15 del D.Lgs. n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni.

1.2.3 Il Prospetto Informativo della Rete

Il prospetto informativo della rete (PIR) è il documento predisposto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene le informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura medesima. Il Gestore a norma dell'art. 14 del D.Lgs n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART). Con Delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'ART ha prescritto ad RFI di modificare ed integrare il PIR per recepire le misure di regolazione impartite, ed ha formulato ulteriori indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute.

Riguardo alla definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie ed ai connessi servizi, nel corso del 2015 l'ART ha definito un procedimento finalizzato all'adozione di misure di regolazione immediatamente esecutive riguardanti la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l'inventario delle pertinenze della rete, l'assegnazione della capacità, il regime di accesso e l'uso dei servizi, i servizi di manovra, l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, la fornitura dei servizi automatizzati alla clientela finali.

Nel 2015 l'ART, inoltre, ha avviato due specifici procedimenti nei confronti di RFI finalizzati all'adozione di provvedimenti sanzionatori per il mancato adeguamento del PIR ed in ordine all'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

In una specifica audizione tenutasi nel 2015 RFI si è impegnata a rimuovere le contestazioni di cui sopra e l'ART ha accolto le richieste del Gestore.

2. Il Contratto di Programma – parte Servizi

2.1 Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi

Il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 è stato stipulato tra il MIT e RFI S.p.A. il 29 novembre 2013 dopo il parere favorevole del CIPE e delle competenti Commissioni Parlamentari. L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09 giugno 2014.

Con decreto legge n. 210 del 2015 il vigente CdP-S è stato prorogato per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016. Del nuovo Contratto per il periodo 2016-2021, in corso di esame ed approvazione da parte dei soggetti a ciò deputati, si riferirà ampiamente nel successivo paragrafo 2.8.

Il CdP-S regola i rapporti tra Stato e Gestore, anche in relazione ai finanziamenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura e le attività di Safety, Security e Navigazione

La manutenzione ordinaria si compone dell'insieme delle azioni di mantenimento dell'infrastruttura in uno stato in cui possa garantire la circolazione e la sicurezza ferroviaria, senza incremento del valore patrimoniale del bene.

La manutenzione straordinaria comprende gli interventi volti al rinnovo o alla sostituzione dei componenti che determinano l'incremento del valore patrimoniale dei beni e ne migliorano la sicurezza e l'efficienza.

Le attività di "Safety, Security e Navigazione sono specificamente definite nell'articolo 2 del contratto di programma. La "Safety" comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSF nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012. La Security comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone. La "Security" riguarda soprattutto le azioni finalizzate al controllo e alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. La "Navigazione" comprende le attività connesse al collegamento ferroviario fra la penisola e rispettivamente la Sicilia e la Sardegna.

L'articolo 5 comma 5 del contratto di programma, denominato "obblighi per i contraenti", obbliga il Gestore a trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il programma di manutenzione ordinaria previsto sulla rete per l'anno in corso di esecuzione ed il monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria. Il comma 6 dello stesso articolo prescrive che il Gestore debba trasmettere al MIT, entro il mese di luglio di ogni annualità del contratto, le risultanze della contabilità regolatoria dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alle proprie attività. Il medesimo comma 6 prevede inoltre che il gestore trasmetta all'ANSF ed al MIT, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria relativa all'anno precedente.

L'articolo 8 del contratto prevede poi i sistemi, le modalità ed i tempi di rendicontazione ed i meccanismi di eventuale conguaglio.

Il rendiconto è finalizzato a rappresentare annualmente il resoconto dell'utilizzo delle risorse contrattuali e contiene:

- le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di manutenzione ordinaria, di safety, di security e di navigazione;
- il monitoraggio degli investimenti di manutenzione straordinaria;
- il monitoraggio della qualità della rete, garantita durante l'esercizio di riferimento.

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria nazionale si estende per 16.724 km di linee, sulle quali RFI, è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n138T del 2000).

La manutenzione rappresenta il processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura, attuato mediante azioni volte a mantenere o a riportare una linea e le parti che la compongono (armamento, opere civili, sistemi di alimentazione, di sicurezza e comunicazione, etc.) in uno stato in cui possano essere garantiti elevati standard di sicurezza della circolazione dei treni ed un servizio di qualità alle Imprese Ferroviarie, attraverso una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi nei seguenti tipi:

- **"ordinario"**, destinati alla gestione del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui la stessa è articolata;
- **"straordinario"**, destinati al rinnovo o alla sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;
- **"eccezionale"**, cioè non prevedibili in quanto associati ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)

Tali attività hanno l'obiettivo di mantenere o ripristinare l'integrità originaria del bene, contenendone il normale degrado d'uso per garantirne la vita utile, ovvero di fare fronte a eventi accidentali.

La consistenza del patrimonio infrastrutturale è la seguente:

- **Opere civili ed armamento:** circa 24.286 km di binari, 26.000 ponti, 2.100 gallerie, 31.000 deviatori;
- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 5.000 passaggi a livello, 23.000 segnali, 650 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.300 cabine, etc.

2.2.1 La manutenzione ordinaria

La Manutenzione Ordinaria si compone dell'insieme di azioni attuate durante il ciclo di vita di un bene, per mantenere o riportare lo stesso bene nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, senza incrementarne il valore patrimoniale.

Generalmente gli interventi sono attuati a seguito di piani manutentivi programmati o per rilevazioni di guasti o avarie.

Tali interventi non modificano le caratteristiche originarie del bene stesso, né la destinazione d'uso. Le azioni di manutenzione ordinaria sono volte principalmente a:

- mantenere l'integrità e l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte ad eventi accidentali.

2.2.2 La manutenzione straordinaria

L'attività di Manutenzione Straordinaria comprende tutti gli interventi diretti al rinnovo o alla sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura ha raggruppato gli interventi di manutenzione straordinaria nelle seguenti categorie:

- interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione;
- interventi di miglioramento infrastrutturali con oggetti tecnologicamente più evoluti;
- interventi per l'eliminazione e l'adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti;
- acquisti a rimpiazzo di attrezzature relative alle attività di manutenzione;
- aumento di produttività tramite interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale.

Le azioni di manutenzione straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

- incrementare i livelli di sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti.

L'ambito di intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori: Opere civili; Armamento; Trazione Elettrica; Apparatì di segnalamento; Impianti di telecomunicazione.

Gli investimenti di manutenzione straordinaria sono articolati nei seguenti programmi/sottosistemi: acquisti a rimpiazzo; aumento produttività; corpo stradale; impianti tecnologici; terminali e servizi; trazione elettrica e sottostazioni.

RFI riferisce che gli interventi di manutenzione straordinaria negli ultimi anni si sono differenziati fra le infrastrutture tradizionali e quelle con tecnologie innovative AV/AC. In entrambe le tipologie di infrastruttura l'attività del Gestore si realizza attraverso sistemi standardizzati che tendono a omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sono state messe in atto diverse politiche manutentive e l'intero processo manutentivo è stato strutturato secondo apposite prescrizioni. L'intera attività manutentiva è stata pianificata in modo da predisporre in anticipo gli interventi necessari, per ridurre i disagi per l'utenza e minimizzare i costi.

2.3 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione.

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541.

In considerazione di quanto riportato al precedente paragrafo 2.1 in merito alla proroga per il 2015 del CdP-S 2012-2014, la tabella sotto riportata contiene anche i dati della annualità 2015: in tal senso, i fabbisogni evidenziati dal CdP-S sono i seguenti:

Tabella2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014	2015
Manutenzione Ordinaria	3740	1.010	950	890	890
Safety, Security e Navigazione	370	100	100	85	85
Totale Fabbisogni c/esercizio	4110	1.110	1.050	975	975

(milioni di euro)

Le risorse per le attività in conto esercizio sono state apportate attraverso i seguenti strumenti legislativi:

- 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla Legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria;
- 1.211 mln di euro per l'anno 2013, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
- 975,6 mln di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 148 del 27 dicembre 2013 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 mln di euro per l'anno 2015, stanziati dalla Legge n. 191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato).

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Come desumibile dalla successiva tabella, nel periodo di riferimento contrattuale (2012-2015), è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che ha visto una progressiva riduzione di risorse in conto esercizio.

Tabella 2.3.2

	2012	2013	2014	2015	Totale
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	890	3.740
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	890	3.740

(milioni di euro)

Le risultanze economiche delle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunte dalla Contabilità Regulatoria di cui RFI SpA si è dotata in ottemperanza alle norme vigenti.

La Contabilità Regulatoria, della quale si esporranno le intere risultanze al successivo paragrafo 2.4, fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business, secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione diretta ed indiretta dei costi a ciascun Business erogato dal Gestore.

Le voci economiche afferenti ai processi di manutenzione ordinaria sono individuabili all'interno del "Business Infrastruttura", che ricomprende le seguenti attività industriali:

- manutenzione delle linee e impianti ferroviari;
- attività di lavorazione in conto scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- approvvigionamento e logistica;
- manutenzione ed altre prestazioni effettuate in conto terzi;
- interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
- manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
- attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
- gestione degli Asset legati all'esercizio.

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2015, osservando che la Contabilità Regulatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016 ed interessando gli esercizi contabili 2014 e 2015, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regulatoria.

Nell'ambito del suddetto processo di revisione della Contabilità Regulatoria, il Gestore ha apportato alcune variazioni ai criteri di attribuzione utilizzati per la redazione della

contabilità regolatoria, al fine di adeguarla ai dettami della Delibera ART 96/2015, che interessano anche il precedente esercizio 2014.

Si rimanda per gli approfondimenti sulla COREG al successivo paragrafo 2.4.

In ogni caso, la modifica più rilevante riguarda il criterio di allocazione degli ammortamenti, che sono stati riportati sui diversi Business sulla base dell'effettiva attribuzione dei relativi asset, in discontinuità con gli esercizi precedenti, in cui venivano imputati interamente al Business Circolazione.

Nella successiva tabella di riepilogo dei consuntivi, al fine di dare evidenza alle variazioni, assicurando al contempo continuità di rappresentazione con gli esercizi passati, per gli anni 2014 e 2015 sono state predisposte due viste, ante e post "delibera ART", che riepilogano entrambe le logiche rappresentative.

In particolare, nell'esposizione e commento dei dati, ai fini di una migliore confrontabilità con le serie storiche, si farà riferimento alla vista "ante delibera ART", con un 2015 che tiene conto del differente criterio di allocazione degli ammortamenti.

In tale ottica l'esercizio 2015 presenta un andamento di costi e ricavi in leggero miglioramento rispetto al 2014, con un Margine Operativo Lordo in sostanziale equilibrio (-5 milioni di euro) ed un risultato netto, dopo le partite sotto il MOL negativo (-18 milioni).

Neutralizzando le componenti straordinarie del 2014 (va, infatti, ricordato che nel 2014 si era dovuto tenere conto di partite straordinarie, quali il rilascio del "Fondo di Manutenzione" che aveva un effetto positivo sui costi pari a circa 111 mln di euro e del rilascio del "credito per imposte anticipate" per 98 milioni) il risultato 2015 risulta migliorativo rispetto al 2014 a livello di MOL di circa 12 mln di euro; a livello di Risultato Netto il miglioramento è pari a circa 16 mln di euro.

Effettuando lo stesso confronto con il 2014 nel formato "post delibera ART" (escludendo anche in questo caso gli ammortamenti), il risultato 2015 risulta migliorativo rispetto al 2014 a livello di MOL di 18 mln di euro e di 22 mln di euro a livello di Risultato Netto.

Come si desume dalla sotto riportata tabella 2.3.3, oltre alle risorse recate dal CdP-S, ulteriori risorse da destinare alle attività di manutenzione ordinaria provengono da voci di ricavo da vendite e prestazioni che contribuiscono al risultato del business, diminuendo il fabbisogno di risorse pubbliche. In particolare tali poste sono riferite a:

- lavori per conto terzi, il cui ammontare varia a seconda dei contratti in essere;
- vendita di materiale fuori uso, il cui valore annuo è variabile anche in funzione della quantità di lavori manutentivi realizzati nell'anno ed alla tipologia/qualità degli oggetti sostituiti;
- proventi da locazione ed altri introiti derivanti dalla gestione accessoria degli asset legati all'esercizio ferroviario.

Tabella 2.3.3

Business Infrastruttura	Vista ante delibera ART 96/2015				Vista post delibera ART 96/2015	
	2012	2013	2014	2015 (*)	2014	2015
Nature di costo/ricavi						
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	208,4	203,6	185,2	190,1	182,1	190,1
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	1010,0	950,4	890,6	890,6	890,6	890,6
Totale Ricavi	1218,4	1154,0	1075,8	1080,7	1072,7	1080,7
<i>Costo del Personale</i>	(677,5)	(645,1)	(652,9)	(640,2)	(651,8)	(640,2)
<i>Materiali</i>	(60,2)	(59,8)	(49,0)	(57,5)	(48,9)	(57,5)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(438,1)	(361,8)	(280,4)	(388,4)	(284,8)	(388,4)
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			111,0		111,0	
Totale Costi	(1175,7)	(1066,7)	(982,3)	(1086,1)	(985,5)	(1086,1)
MOL	42,7	87,3	93,5	(5,4)	87,2	(5,4)
Partite Sotto MOL	(82,6)	(75,9)	(114,4)	(12,4)	(196,3)	(100,8)
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			(98,0)		(98,0)	
Risultato netto	(39,9)	11,4	(20,9)	(17,8)	(109,1)	(106,2)

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

(*)il dato è stato predisposto solo a titolo di confronto, secondo i criteri precedenti la Delibera ART 96/2015, escluso quindi il valore degli ammortamenti.

2.3.2 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione

Le risorse contrattualizzate nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2015, a complessivi 370 milioni di euro.

La tabella seguente riporta la ripartizione – su base previsionale - di dette risorse sulle attività di Safety, Security e Navigazione.

Tabella 2.3.4

	2012	2013	2014	2015
Risorse contrattualizzate	100	100	85	85
<i>di cui:</i>				
<i>Safety</i>	18	22	19	11
<i>Security</i>	30	32	29	39
<i>Navigazione</i>	53	47	36	35

(milioni di euro)

Come è noto, tali attività si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura relativi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie per quanto di competenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012;
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore;
- la “Navigazione” ricomprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna).

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dalla Contabilità Regulatoria di cui al successivo paragrafo 2.4. Nella Tabella sottostante sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, nel triennio di vigenza contrattuale.

Tabella 2.3.5

	2012			2013			2014			2015		
	Safety	Security	Navig.									
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5	40,5	0,1	19,8
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4	10,7	39,4	34,8
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8	51,2	39,5	54,6
Costo del personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)	(38,5)	(16,8)	(33,6)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)	(2,6)	(1,0)	(4,9)
Servizi e altri costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)	(8,8)	(19,1)	(14,6)
Totale costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)	(50,0)	(36,9)	(53,1)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9	1,2	2,6	1,5
Partite sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)	(0,6)	(0,2)	0,6
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)	0,7	2,4	2,2

(valori in milioni di euro)

Per quanto riguarda rappresentazione del dato 2014, in riferimento a quanto evidenziato al paragrafo precedente circa gli effetti derivanti dall'adeguamento ai dettami della Delibera ART 96/2015 dei criteri di attribuzione utilizzati per la redazione della contabilità regolatoria, che interessano anche il precedente esercizio, si è rilevata l'esiguità degli impatti relativi alle partite sotto MOL riconducibili al cambio di criterio dell'attribuzione degli ammortamenti e degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti. A titolo illustrativo tali valori ed effetti vengono sinteticamente riportati nella successiva tabella.

Tabella 2.3.6

Anno 2014	Safety	Security	Navigaz.
Risultato netto ante Del. ART 96/2015	(1,4)	(2,1)	(2,6)
Ammortamenti	(0,1)		(0,2)
Svalutazione crediti	(0,1)		(0,1)
Totale variazione criteri post Del. ART 96/2015	(0,2)		(0,3)
Risultato netto post Del. ART 96/2015	(1,6)	(2,1)	(2,9)

(valori in milioni di euro)

L'analisi dei dati di consuntivo per l'anno 2015 mostra per le attività in esame valori positivi sia in termini di MOL (complessivamente pari a circa 5,4 mln di euro), sia in termini di risultato netto (pari a 5,2 mln di euro). Il 2015 si delinea, pertanto, come il primo

esercizio che presenta un risultato finale con un segno positivo. In merito, come già evidenziato lo scorso anno, va evidenziato il cambio di criterio di determinazione della base imponibile IRAP (all'effetto di quanto previsto dall'art. 11, comma 4-octies, del D. Lgs. n. 446/1997, così come modificato dalla Legge di Stabilità 2015) che ha attenuato, rispetto agli anni passati, l'incidenza delle partite sotto MOL, azzerando la componente delle imposte.

Estendendo l'analisi al periodo 2012-2015 si evidenzia una dinamica di riduzione dei costi per le attività di Safety e Navigazione ed una variazione in aumento per la Security. Quest'ultima evoluzione è ascrivibile ad un ampliamento di attività legata alla fase pilota del cosiddetto progetto "Gate", che verrà descritto meglio nel seguito della trattazione.

Tenendo in considerazione il medesimo periodo contrattuale 2012-2015, al trend in riduzione dei ricavi da Stato contrattualmente stabiliti (passati dai 100 milioni del 2012, agli 85 milioni del 2015), corrisponde parimenti una riduzione dei ricavi da mercato, fatto salvo l'ultimo anno, in cui si rileva una lieve crescita per i settori Safety e Navigazione.

Nel complesso nel periodo di osservazione preso a riferimento si registra un risultato netto (come totale di tutte le attività nell'arco temporale 2012-2015) negativo di 4 milioni. Il dato positivo del 2015, pertanto, riesce a compensare parzialmente i valori negativi registrati negli esercizi 2012-2014.

Si espongono, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività sopra indicati.

Per quanto attiene alle attività di **Safety**, come noto, il principio generale cui si ispira tutta l'attività di RFI consiste nel mantenere e, per quanto ragionevolmente praticabile, migliorare le prestazioni di sicurezza.

Come noto, il Piano Annuale della Sicurezza di RFI costituisce lo strumento operativo del Gestore per la pianificazione, attuazione ed il controllo dei progetti che è necessario porre in essere per mantenere o migliorare la sicurezza.

Anche per il 2015, l'analisi ha condotto all'individuazione di "aree di attenzione", utili ad agevolare l'individuazione dei progetti ad esse connessi, unitamente al riferimento degli obiettivi e degli indicatori da utilizzare per la misurazione dell'efficacia delle prestazioni nelle stesse aree di attenzione individuate.

Si riportano di seguito alcune delle aree di attenzione individuate dal Gestore:

- manutenzione svolta direttamente da RFI o acquisita da Fornitori;
- monitoraggio del rischio idrogeologico;
- cantieri di lavoro;
- gallerie (attuazione/completamento dei provvedimenti in applicazione del DM 28/10/2005);
- gestione degli scali delle Merci Pericolose;
- manovra (es. mantenimento delle competenze dei manovratori e monitoraggio della loro attività);
- attività ispettiva e Audit (attività connesse a seguito di attività da parte dell'ANSF);
- verifiche ispettive del Sistema di Gestione della Sicurezza;

- formazione (formazione del personale che svolge attività connesse con la sicurezza).

Il monitoraggio sulle prestazioni di sicurezza per gli eventi occorsi sull'infrastruttura, è svolto dal Gestore attraverso l'utilizzo dei dati registrati nelle proprie banche dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri European Railway Agency – ERA) in applicazione del D.Lgs. n.162/2007, di recepimento della Direttiva 2004/49/CE.

Obiettivo perseguito è il continuo miglioramento delle prestazioni di sicurezza, ed i risultati conseguiti da RFI si attestano su valori di eccellenza, anche nel confronto con quelli dei principali paesi europei.

Nel 2015, il numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione ERA si è ridotto rispetto al 2014 di circa l'11% (97, contro i 109 del 2014). La parte maggiore di tale numero ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento (sono esclusi da tale dato gli investimenti causati da gesti deliberati e volontari da parte di soggetti esterni) e gli incidenti ai passaggi a livello, confermando la tendenza rilevata l'anno precedente. Quasi il 90% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con il sistema non rispettando le norme.

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2015, redatta da RFI.

Nell'ambito del processo di **Security** le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano: trasporti straordinari di grandi numeri di persone, accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi, furti (ad es. rame), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie, sabotaggi, vandalismi, etc.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di rame, i dati rilevati nel 2015 confermano lo sforzo profuso dal Gestore in coordinamento con le Forze di Polizia, che ha permesso di conseguire una ulteriore riduzione del fenomeno, rispetto al dato già significativo del 2014. La riduzione del numero di furti di rame subiti in linea rispetto al 2014 è del 35% circa: il dato se raffrontato al 2012, primo anno contrattuale è del 47% circa. Notevole è il risultato conseguito nel 2015 da punto di vista della quantità di materiale trafugato complessivamente in linea ed in deposito. Il danno economico si è ridotto di oltre il 50% rispetto al primo anno contrattuale. Si veda di seguito una tabella riassuntiva dei dati illustrati.

Tabella 2.3.7

Furti di rame in linea	2012	2013	2014	2015
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	59.942
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04
<i>di cui: (danni indiretti)</i>	4,90	4,07	3,07	2,16
<i>(danni diretti)</i>	5,70	5,37	4,00	2,88
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761
Giorni di ritardo	147	199	145	96

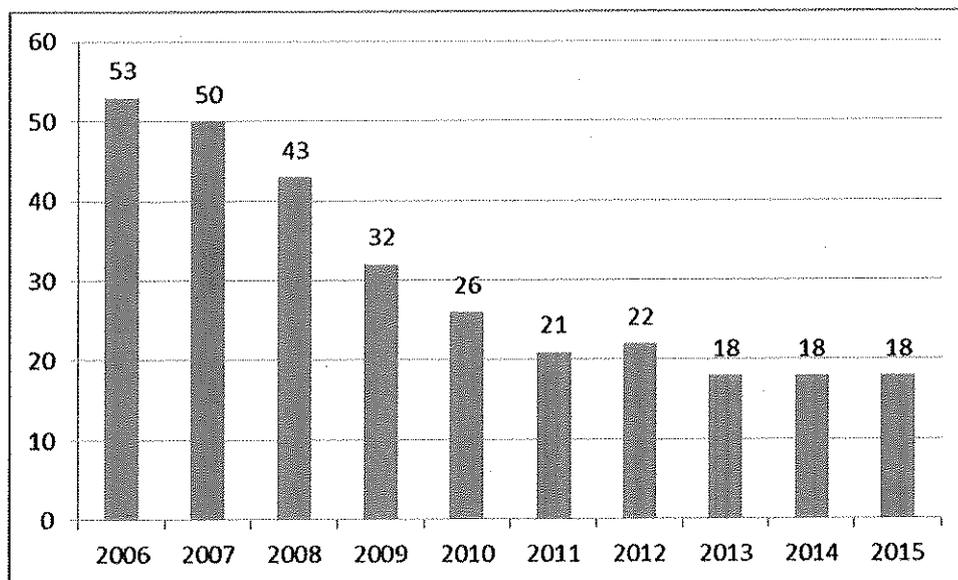
Come rilevabile dai dati, oltre alla diminuzione dei danni economici, positivi effetti si riscontrano anche in termini di regolarità della circolazione e dei ritardi derivanti dal fenomeno.

Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari.

Inoltre, nel corso del 2015 il Gestore ha completato circa 40 nuovi sistemi integrati di security, attraverso l'attuazione di misure di sicurezza passive (recinzioni) e misure di sicurezza attive (videosorveglianza ed impianti di antintrusione) presso siti ferroviari (stazioni, imbocchi di galleria, sottostazioni elettriche, ...) distribuiti su tutto il territorio nazionale, compresi alcuni magazzini contenenti materiali pregiati. Sempre nel corso del 2015, è stata effettuata la messa in sicurezza di 3 posti tecnologici della linea Alta Velocità Roma-Napoli e sono stati avviati progetti di security finalizzati alla protezione dei siti ferroviari sensibili della linea Alta Velocità dei nodi di Firenze, Bologna e Torino. In riferimento all'attività di progettazione di impianti di security, nel 2015 sono stati conclusi circa 15 progetti per la messa in sicurezza di siti ferroviari. Infine, presso la Sala Situazioni Sicurezza, la quale supporta la gestione delle attività di tutela del patrimonio societario, nell'ambito del progetto "Piattaforma TVCC", si è realizzata la gestione integrata degli impianti di security di circa 90 siti ferroviari ritenuti strategici e/o maggiormente esposti.

In merito alle attività di **Navigazione**, secondo i dati forniti negli ultimi anni dal Gestore si rileva e si conferma come il servizio di traghettamento ferroviario, dopo un periodo di progressiva diminuzione della domanda da parte delle Imprese Ferroviarie (da 53 milioni di euro di ricavi nel 2006, ai 22 milioni del 2011) si sia stabilizzato nell'ultimo triennio in termini di ricavi da mercato: nel periodo 2013-2015 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 milioni di euro l'anno. Il trend descritto è illustrato nella figura sottostante.

Figura 2.3.1



Riguardo all'attività svolta nel 2015, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.681 corse navi (rispetto alle 10.530 corse del 2014). I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2015 sono state effettuate un totale di 12 corse per esigenze di trasporto connesse alla realizzazione di interventi di manutenzione sulle linee della rete ferroviaria (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento) e delle Imprese Ferroviarie.

Per quanto attiene alle attività del Gestore nello Stretto di Messina, a far data dal 1 gennaio 2015, nelle more dell'adozione di un diverso modello di esercizio del traghettamento ferroviario volto alla razionalizzazione delle risorse, RFI ha garantito la continuità territoriale con la Sicilia con un servizio di "traghettamento veloce" dei passeggeri sulla tratta Villa San Giovanni- Messina, per il tramite della controllata Blufferries, con un maggior onere di circa 3 Milioni di euro, più che compensato dalla riduzione delle partite sotto MOL derivante dal cambio di criterio di determinazione della base imponibile IRAP, secondo quanto previsto dall'art. 11, comma 4-octies, del D. Lgs. n. 446/1997, così come modificato dalla Legge di Stabilità 2015, che ha azzerato, rispetto agli anni passati, la componente delle imposte.

2.4 Risultanze del sistema di Contabilità Regulatoria

RFI ha trasmesso nei termini contrattuali la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regulatoria (di seguito SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in osservanza dell'art. 5, punto 6, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, applicato nelle more del suo rinnovo, per i fini di cui all'art. 16, comma 2, del D.lgs. 112/2015.

La Rendicontazione SCR 2015 è corredata dalle Note esplicative predisposte dal Gestore dell'infrastruttura e dalla Relazione della KPMG S.p.A., società di revisione indipendente.

Come già riferito al precedente paragrafo 2.3.1, la Contabilità Regulatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016 per gli esercizi contabili 2014 e 2015, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regulatoria. Tali principi sono stati poi ratificati con le successive Delibere dell'ART nn. 75/2016 ed 80/2016.

Nel prendere atto che la KPMG S.p.A., all'esito della revisione contabile svolta in conformità dei principi di revisione internazionali, e ritenendo di aver acquisito *"elementi probativi sufficienti ed appropriati"*, in data 29 luglio 2016 ha rilasciato apposita Relazione in cui ha espresso il giudizio, senza rilievi, che la Rendicontazione SCR 2015 *"è stata redatta in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa"*, si riferisce quanto segue.

Per quanto di interesse, vale premettere che la revisione legale sulla Rendicontazione relativa alle risultanze del SCR 2015 è stata eseguita dalla KPMG S.p.A., tenuto conto e con la specifica limitazione che tale forma di rappresentazione contabile dei fatti di gestione è volta *"al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici"* (giusta l'art. 16, comma 2, D.lgs. 112/2015) e che, pertanto, *"può non essere adatta per altro scopo"*.

Ciò posto, si osserva la rispondenza di tale Rendicontazione da parte di RFI allo schema riportato nell'allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, con la rappresentazione del conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio. Per tenere conto della modifica dei criteri introdotti dalla più volte citata Delibera ART n.96/2015, si riporteranno entrambe le tabelle di rendicontazione per gli anni 2014 e 2015, al fine di comprendere la differenza espositiva. I confronti di ordine generale sono già stati esposti nel precedente paragrafo 2.3.1.

Entrando nell'analisi del dato 2015, si rileva che i ricavi complessivi di 2.485,80 mln/€ sono disaggregati in:

- Pedaggio, per totali 1.006,08 mln/€;
- Altri ricavi da servizi, per totali 195,70 mln/€;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per totali 975,56 mln/€;
- Ricavi da erogazioni no rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per totali 58,45 mln/€;

- Altri proventi, per totali 250,02 mln/€.

In particolare, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio (già ricavi dallo Stato ed altri Enti) derivano dagli stanziamenti appostati sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF. Tali risorse sono attualmente corrisposte a RFI secondo le modalità pattuite all'art. 7, comma 3, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi. Esse sono pari a 975.556.791 euro per il 2015.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2015 opera una disaggregazione per ogni attività/servizio articolata nelle seguenti voci: Costo del personale; Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci; Costi per servizi; Costi per godimento beni di terzi; Altri costi operativi; Costi per lavori interni capitalizzati, e con segno positivo espone i valori incrementativi del patrimonio (capitalizzazioni non costituenti costi di esercizio).

Quanto alla struttura di esposizione dei costi, si segnala che non compaiono più indicati separatamente i Costi generali, invece distintamente specificati nella Rendicontazione del precedente esercizio. Nella Rendicontazione del 2015 essi sono riallocati sui costi mediante i driver di allocazione descritti nelle Note esplicative a corredo della Rendicontazione.

Con tale ordine di esposizione, si giunge alla determinazione del Margine Operativo Lordo (MOL), pari a 278,98 mln/€, in decremento rispetto all'esercizio 2014, in cui era stato rilevato per nell'ammontare di 450,96 mln/€.

Considerata la sostanziale equità dei ricavi complessivi, tale flessione appare imputabile principalmente all'aumento dei costi, nell'ordine, per materiali (da 419 mln/€ del 2014 a 640 mln/€ del 2015) e per servizi (da 444 mln/€ del 2014 a 607 mln/€ del 2015).

Per ciò che concerne le partite economiche cosiddette "sotto MOL", è altresì da evidenziare la ripartizione degli ammortamenti e degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti effettuata per entrambe tali voci "in discontinuità con l'esercizio precedente", come rappresentato nelle Note esplicative della Rendicontazione 2015. La variazione dei criteri di suddivisione di tali componenti spiega in massima parte la differenza del Risultato netto rispetto al corrispondente valore (*Risultato di esercizio Coreg*) registrato nella precedente annualità.

Gli effetti economici di tali cambiamenti sono illustrati nelle Note esplicative della Rendicontazione 2015.

Si nota, ancora, che le imposte sul reddito sono state suddivise tra i diversi business "in funzione dell'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale", ricordando che il peso fiscale di tale grandezza è diminuito in virtù della deducibilità integrale ai fini Irap del costo del lavoro, introdotto dalla Legge di stabilità 2015 (Legge 190/2014).

In dettaglio, la Rendicontazione SCR 2015 illustra le partite economiche "sotto MOL", suddivise tra i singoli business e determinate extra sistema "BW Coreg", secondo i criteri illustrati nelle Note esplicative, consistenti in:

- ammortamenti relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e Rete tradizionale (93,86 mln/€);
- le svalutazioni inerenti le perdite da radiazione cespiti (11,00 mln/€);
- l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (14,59 mln/€);

- il saldo finanziario negativo relativo al completamento del progetto AV/AC (36,00 mln/€);
- imposte sul reddito - valore positivo (5,20 mln/€).

Il totale della partite negative “sotto MOL” assomma a complessivi 155,45 mln/€.

Infine, dalla differenza tra MOL e partite “sotto MOL” si ottiene un Risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria positivo, par a 128,72 mln/€.

Quanto alle risultanze di periodo, si ritiene di evidenziare quanto appresso.

Il business Infrastruttura è alimentato per la maggior parte da risorse pubbliche e mostra la più alta incidenza dei costi operativi, tra i quali assumono un ammontare rilevante i costi del lavoro.

Le attività Circolazione e Gestione Patrimonio, pur non beneficiando di contributi statali, compongono per quasi l'intero il MOL.

Di seguito, per completezza e opportuna comparazione, si riportano il prospetto della Rendicontazione SCR 2014 (tabella 2.4.1) e il prospetto della Rendicontazione SCR 2015 (tabella 2.4.2).

Tabella 2.4.1 – risultati COREG anno 2014

Business	Circolazione	Infrastruttura	Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Risultato
TOTALE RICAVI	1.219,65	1.075,75	46,50	55,72	29,61	55,82	2.483,05
Ricavi da Vendite e Prestazioni	1.219,65	185,19	46,50	36,56	0,13	19,45	1.507,49
Ricavi da Stato ed altri Enti	-	890,56	-	19,16	29,47	36,37	975,56
TOTALE COSTI OPERATIVI	(850,60)	(916,90)	(12,89)	(48,48)	(28,83)	(50,32)	(1.908,02)
Costo del Lavoro	(480,88)	(804,81)	(0,00)	(37,74)	(11,54)	(33,84)	(1.368,81)
Materiali	(111,33)	(297,08)	(0,07)	(2,88)	(0,95)	(6,43)	(418,74)
Servizi	(210,92)	(203,30)	(5,81)	(8,37)	(8,58)	(7,00)	(443,98)
Costi per godimento di beni di terzi	(8,91)	(12,83)	(1,86)	(0,29)	(7,30)	(0,81)	(32,01)
Altri costi operativi	(38,66)	(63,84)	(5,14)	(3,42)	(0,76)	(2,49)	(114,31)
Capitalizzazioni	0,10	464,96	0,00	4,22	0,30	0,25	469,83
MARGINE INDUSTRIALE	369,05	158,85	33,61	7,24	0,78	5,50	575,03
TOTALE COSTI GENERALI	(50,19)	(65,39)	(0,21)	(3,28)	(1,39)	(3,61)	(124,06)
MARGINE OP. LORDO	318,86	93,46	33,41	3,97	(0,61)	1,88	450,96
Ammortamenti AVAC e RT	(86,07)						(86,07)
Svalutazione impianti e macchinari		(9,12)					(9,12)
Svalutazione crediti	(5,57)						(5,57)
Oneri per finanziamenti AV	(28,68)						(28,68)
Altre partite sotto MOL	(64,74)	(105,23)	(0,02)	(5,36)	(1,54)	(4,53)	(181,43)
RISULTATO DI ESERCIZIO COREG	133,79	(20,90)	33,39	(1,40)	(2,15)	(2,65)	140,09

Tabella 2.4.2 – risultati COREG anno 2015

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	Risultato
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.214,48	1.080,66	54,60	51,22	39,52	45,32	2.485,80
Pedaggio	1.006,08	-	-	-	-	-	1.006,08
Altri ricavi da servizi	173,48	2,57	19,32	0,01	-	0,33	195,70
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	-	890,56	34,85	10,74	39,41	-	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	12,39	41,80	0,41	3,74	0,11	-	58,45
Altri proventi	22,53	145,74	0,01	36,74	0,00	45,00	250,02
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,93)	(1.086,06)	(53,08)	(49,98)	(36,92)	(10,86)	(2.206,83)
Costo del personale	(478,30)	(850,28)	(33,60)	(38,52)	(16,76)	(0,12)	(1.417,58)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(224,49)	(406,59)	(4,90)	(2,65)	(1,03)	(0,06)	(639,72)
Costi per servizi	(221,42)	(349,69)	(10,85)	(10,37)	(11,23)	(3,74)	(607,30)
Costi per godimento beni di terzi	(11,52)	(20,92)	(1,47)	(0,44)	(7,66)	(1,67)	(43,68)
Altri costi operativi	(34,20)	(78,22)	(2,25)	2,01	(0,24)	(5,27)	(118,18)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	619,64	0,00	0,00	0,00	0,00	619,64
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	244,55	(5,40)	1,52	1,24	2,60	34,46	278,98
Ammortamenti	(0,21)	(88,40)	(0,15)	(0,06)	0,00	(5,04)	(93,86)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4,10)	(6,44)	(0,07)	(0,14)	(0,00)	(0,26)	(11,00)
Accantonamenti	(5,60)	(8,75)	(0,09)	(0,10)	(0,04)	0,00	(14,59)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	234,64	(108,99)	1,21	0,94	2,56	29,16	159,53
Saldo finanziario	(35,87)	(0,35)	0,82	(0,42)	(0,18)	(0,00)	(36,00)
Imposte sul reddito	1,75	3,12	0,12	0,14	0,06	0,00	5,20
RISULTATO NETTO	200,53	106,21	2,15	0,66	2,43	29,16	128,72

2.4.1 Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore

RFI S.p.A. riferisce altresì che tutte le transazioni contabili e tutte le analisi economiche di dettaglio riportate nel prospetto di rendicontazione sono rilevabili attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali basati sulla piattaforma SAP/R3:

- **In.Rete 2000** – Sistema informativo contabile che attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l’allocazione dei costi;
- **RUN** – Sistema informativo di pianificazione e gestione del personale;

A tale proposito RFI riferisce che l’integrazione dei due sopraindicati sistemi informativi consente la verifica capillare delle seguenti attività:

- Contabilità Generale e di Bilancio;
- Manutenzione;
- Investimenti;
- Approvvigionamenti e logistica materiali;
- Risorse umane;
- Controlling;
- Pianificazione della produzione;
- Vendita e distribuzione;
- Gestione cespiti.

In merito al sistema di controllo interno della propria rendicontazione, RFI riferisce che i costi ed i ricavi generati nelle transazioni sono attribuiti secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della gestione economica.

Tale sistema è concepito per:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui costi ed i ricavi della Società;
- guidare ed aiutare il management verso il raggiungimento degli obiettivi;
- garantire che i dati contabili presenti nei sistemi aziendali confluiscono correttamente nel sistema di contabilità regolatoria.

2.5 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria

Il CdP-S disciplina, inoltre, anche il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Straordinaria. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse in conto capitale. I fabbisogni evidenziati dal CdP-S erano i seguenti:

Tabella 2.5.1

Risorse per la Manutenzione Straordinaria	2012	2013	2014	2015	Totale
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	2880
Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa	720	720	720	500	2.660
Definanziamento capitolo 7514	-21				-21
Fabbisogni residui	21			220	241

(milioni di euro)

I finanziamenti per le attività di manutenzione straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono state apportati attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S (2012)

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera Cipe n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28.06.2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n.22/2013);
- 101 milioni di €, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter.

Seconda annualità del CdP-S (2013)

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (Delibera n.22/2013);
- 240 milioni di € recati dall'art. 32, comma 1 del Decreto Legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con Delibera n.22/2013, nella seduta del 18 marzo 2013);
- 161 milioni di €, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio, portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter.

Terza annualità del CdP-S (2014)

- 500 milioni di €, assegnati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013;
- 220 milioni di €, assegnati, con la Legge n. 164 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014. Infatti, all'art.1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *"una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali"*.

Quarta annualità del CdP-S (2015)

- 500 milioni di €, assegnati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) del 23 dicembre 2014;

Va evidenziato che, rispetto alle risorse assegnate alla prima annualità contrattuale a valere sul capitolo di Bilancio 7514 (300 milioni di €, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012 a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con decreto-legge n. 98/2011), nel corso del 2016 è stato operato un definanziamento pari a 21,4 milioni di euro.

2.5.1 Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di manutenzione straordinaria si analizzano, di seguito i dati forniti da RFI. Il quadro di sintesi della spesa effettuata per manutenzione straordinaria per il periodo 2012-2015 e riportato nella tabella seguente:

Tabella 2.5.2

Contabilizzazioni							
Annualità	Fabbisogno	Finanziato	2012	2013	2014	2015	Totale al 2015
Prima annualità (2012)	720	720	-	395	187	69	651
Seconda annualità (2013)	720	720			491	151	642
Terza annualità (2014)	720	720			57	468	524
Quarta annualità (2015)	720	500				339	339
Totale	2.880	2.660	-	395	735	1.027	2.157

(milioni di euro)

Giova ricordare che l'approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stata particolarmente articolata e complessa, con ovvi riflessi sulla efficacia ed operatività delle disposizioni contrattuali e sulla disponibilità delle risorse per l'avvio degli investimenti. Una prima quota della prima annualità (2012) è stata attivata, su richiesta del Gestore, al fine di assicurare continuità ai programmi di manutenzione e, quindi, alla sicurezza della circolazione, nel corso del 2013. Sotto il profilo dell'avanzamento delle attività di manutenzione straordinaria RFI riferisce che tali attività sono state, quindi, fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto.

Al programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risultano essere state erogate risorse per 2.177 milioni di €, come illustrato nella sottostante tabella 2.5.3.

Come riportato nella precedente tabella 2.5.2, rispetto a tale disponibilità risultano spese somme per circa 2.157 milioni di €, praticamente pari al totale delle risorse disponibili.

Tabella 2.5.3			EROGAZIONI DI CASSA				
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziate	2012	2013	2014	2015	Totale al 2015
MEF	Capitolo 1541	262			262	-	262
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	76	164
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		129	211
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300			289	11	300
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	185	338
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	500	500
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L.n.133/2014)	220			-	101	101
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015	500				301	301
Totale		2.660	-	82	792	1.303	2.177

(milioni di euro)

(*) Le risorse inizialmente appostate sul cap. 7514 del MIT, ai fini dell'erogazione sono state trasferite sul Capitolo 7122 del MEF

(°) Sul Capitolo 1514, nel corso del 2016, è stato operato un definanziamento pari a 21,4 milioni di euro

Il valore complessivo delle contabilizzazioni dell'intero periodo contrattuale, al 31/12/2015, come detto, è pari a circa 2.157 milioni di €. Nel solo 2015, il valore della spesa effettuata si attesta a 1.027 milioni di €: tale valore è superiore di circa il 40% al valore della spesa conseguita nell'anno precedente (735 milioni di € nel 2014). La spesa è stata ripartita: principalmente:

- circa il 58% per il settore armamento;
- circa il 23% per l'aumento produttività (interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale);
- circa il 9% per gli impianti tecnologici.

Analizziamo di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2015 delle singole annualità contrattuali.

Prima annualità del contratto (2012).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 91% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.4

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	713	651

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.5

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	14.555	14.555	12.796
Aumento produttività	158.609	158.609	157.005
Corpo stradale	420.895	417.292	374.497
Impianti tecnologici	69.330	68.230	60.555
Terminali e servizi	27.166	25.188	20.213
Trazione elettrica e SSE	29.446	29.446	26.286
TOTALE	720.000	713.320	651.352

(migliaia di euro)

Seconda annualità del contratto (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 91% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 98% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.6

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	702	642

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.7

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	22.878	22.450	19.997
Aumento produttività	197.549	197.549	196.243
Corpo stradale	373.206	362.919	328.631
Impianti tecnologici	60.036	59.469	49.357
Terminali e servizi	33.713	29.164	23.222
Trazione elettrica e SSE	32.618	30.930	24.835
TOTALE	720.000	702.481	642.284

(migliaia di euro)

Terza annualità del contratto (2014).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 92% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.8

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	660	524

(milioni di euro)

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
TOTALE	720.000	660.122	524.218

(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
TOTALE	720.000	469.421	339.378

(migliaia di euro)

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.

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 ≥ 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 $Tg \leq 40$	≤ 3 h	34	-146
Linee con $40 < Tg < 100$	≤ 2 h	30	-90
Linea con $Tg \geq 100$	≤ 1 h	25	-35
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	20	-10
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	30	0

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.

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.

Tabella 2.7.1

Elenco linee sospese
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

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'uopo 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 2015 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

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 vigore 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

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.

3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti

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

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 allegate 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 allegate 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";

- **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

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;

- ✓ **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 €**.

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.

3.1.2 Le tabelle dell'Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-16 – parte Investimenti.

A fronte delle suindicate modifiche del quadro finanziario l'articolazione dell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 per tipologia degli investimenti, risulta la seguente:

Tabella A:

- classe A00: **1.345 milioni di €** interamente finanziati per il completamento della manutenzione straordinaria del ciclo 2007-2011;
- classe A01: **29.830 milioni di €** per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge, di cui 6.187 M€ finanziati;
- classe A02: **6.026 milioni di €** per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, di cui M€ finanziati;
- classe A03: **6.079 milioni di €** per una serie di progetti destinati al superamento dei c.d. "colli di bottiglia", di cui 3.701 M€ finanziati;
- classe A04: **102.508 milioni di €** destinati al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sia convenzionale che dell'Alta Capacità, di cui 16.027 M€ finanziati;
- classe A05: **32.000 milioni di €** interamente finanziati per lo sviluppo della rete AV/AC Torino –Milano – Napoli.

Tabella B: **24.692 milioni di €** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali, di cui 10.899 milioni di € finanziati.

Tabella C: **0 €.** 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.

Tabella E: **30.797 milioni di €** è il valore aggiornato al 31/12/2014 delle opere ultimate.

Come già evidenziato ciascuna di queste categorie tipologiche di investimento si compone di due sezioni ben distinte di cui la prima è riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria (opere in corso) e la seconda è riferita alla parte programmatica del portafoglio, recando la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza al fine di rappresentare compiutamente le future occorrenze finanziarie da reperire nell'anno 2016 e oltre (opere programmatiche)

Nella sottostante Tabella 3.1.1 sono riportati in dettaglio i valori appena descritti.

Tabella 3.1.1

	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
<i>(valori in milioni di €)</i>			
A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	62.737	113.778	177.788
A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.345	0	1.345
A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	6.187	23.643	29.830
A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	3.477	2.550	6.026
A03-Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	3.701	2.378	6.079
A04- Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità	16.027	85.207	102.508
A05 - Sviluppo infrastrutturale della Rete AV/AC: Torino-Milano-Napoli	32.000	0	32.000
B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	10.899	13.793	24.692
C - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)	0	0	0
Totale Tabella A+ B+C	73.636	127.571	202.481
E - OPERE ULTIME	30.797	0	30.797
TOTALE GENERALE	104.432	127.571	233.278

A seguito delle modifiche del quadro finanziario (v. *supra*) intervenute, le opere programmate e gli investimenti in corso per il contratto di programma sono complessivamente pari a **202.481 milioni di €**.

La fase finanziaria in corso, completamente finanziata, ammonta quindi a **73.636 milioni di €**.

Con riferimento ai **programmi di investimento** contenuti nelle classi interne alle tabelle occorre segnalare che l'articolazione della tabella A è stata modificata rispetto a quanto previsto nel Contratto di programma suddividendo in più voci alcuni programmi (al fine di renderne più agevole la lettura analitica) e accorpandone altri.

Si riporta, di seguito, una breve descrizione di maggior dettaglio dei programmi di investimento contenuti nelle diverse classi.

Tabella A:

A00 - manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

Nella classe A00 dell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 sono riportati i costi e le risorse relativi ai cicli di manutenzione straordinaria residui per gli anni 2007-2011 fino ad esaurimento che ad oggi ammontano a **1.345 milioni di €**.

Ciò in quanto, come già detto, a partire dall'anno 2012 le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione straordinaria, sono confluite nel Contratto di Programma – parte Servizi che regola unitamente sia le attività di manutenzione ordinaria che straordinaria e i relativi stanziamenti.

A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge

Con riferimento agli interventi contenuti nella classe A01, a fronte di interventi in portafoglio pari a **29.830 milioni di €**, l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **6.187 milioni di €**, con un incremento di risorse assegnate di **1.200 milioni di €**.

Detta classe che originariamente conteneva soltanto cinque programmi con l'aggiornamento 2015 è stata riarticolata in 12 programmi di investimento esplicitati nella tabella 3.1.2.

Tabella 3.1.2

Programmi	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
A2004A - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno	2.209	8	48	2.257
A2004B - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: Rilevamento termico Boccole, controllo squilibrio carichi verticali e portuali multifunzionali	349	20	133	482
A2004C - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per la protezione dei passaggi a livello	194	88	907	1.100
A2004D - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: protezione dei cantieri e mezzi d'opera, dismissione contesti obsoleti, diagnostica impresenziata, protezione dai venti trasversali e sperimentazioni tecnologie innovative	333	293	124	456
A1013A - Idrogeologia (1^ Fase)	392	260	1.608	2.000
A1013B - Sismica (1^ Fase)	99	80	168	267
A1006 - Soppressione passaggi a livello	1.658	100	6.200	7.858
A1004A - Sicurezza in galleria	294	70	5.706	6.000
A1004B - Risanamento acustico	299	70	8.001	8.300
A1004C - Piano miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	170	120	690	860
A1004D - Altri interventi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge	91	91	59	150
A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100	0	0	100
Totale	6.187	1.200	23.643	29.830

(valori in milioni di €)

Confrontando per tali programmi di investimento la sezione che individua le coperture finanziarie con quella programmatica risulta evidente come, nonostante l'incremento di risorse assegnate di 1.200 milioni di €, le future occorrenze finanziarie da reperire consistono in quasi 3/4 del costo complessivo. Ciò è dovuto principalmente al fatto che, trattandosi appunto di un "Piano per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge"

non si può prescindere da una programmazione delle risorse di lungo periodo tenuto conto della complessità finanziaria e di realizzazione degli interventi stessi.

A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Il piano di efficientamento tecnologico delle Rete è volto al progressivo ammodernamento dell'attrezzaggio tecnologico degli impianti ferroviari dell'intera rete, al fine di adeguarla alle richieste del mercato, all'aumento della produttività ed al rinnovo degli impianti.

Con riferimento ai programmi di investimento contenuti nella classe A02, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.026 milioni di €**, l'importo complessivo finanziato che forma oggetto del contratto è pari a **3.477 milioni di €** con un incremento di risorse assegnate di **485 milioni di €**.

Tali risorse sono attribuite per un importo di 180 milioni di € al potenziamento tecnologico di alcune direttrici e nodi (linee Torino-Padova, Bologna-Padova, Bari-Lecce-Taranto, Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa, Tirrenica, Adriatica, area veneta e nodi di Napoli e Palermo).

Le altre voci sulle quali si concentrano le risorse previste dall'Aggiornamento sono il miglioramento dei sistemi informativi (35 milioni di €), della "Security" ovvero sia gli interventi a tutela dei viaggiatori e del patrimonio societario da eventi dannosi (30 milioni di €) e delle telecomunicazioni (25 milioni di €). Ulteriori 5 milioni di € sono, inoltre, destinati alle Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS). I restanti 210 milioni di € sono ricompresi nella voce interventi diffusi.

Nella successiva Tabella 3.1.3 è riportato il complesso dei programmi di investimento contenuti nella classe A02 dell'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016, le risorse assegnate a ciascuno di essi e le variazioni finanziarie intervenute in sede di aggiornamento.

Tabella 3.1.3

Programmi	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmata	Totale
A2001A - Tecnologie per la circolazione – potenziamento tecnologico direttrici e nodi (linee Torino-Padova, Bologna-Padova, Bari-Lecce-Taranto, Palermo-Messina, Messina-Catania-Siracusa, Tirrenica, Adriatica, area veneta e nodi di Napoli e Palermo).	1.434	180	1.014	2.447
A2001B - Tecnologie per la circolazione – interventi diffusi	882	210	447	1.330
A2005 - Telecomunicazioni e GSM-R	490	25	195	685
A2008 - Sviluppo Tecnologie Innovative	135	0	70	205
A2009 - Security	144	30	50	194
A2010 - Sistemi Informativi	215	35	120	335
A2011 - Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	176	5	654	830
Totale	3.477	485	2.550	6.026

(valori in milioni di €)

A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Con riferimento agli interventi contenuti nella classe A03, a fronte di interventi in portafoglio pari a **6.079 milioni di €** l'importo complessivo che forma oggetto del contratto è pari a **3.701 milioni di €** con un incremento di risorse assegnate di **1.502 milioni di €**.

Con riferimento agli interventi nelle aree metropolitane sono presenti in portafoglio interventi per **3.220 milioni di €** e formano oggetto del contratto interventi finanziati per **1.890 milioni di €**. L'aggiornamento prevede un incremento di **751 milioni di €** relativamente agli interventi nelle aree metropolitane (di cui 411 milioni di € per piano stazioni e ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane e 341 milioni di € per l'Upgrading delle aree metropolitane indicate nella Tabella 3.1.4

I principali interventi nelle aree metropolitane per i quali l'Aggiornamento 2015 contrattualizza nuovi finanziamenti sono i seguenti:

- nodo metropolitano di Roma: incremento di risorse per **165 milioni di €** con riferimento a: collegamento Valle Aurelia-Vigna Clara, potenziamento tecnologico nodo, ACC e PRG Tuscolana, Casilina e Ciampino, upgrade distanziamento tratte Casilina-Ciampino e Cesano-S.Pietro;
- nodo metropolitano di Firenze: incremento di risorse per **70 milioni di €** per il potenziamento tecnologico del nodo e upgrading PC Firenze-Roma;
- nodo di Milano: incremento di risorse per **46 milioni di €** per PRG e ACC Lambrate, Porta Garibaldi, Gallarate, Monza e Rho e per l'upgrading dei sistemi di distanziamento del nodo.
- nodo di Torino: incremento di risorse per **30 milioni di €** finalizzato all'upgrading del nodo di Torino (fermata S.Luigi, upgrade sistemi di distanziamento nodo, PRG Bra e progettazioni fermate SFM. PRG Chivasso ed upgrading Torino-Pinerolo).
- nodo di Bologna: incremento di risorse per **30 milioni di €** finalizzato all'upgrading del nodo di Bologna (PRG linea Bologna-Rimini).

Con riferimento agli interventi per i corridoi merci sono presenti in portafoglio interventi per **1.708 milioni di €** e formano oggetto del contratto interventi finanziati per **872 milioni di €**. L'aggiornamento prevede un incremento di **264 milioni di €** relativamente a tali corridoi. L'incremento più significativo di risorse è attribuito all'upgrading del corridoio Reno-Alpi per il quale sono destinate risorse ulteriori per **130 milioni di €**.

Con riferimento agli interventi per i corridoi viaggiatori sono presenti in portafoglio interventi per **1.152 milioni di €** e formano oggetto del contratto interventi finanziati per **940 milioni di €**. L'aggiornamento prevede un incremento di **487 milioni di €** relativamente a tali corridoi. Le ulteriori risorse (salvo **65 milioni di €** che incrementano le risorse per gli interventi diffusi) sono assegnate per interventi nuovi ossia l'upgrading tecnologico linea direttissima Firenze-Roma (**200 milioni di €**), upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica Milano-Bologna (**70 milioni di €**), upgrading tecnologico linea Genova-Ventimiglia (**50 milioni di €**) e upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli, Rete AV/AC e Convenzionale (**102 milioni di €**).

Tabella 3.1.4

Programmi	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
Aree Metropolitane	1.890	751	1.330	3.220
P080 - Upgrading nodo di Torino (fermata S.Luigi, upgrade sistemi di distanziamento nodo, PRG Bra e progettazioni fermate SFM. PRG Chivasso ed upgrading Torino-Pinerolo).	30	30	0	30
P054 - Upgrading nodo di Milano: (PRG e ACC Lambrate, Porta Garibaldi, Gallarate, Monza e Rho e per l'upgrade dei sistemi di distanziamento del nodo)	356	46	0	356
P075 - Upgrading nodo di Venezia: (PRG Venezia Santa Lucia e nuovo blocco Venezia Mestre-Venezia Santa Lucia)	40	0	0	40
P112 - Upgrading del nodo di Bologna (PRG linea Bologna-Rimini)	30	30	0	30
P076 - Upgrading nodo di Firenze: potenziamento tecnologico del nodo e upgrading PC Firenze-Roma	100	70	0	100
P053 - Upgrading nodo di Roma: (collegamento Valle Aurelia-Vigna Clara, potenziamento tecnologico nodo, ACC e PRG Tuscolana, Casilina e Ciampino, upgrade distanziamento tratte Casilina-Ciampino e Cesano-S.Pietro)	688	165	0	688
P055 - Piano stazioni ed ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	647	411	1.330	1.977
Corridoi merci	872	264	836	1.708
P056 - Upgrading corridoio Reno-Alpi	398	130	0	398
P057A - Upgrading corridoio Mediterraneo	23	10	0	23
P057B - Upgrading corridoio Baltico-Adriatico	45	25	0	45
P058A - Upgrading corridoio Scan-Med - porti del Tirreno	187	20	0	187
P058B - Upgrading corridoio Scan-Med - porti Adriatico e Mezzogiorno	50	20	0	50
P060 - Infrastrutturazione porti e terminali	150	40	380	530
P063 - Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico merci	19	19	456	475
Corridoi viaggiatori	940	487	212	1.152
P067 - Velocizzazione Milano-Venezia e Venezia-Trieste (interventi sui punti singoli e upgrading sistemi di distanziamento)	35	0	0	35
P120 - Upgrading tecnologico linea Genova-Ventimiglia	50	50	0	50
P071 - Upgrading infrastrutturale linea storica Milano-Bologna	70	70	0	70
P090 - Upgrading tecnologico linea DD Firenze-Roma (adeguamento armamento e TE per la velocizzazione della linea)	200	200	0	200
P094 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli Rete AV/AC e Convenzionale	102	102	0	102
P072 - Upgrading e potenziamento tecnologico Napoli-Bari/Lecce-Taranto	321	0	0	321
P073 - Upgrading e potenziamento tecnologico Salerno-Reggio Calabria (velocizzazione direttrice Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti)	40	0	0	40
P074 - Upgrading e potenziamento tecnologico linee Sicilia (interventi sui punti singoli e velocizzazione impianti)	48	0	0	48
P069 - Ulteriori interventi per lo sviluppo traffico passeggeri	74	65	212	286
Totale	3.701	1.502	2.378	6.079

(valori in milioni di €)

A04 -Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità

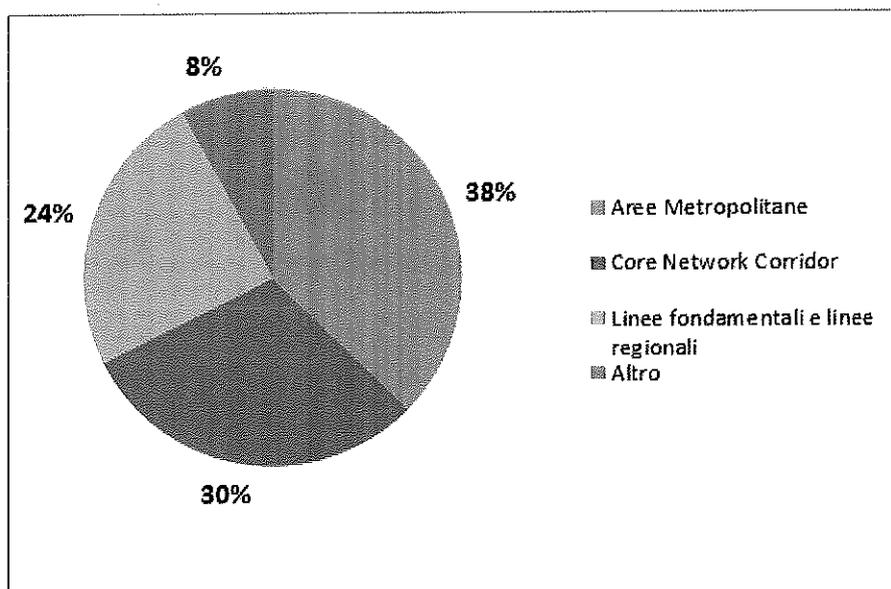
Con riferimento agli interventi contenuti nella classe A04, a fronte di interventi in portafoglio pari a **102.508 milioni di €**, l'importo complessivo finanziato che forma oggetto del contratto è pari a **16.027 milioni di €**, con un incremento di risorse assegnate di **1.294 milioni di €**, come riportato nella Tabella 3.1.5 nella quale si rappresenta la suddivisione dei finanziamenti e delle variazioni previste dall'Aggiornamento in esame nei singoli programmi di investimento.

Tabella 3.1.5

Programmi	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	Variazioni coperture finanziarie complessive	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
Aree Metropolitane	5.988	514	13.410	19.398
Core Network Corridor	4.857	112	55.305	60.162
Core Network e altre linee fondamentali	2.025	5	6.139	8.164
Linee regionali	1.876	349	10.771	12.647
Interventi diffusi	1.281	314	856	2.137
Totale	16.027	1.294	86.481	102.508

(valori in milioni di €)

Dall'analisi della composizione degli investimenti infrastrutturali si evidenzia che il 38% dei potenziamenti infrastrutturali è in corso sulle Aree Metropolitane, il 30% sui Core Network Corridor, il 24% ricade nelle linee di adduzione al Core Network e altre mentre la restante parte è relativa ad opere minori (8%).



A 05 - Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano - Napoli

Per lo sviluppo della rete infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano – Napoli, l'Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-2016 conferma un costo complessivo, già integralmente coperto, per **32 miliardi di €**, analogamente a quanto già previsto nel Contratto di programma.

Pur non registrandosi variazioni nel costo totale dell'investimento si registrano tuttavia variazioni nel costo delle singole tratte e nodi come rappresentato nella Tabella 3.1.6

Tabella 3.1.6

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale			Descrizione
	2014	2015	Delta Costo 2015 vs 2014	
Tratta Torino-Milano	7.644	7.653	10	Spostamento del Posto Centrale della linea AV/AC Torino-Milano da Settimo Torinese a Milano Greco e l'upgrading dell'ERTMS della linea stessa
Tratta Milano-Bologna	7.035	7.043	8	Maggiori costi connessi alla realizzazione degli interventi di viabilità sostitutiva di PL sulla linea Fidenza-Cremona e alle barriere antirumore integrative in comune di Anzola
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.720	-	
Tratta Roma-Firenze	519	505	-14	Stralcio dal perimetro del progetto dell'interconnessione di Borghetto.
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.905	-	
Nodo di Torino	3	3	-	
Nodo di Milano	44	44	-	
Nodo di Bologna	2.019	2.019	-	
Nodo di Firenze	1.751	1.612	-139	Il costo del progetto è stato riportato al valore previsto degli impegni in essere
Nodo di Roma	764	764	-	
Nodo di Napoli	504	504	-	
Materiali di scorta	11	11	-	
Contingecies	81	217	135	
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000	0,0	

(valori in milioni di €)

Tabella B:

Investimenti realizzati per lotti costruttivi.

La Tabella B del CdP-I 2012-16 disciplina gli "interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali". Si tratta della fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232 della legge n. 191/2009 (finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro.

In tali casi la disposizione consente infatti l'individuazione di specifici "lotti costruttivi". I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze. Per tali opere, il CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232.

Il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

Con la Legge di Stabilità 2014 (L. n. 147/2013), in particolare con l'art. 1 comma 76, sono state stanziati complessivamente risorse per **1.800 milioni di €**; a seguito di questo stanziamento, rispetto alla tabella "lotti costruttivi non funzionali" (A1) del CdP-I 2007/2011-aggiornamento 2010/2011, sono stati inseriti nella Tabella B (ex A1) nel CdP-I 2012-2016 anche i seguenti interventi:

- linea AV/AC Napoli-Bari: raddoppio Apice-Osara, primo lotto costruttivo del valore di **768 milioni di €**;
- linea Milano-Venezia: tratta Brescia-Verona, primo lotto costruttivo del valore di **768 milioni di €**.
- Linea AV/AC Verona-Padova: subtratta Verona-Vicenza, primo lotto costruttivo del valore di **369 milioni di €**.

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-2016, sono state emanate ulteriori disposizioni normative, nello specifico la Legge n°164 dell'11 novembre 2014 (*c.d. Decreto "Sblocca Italia"*) e la Legge di Stabilità 2015 (L. n.190/2014), che hanno stanziato ulteriori risorse per il finanziamento di lotti costruttivi contrattualizzate poi nell'aggiornamento 2015 del CdP-I.

In deroga alla disciplina generale di cui legge n. 191/2009, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia, Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, Nuovo Tunnel ferroviario del Brennero), il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

I progetti che sono entrati inizialmente in tale meccanismo di finanziamento sono:

- linea AV/AC Treviglio – Brescia, lotti 1 e 2;
- linea AV/AC Milano-Genova, "Terzo Valico dei Giovi";
- nuovo Valico del Brennero - quota italiana

L'Aggiornamento 2015 al Contratto di programma prevede rispetto a tali opere ulteriori finanziamenti per **4.469 milioni di €**, così articolati:

- con riferimento al Corridoio Reno-Alpi, 600 milioni di euro assegnati per il progetto del terzo valico di Giovi. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 6.200 milioni di €, con disponibilità, a seguito dell'assegnazione delle nuove risorse, per 2.187 milioni di €.
- con riferimento al Corridoio Mediterraneo sono assegnati 1.500 milioni di €, per la tratta Brescia-Verona, nell'ambito del collegamento AV Milano-Verona (costo complessivo della tratta 3.954 milioni di €, costi coperti 2.268 milioni di €) e 1.500 milioni di € per la subtratta Verona-bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza (costo complessivo linea Verona-Padova, aggiornato dall'accordo tra Ministero e RFI del 9 dicembre 2014, 4.153 milioni di €, costi coperti 1.869 milioni di €).
- con riferimento al Corridoio Scandinavia - Mediterraneo: al nuovo valico del Brennero sono assegnati 869 milioni di € (oltre agli 840 milioni di € provenienti dalle risorse statali vi sono anche 29 milioni di € derivanti da finanziamenti degli enti locali). Con riguardo a tale opera si segnala che la stessa ha registrato una riduzione del costo da 4.865 milioni di € a 4.400 milioni di € (derivante dall'applicazione di un coefficiente inflattivo più contenuto rispetto a quello precedente). Le risorse disponibili sono pari a 1.757 milioni di €.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi a costi totali, coperture finanziarie e gli impegni programmatici che lo Stato ha assunto a garanzia della completa realizzazione di queste tipologie di opere.

Tabella 3.1.7

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale	CdP 2012-2016 coperture	Finanziamen ti Sblocca Italia	Finanzia menti EE.LL.	Finanzia menti Legge di Stabilità 2015	TOT. FINANZIAME NTI	Definanz iamenti	SALDO	Agg. 2015 copertu re	Fabb. residuo
Terzo Valico dei Giovi	6.200	1.587	200	0	400	600		600	2.187	4.013
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050	2.050	0	0	0	0		0	2.050	0
Tratta AV/AC Brescia-Verona	3.954	768	0	0	1.500	1.500		1.500	2.268	1.686
Subtratta AV/AC Verona-Vicenza	4.153	369	90	0	1.500	1.590	-90	1.500	1.869	2.284
Subtratta AV/AC Vicenza-Padova	1.249	0	0	0	0	0		0	0	1.249
Tunnel di Base del Brennero	4.400	888	270	29	570	869		869	1.757	2.643
Raddoppio Apice-Orsara	2.686	768	0	0	0	0		0	768	1.918
TOTALE	24.692	6.430	560	29	3.970	4.559	-90	4.469	10.899	13.793

(valori in milioni di €)

Informazioni di maggior dettaglio sui progetti sopra riportati, sono reperibili nella Relazione redatta dal Gestore.

Tabella C :

Partecipazioni societarie

Nell'Aggiornamento 2015 del CdP-I si è proceduto al trasferimento della gestione contrattuale del progetto "Nuova linea Torino-Lione" a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., con conseguente trasferimento delle coperture finanziarie pari a **3.275 milioni di €**, in quanto nel mese di febbraio 2015 lo Stato Italiano e lo Stato Francese hanno dato vita ad un nuovo soggetto promotore incaricato – oltre che del completamento degli studi e della progettazione – anche della realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione. Il soggetto promotore, denominato TELT Sas, è una società di diritto francese partecipata non più da RFI S.p.A. bensì da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Ciononostante, nell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti viene comunque conservata la Tabella C – Partecipazioni societarie, per memoria.

Per la gestione dei rapporti finanziari tra le parti, come definiti negli accordi intergovernativi italo-francesi, è necessario il perfezionamento di un nuovo Contratto specifico con lo Stato Italiano.

3.2 Lo stato di attuazione degli investimenti

Nella sezione che segue si procederà ad illustrare lo stato dei finanziamenti, per competenza e per cassa, assegnati al Gestore per l'attuazione del programma di investimenti ricompreso nel Contratto di Programma 2012 -2016 - parte Investimenti e lo stato di attuazione dei medesimi, aggiornato con i dati a consuntivo al 31 dicembre 2015.

I dati in parola sono stati consolidati dal Gestore al termine del primo semestre del 2016.

3.2.1 I finanziamenti per competenza (esclusa AV/AC TO-MI-NA)

Di seguito viene illustrato il prospetto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziato dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, EE.LL.) per la Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA) e contrattualizzate con l'Aggiornamento 2015 in esame.

Le coperture finanziarie con l'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma - parte Investimenti 2012 -2016 hanno raggiunto il valore complessivo di **41.636 milioni di €**, così ripartiti:

- 30.737 milioni di € per le opere in corso (Tabella A) - (esclusa AV/AC TO-MI-NA)
- 10.899 milioni di € per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B);
-

Si riporta di seguito la Tabella 3.2.1, che indica lo stato aggiornato dei finanziamenti del CdP-I.

Tabella 3.2.1

Tabelle Aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16	Coperture di competenza contrattualizzate					
	Totale competenza CdP 2012-16	Trasferimenti in "Tabella E" e altre variazioni	Risorse aggiuntive Aggiornamento 2015	Definanziamenti	Riclassifiche	Tot. competenza Agg. 2015-CdP 2012-16
Fase finanziaria in corso - (Tabella A) (esclusa AV/AC TO-MI-NA)	28.694	(2.460)	5.417	(915)		30.737
Investimenti realizzati per lotti costruttivi - (Tabella B)	6.430		4.559	(90)		10.899
Partecipazioni Societarie - (Tabella C)	3.275		0	0	(3.275)	0
Totale	38.399	(2.460)	9.976	(1.005)	(3.275)	41.636

(valori in milioni di €)

In particolare la tabella 3.2.1. mostra che con l'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, il valore delle coperture (esclusa AV/AC TO-MI-NA) è passato da **38.399 milioni di € a 41.636 milioni di €**, per effetto delle variazioni alle risorse finanziarie dovute principalmente al trasferimento in Tabella E di opere ultimate per 2.460 milioni di €, un definanziamento pari a 1.005 milioni di €, il trasferimento della competenza dell'investimento per la nuova linea Torino-Lione a Ferrovie dello Stato Italiane spa per 3.275 milioni di € e alla contrattualizzazione di risorse aggiuntive per 9.976 milioni di €.

Le riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di 1.005 milioni di €, sono ripartite nel modo seguente:

- **550 milioni di €**, per gli effetti della Legge di Stabilità 2015 – Tabella E sul capitolo di bilancio (cap.) 7122, nell’ambito delle spese rimodulabili delle missioni di 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 € 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 € sul pg 6**, dedicato alla tratta Canello – Frasso Telesino, AV Napoli-Bari;
 - ✓ **90 milioni di € sul pg 7**, relativi ai lotti costruttivi Milano-Verona-Padova e Napoli-Bari;
 - ✓ **135 milioni di € sul pg 8**, relativo alla Velocizzazione della linea Adriatica.
- **15 milioni di €**, 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 €**, 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;
- **72 milioni di €** sul capitolo 7060 MIT, il suddetto definanziamento è derivante dal disposto del Decreto interministeriale MIT/MEF n.405 del 16/11/2012 che ha revocato, a tutti gli interventi interessati dal Decreto Interministeriale n. 22589 del 30.12.2004 con cui sono stati concessi contributi quindicennali per la copertura dei fabbisogni relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare di progetti inseriti nel Programma di Infrastrutture Strategiche (PIS), le 9 annualità ancora disponibili dei finanziamenti originariamente assegnati e ha dichiarato perenti le sei annualità dal 2004 al 2009. Nel CdP-I 2012-16 si era ipotizzato di coprire tali perdite con l’eccedenza di fondi di legge Obiettivo non utilizzati per il pagamento degli oneri finanziari ma tale ipotesi è stata dichiarata dal MIT non percorribile;
- **51 milioni di €** su risorse relative al finanziamento di cui alle LL. 341/1995, 641/1196 e 135/1997 c.d. fondi per “aree depresse” a valere sul capitolo 7569 “somme per il pagamento dei residui passivi perenti di spese in conto capitale per i quali risulta soppresso il capitolo di provenienza” ridotti per la mancata operatività delle risorse;

- **16 milioni di €** 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 da parte del MISE;
- **200 milioni di €** 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 €** risorse relative ad opere finanziate dalla UE per il ciclo di programmazione 2007-2013, ridotte sulla base della valutazione intermedia sull'avanzamento del programma (mid-term review) e della valutazione delle schede Grandi progetti da parte della Commissione Europea;
- **9 milioni di €** di riduzione di risorse relative ad opere cofinanziate da Enti Locali ed altro.

La composizione attuale delle coperture finanziarie riportata nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012 -2016, è rappresentata nella successiva Tabella 3.2.2, articolata per capitoli di bilancio.

3.2.2 I finanziamenti per cassa

Di seguito si riporta il prospetto delle risorse erogate per cassa al Gestore alla data del 31 dicembre 2015, per l'attuazione dei programmi di investimento contenuti nel CdP-I, a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto.

Coerentemente con quanto fatto nel descrivere gli stanziamenti di competenza nel precedente paragrafo, sono state escluse dal quadro complessivo le risorse relative agli interventi già conclusi.

Le risorse complessivamente erogate al 31 dicembre 2015 sono pari complessivamente a **23.684 milioni di €**, corrispondenti a circa il 57% degli stanziamenti di competenza complessivi.

Le risorse erogate nel corso dell'anno 2015, sono state pari a **2.429 milioni di €**, così ripartite:

- **1.536 milioni di €** a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 1.493 milioni di €, sul capitolo 7122/pg. 2 di cui 1.259 milioni di € relativi a crediti pregressi e 234 milioni di € quale quota parte di risorse assegnate originariamente al Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – cap.7514/MIT e destinate alla manutenzione straordinaria e alla sicurezza trasferite a favore del capitolo MEF 7122;
 - 5 milioni di €, sul capitolo MEF 7122/pg.1;
 - 38 milioni di €, sul capitolo MEF 7122/pg.8.
- **3 milioni di €** recato da diversi provvedimenti legislativi sul capitolo di bilancio MEF 7123 relativi a crediti pregressi;
- **95 milioni di €** a valere sul Fondo costituito ai sensi del decreto-legge 69/2013 – capitolo 7540/MIT e destinati ai progetti individuati con il Decreto MIT/MEF 17.07.2013 n° 268;
- **140 milioni di €** relativi ad incassi su risorse di Legge Obiettivo (cap. 7060);
- **185 milioni di €** relativi ad incassi a valere sul Fondo Infrastrutture e Stradali – cap. 7515/MIT e destinati alla Linea Treviglio – Brescia, II lotto;
- **275 milioni di €** recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 189 milioni di € derivanti da incassi relativi al Programma PON - FESR;
 - 86 milioni di € derivanti da incassi comunitari relativi a risorse TEN-T;
- **192 milioni di €** derivanti da Enti terzi (EE.LL, operazioni di autofinanziamento).

L'ammontare complessivo, pari a 23.684 milioni di €, include la somma di 1.118 milioni di € che comprende l'operazione di anticipazione finanziaria eseguita a valere su quota parte dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 975), pari a complessivi 1.500 milioni di € e destinati alla rete convenzionale.

A valere su tale stanziamento sono stati erogati 100 milioni di € per ogni annualità dal 2007 al 2015 (per un totale di 900 milioni di € tutti destinati alla copertura della rata del servizio del debito relativo alla citata operazione di anticipazione finanziaria)

Nella sottostante tabella 3.2.3 è riportato il quadro delle erogazioni in parola, suddivise in base ai capitoli di Bilancio.

Tabella 3.2.3

CATEGORIA	DESCRIZIONE FONTO	MONTAGGI IMPIEGATI (M) CANTIERI (C) 2015 (M+C) 711.222.493,6	milioni di euro			
			Categorie di interventi ammessi Programmi 2014-2020 (M+C)			
			2015	2014-2020	2015	
Fonti Stato	CAP. 7122 - P.G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	1.228	5	0%	5	
	CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	18.949	16.117	85%	1.493	
	CAP. 7122 - P.G. 4 INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 "emergenze ambientali")	1.085	-	-	-	
	CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	75	-	-	-	
	CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSA TELESINO VITULANO - APICE ORSARA	4.710	-	-	-	
	CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATIVO BOLOGNA LECCE	215	38	18%	38	
	Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	26.262	16.160	62%	1.536	
	7123	Legge 30/98	203	-	-	-
		Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.059	-	-	-
		Legge 194/98	3	1.399	100%	3
		Legge 472/1999	84	-	-	-
	7120	Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48	-	-	-
		Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120	460	460	100%	-
	7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	100%	-
	7242	Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	100%	-
	7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510	109	21%	95
		Legge 64 / 86	41	8	19%	-
	8425	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2009	207	-	-	-
		Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 per il Piano per il sud	1.030	4	0%	4
	7549	Legge 343/95	1	-	-	-
		Legge 643/1996	1	-	-	-
		Legge 135/1997	23	41	100%	-
Legge 208/98		15	-	-	-	
7060	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	176	-	-	-	
	Legge Obiettivo 2009	935	375	40%	140	
7515	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	925	418	45%	185	
7518	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	465	58	12%	-	
7493	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.592	-	-	-	
	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35	35	100%	-	
7563	Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure	225	-	0%	-	
7516	Decreto Legge 133/2014 - Sblocca Italia	864	-	0%	-	
	Subtotale altre Fonti Stato	10.660	4.666	44%	426	
Altre Fonti	Fonti comunitarie	2.672	1.920	72%	275	
	Risorse da terzi (E.E.L., Altri Enti finanziatori e altro)	2.041	938	46%	192	
Totale Fonti Convenzionali (M)		41.011	23.693	57%	2.429	

3.2.3 I finanziamenti per la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Si riporta di seguito la situazione dei finanziamenti del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, con particolare riferimento alle risorse di natura pubblica previste a copertura dell'investimento.

In merito si ricorda che in sede di aggiornamento 2009 è stato operato un definanziamento che ha riguardato le disponibilità residue, rimaste iscritte sul capitolo 7122 e non riportate nel Contratto, per la copertura degli oneri finanziari AV/AC relativi al sistema di finanziamento ISPA cessato a seguito della soppressione della Società Infrastrutture S.p.A. e del passaggio alla Cassa Depositi e Prestiti di tutti i diritti e i rapporti giuridici in essere (Legge Finanziaria 2006).

A seguito di tale definanziamento, il totale degli stanziamenti pubblici per competenza destinati al progetto alla data del 31 dicembre 2015, è pari a **32.623 milioni di €** e ripartito secondo i seguenti impieghi:

- 27.805 milioni di € a copertura del costo d'investimento, quale somma di 27.274 M€ di fonti Stato e di 530 milioni di € di risorse comunitarie (comprendenti anche circa 119 M€ del Fondo di rotazione nazionale);
- 4.818 milioni di € per impieghi di natura finanziaria connessi al modello di finanziamento che ha previsto il ricorso al settore creditizio per una parte del fabbisogno.

Nella successiva tabella 3.2.4 viene riportata l'articolazione delle singole fonti di finanziamento e la loro destinazione per impieghi.

A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni complessivamente ricevute al 31 dicembre 2015 sono state pari a **29.885 milioni di €**, di cui 29.354 milioni di € a valere su fonti Stato e 531 milioni di € su fonti comunitarie.

L'ammontare indicato include la somma di 1.162 milioni di € dell'operazione di anticipazione finanziaria eseguita a valere su quota parte dei contributi quindicennali stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 975), pari a complessivi 1.500 milioni di €.

Tabella 3.2.4

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE				
	Stanziate	di cui opere	di cui altri impieghi	Al 31.12.2013	anno 2014	al 31.12.2014	Anno 2015	al 31.12.2015
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		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	560							
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per I.116 (3° Addendum)	(6.430)							
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Prel. IV Addendum	763		763	649		649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	(346)		(346)					
Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post defianziamento 2009)	7.019	5.128	1.891	7.019	-	7.019		7.019
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.500	1.162	338	1.162		1.162		1.162
LF 2007 (art.1 comma 964) (**)	8.092	6.121	1.971	4.892	400	5.292	400	5.692
LF 2007 (art.1 comma 964) - Accollo Debito ISPA	13.063	13.063	-	13.063		13.063		13.063
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	28.554	400	28.954	400	29.354
Fonti comunitarie	530	530	-	529	-	529	2	531
Totale fonti pubbliche	32.622	27.805	4.818	29.083	400	29.483	402	29.885

(valori in milioni di €)

3.2.4 La Legge Obiettivo

La Legge n.443/2001 e la successiva Delibera CIPE n.121/2001 (poi aggiornata con Delibera del medesimo Comitato n.130/2006) hanno definito il programma degli interventi infrastrutturali prioritari per il Paese.

Con l'art. 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, è stato disposto che, in allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF), da presentare entro aprile di ogni anno al Parlamento, venga presentato anche il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e lo stato di avanzamento relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture), pur mantenendo la procedura di approvazione del Programma secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della L. 443/2001.

L'ultimo documento, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è l'XI Allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento del documento di economia e finanza (DEF) 2013 sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

Successivamente, l'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 13 novembre 2015, ha individuato solo 25 opere prioritarie sulle quali convogliare le risorse pubbliche disponibili e definito che, in merito alle altre opere del Programma Infrastrutture Strategiche a valle di un approfondito confronto con le Regioni, avviato a dicembre 2015, sarà previsto un aggiornamento sullo stato di avanzamento.

Nella tabella che segue è evidenziato il valore dei progetti che sono soggetti al regime normativo e autorizzativo appositamente definito dalla Legge Obiettivo e dai successivi atti ad essa collegati, pari a **78.110 milioni** di euro, che rappresenta il 39% del costo dell'intero portafoglio dell'Aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016, esclusi gli investimenti ultimati.

Tabella 3.2.5

Tabella CdP	Costo totale Aggiornamento 2015 del CdP 2012-2016	di cui Legge Obiettivo
Tab. A - Investimenti in corso	145.789	53.417
Tab. B - Lotti Costruttivi (*)	24.692	24.692
Rete AV/AC TO-MI-NA	32.000	-
Totale	202.481	78.110

(valori in milioni di €)

(*) Si precisa che è incluso il Nuovo Valico del Brennero

Nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 si è proceduto allo stralcio dell'investimento "Nuova linea Torino-Lione" con conseguente trasferimento delle relative coperture finanziarie pari a 3.275 milioni di euro a Ferrovie dello Stato SpA, in coerenza con la creazione del nuovo Promotore Pubblico Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas (TELT). Conseguentemente, facendo riferimento all'insieme dei progetti che hanno seguito iter di Legge Obiettivo le coperture disponibili nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 risultano essere pari a 16.139 milioni di euro, che rappresentano circa il 21% del costo complessivo previsto, e sono articolate come mostrato dalla seguente tabella:

Tabella 3.2.6

Tabella del CdP	Costo totale Aggiornamento 2015 del CdP 2012-2016	Totale coperture	Legge Obiettivo	Altre fonti Statali	Fonti Comunitarie	Terzi	Fabbisogno residuo
Tab. A - Investimenti in corso	53.417	5.239	277	3.460	1.501	2	48.178
Tab. B - Lotti Costruttivi	24.692	10.899	835	9.621	391	53	13.793
Totale	78.110	16.139	1.112	13.080	1.891	55	61.971

(valori in milioni di €)

L'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 riporta, per tali progetti, finanziamenti riferiti alla fonte Legge Obiettivo pari a 1.112 milioni di euro, ossia contributi assegnati dal CIPE in sede di approvazione dei progetti.

3.2.5 Lo stato di attuazione della spesa: le contabilizzazioni

Si illustra nel seguito lo stato di attuazione della spesa aggiornato al 31 dicembre 2015 sugli investimenti realizzati dal Gestore dell'infrastruttura nell'ambito del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016.

I dati riferiti alle contabilizzazioni realizzate negli anni precedenti sono riportati in aggregato fino al 2011 e, considerato il periodo di validità del Contatto vigente (dal 2012 al 2016), singolarmente per ciascun anno successivo.

3.2.5.1 Lo stato di attuazione degli investimenti sulla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA)

Nel corso del 2015 la spesa per le opere della Rete Convenzionale/Alta Capacità iscritte nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016, è stata pari a **2.381 milioni di euro**, articolata nel modo seguente:

- **1.645 milioni di €** per il portafoglio investimenti in corso e programmatici (Tabelle A00/A01/02/03/04), pari al 69% del totale annuo;
- **736 milioni di €** relativi agli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B) pari al 31% del totale annuo.

Nella tabella sottostante si rappresentano le contabilizzazioni per classi di investimento.

Tabella 3.2.7

Tabelle CdP-I	Costo Opere	Contabilizzazioni							
		al 2011	2012	2013	2014	2015	Al 2015	al 2015 (netto ultimati)	Avanzamento % al 2015
Tabella A - Portafoglio investimenti in corso	30.737	11.836	1.894	1.301	1.281	1.645	17.957	15.497	50%
<i>A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</i>	<i>1.345</i>	<i>175</i>	<i>816</i>	<i>399</i>	<i>178</i>	<i>119</i>	<i>1.688</i>	<i>1.183</i>	<i>88%</i>
<i>A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge</i>	<i>6.187</i>	<i>3.678</i>	<i>157</i>	<i>156</i>	<i>153</i>	<i>282</i>	<i>4.425</i>	<i>4.145</i>	<i>67%</i>
<i>A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento</i>	<i>3.477</i>	<i>1.642</i>	<i>226</i>	<i>281</i>	<i>260</i>	<i>299</i>	<i>2.709</i>	<i>1.865</i>	<i>54%</i>
<i>A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia</i>	<i>3.701</i>	<i>206</i>	<i>49</i>	<i>68</i>	<i>110</i>	<i>194</i>	<i>626</i>	<i>533</i>	<i>14%</i>
<i>A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC</i>	<i>16.027</i>	<i>6.135</i>	<i>646</i>	<i>397</i>	<i>579</i>	<i>752</i>	<i>8.509</i>	<i>7.772</i>	<i>48%</i>
Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	10.899	575	290	403	674	736	2.678	2.678	25%
Totale Aggiornamento 2015 del CdP-I	41.636	12.411	2.184	1.704	1.955	2.381	20.635	18.175	44%

(valori in milioni di €)

Il volume globale degli investimenti risulta in ripresa rispetto al dato dell'esercizio precedente, con un incremento di **389 milioni di euro** rispetto al 2014.

Si rammenta che il valore del costo di realizzazione della nuova linea Torino-Lione e le relative contabilizzazioni sono stati espunti dalla tabella, in quanto il progetto sarà oggetto di specifico contratto di Programma (*v. su*)

Si registra la contrazione dei volumi di spesa sulla manutenzione straordinaria ciclo 2007-2011, dovuta alla sostanziale conclusione del programma. Parimenti si registra l'accelerazione degli interventi di sviluppo infrastrutturale sulla Rete Convenzionale (tabella A04), l'avvio di nuovi interventi "leggeri" nonché una notevole accelerazione degli investimenti per la sicurezza e gli obblighi di legge.

Con particolare riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale facenti parte del paniere di progetti oggetto di misurazione delle performance del Gestore si segnala che, nel complesso, la produzione registrata nell'anno 2015 è risultata superiore al valore obiettivo, in coerenza con il dato complessivo della tabella A04.

Tra le puntuali difficoltà operative registrate sulle singole iniziative, oggetto di specifica comunicazione in adempimento a quanto previsto all'articolo 8 del CdP-I, assumono particolare rilevanza le difficoltà finanziarie di alcuni appaltatori che hanno comportato il rallentamento della produzione, imprevisti geologici che hanno comportato la riprogrammazione di attività di scavo gallerie, espropri nonché difficoltà nell'approvvigionamento materiali di armamento.

Si esamina di seguito, in particolare, il volume delle contabilizzazioni registrato sulle singole tabelle dell'Aggiornamento 2015 del CdP-I.

Tabella A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011):

Relativamente agli interventi a completamento della programmazione 2007-2011, finanziati dal Contratto di Programma - parte Investimenti, il consuntivo per l'anno 2015 è pari a **119 milioni di €**. Come detto, il volume delle contabilizzazioni è diminuito, in quanto il programma è ormai giunto quasi al completamento.

Tabella A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge: Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge per l'anno 2015 è pari a **282 milioni di €**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Figura 3.2.1

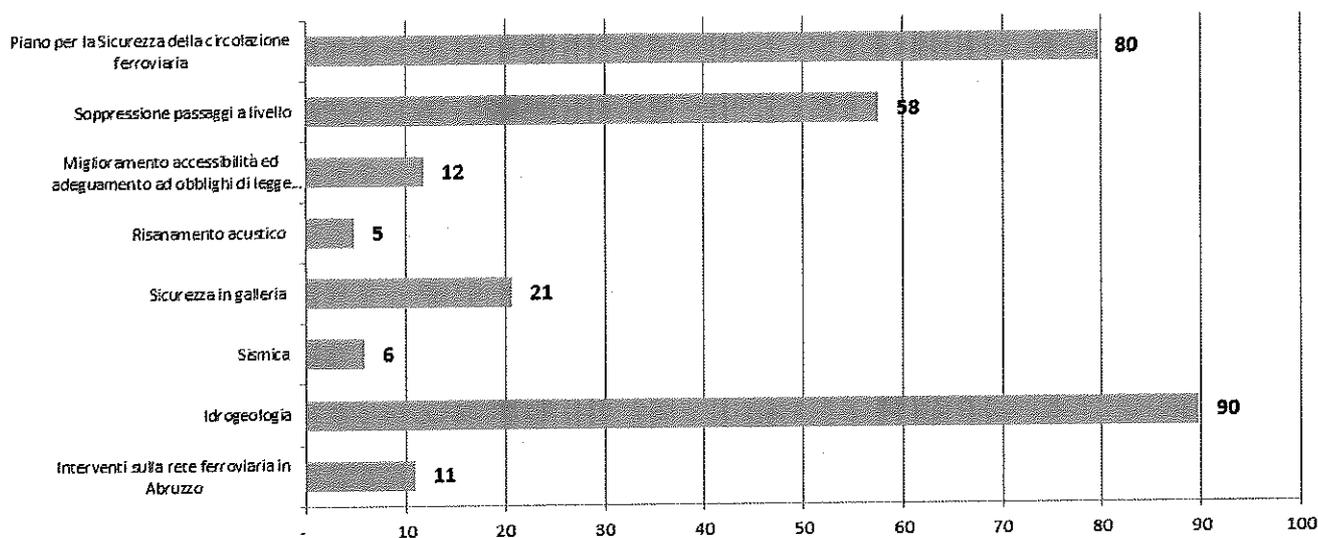


Tabella A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento:

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2015 è pari a **299 milioni di €**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Figura 3.2.2

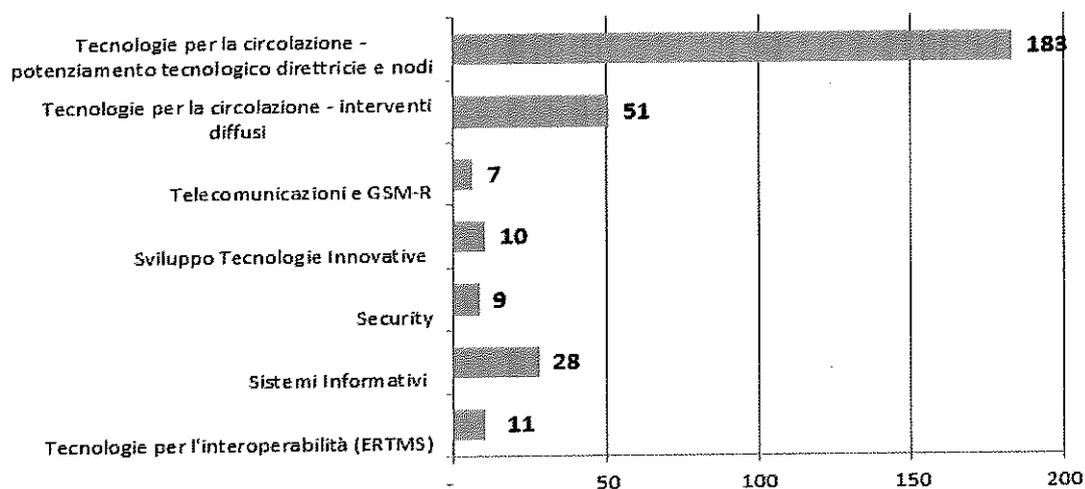


Tabella A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia: Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di upgrading infrastrutturale e tecnologico finalizzato al superamento dei colli di bottiglia capacitativi e prestazionali per l'anno 2015 è pari a **194 milioni di €**, ripartiti come segue:

Figura 3.2.3

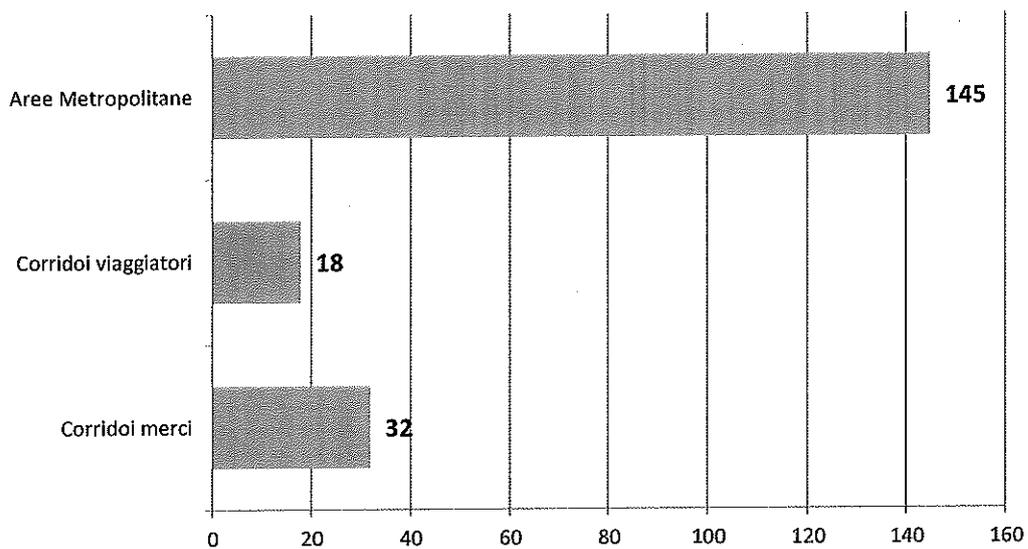
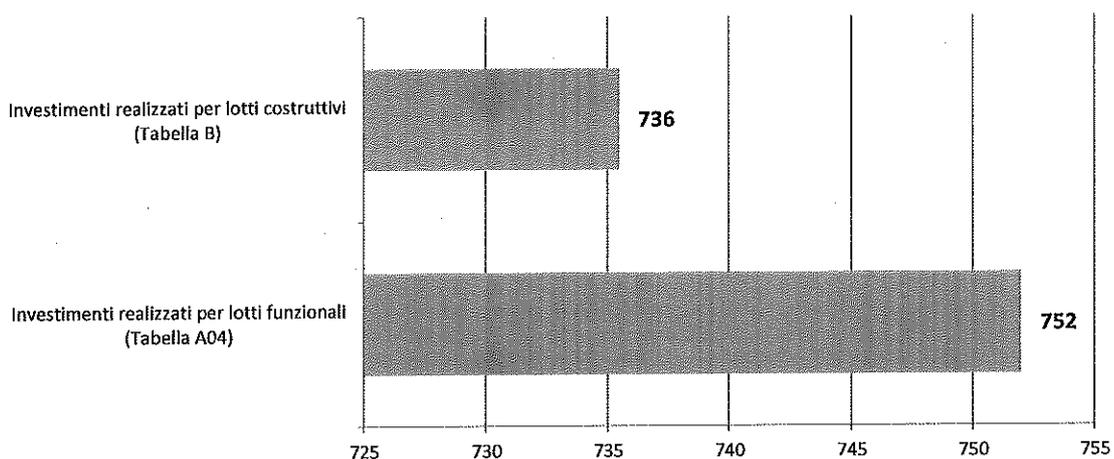


Tabella A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC

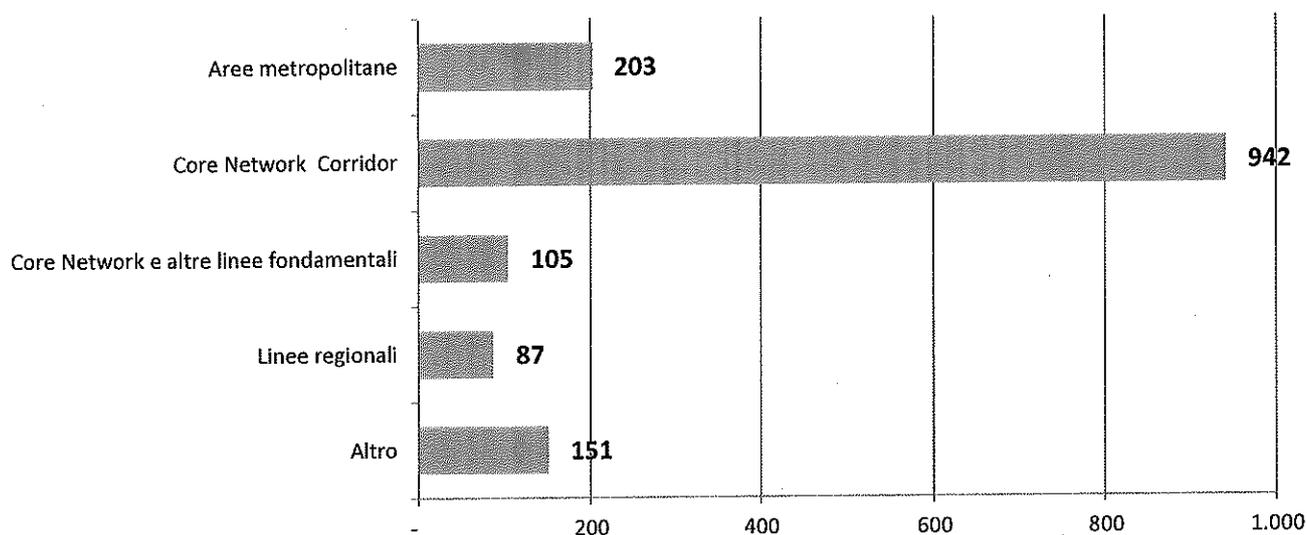
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale per l'anno 2015 pari a **1.488 milioni di €**, è articolato secondo le modalità di realizzazione come mostrato nella successiva figura.

Figura 3.2.4



In una vista alternativa, che considera la tipologia di rete, il complesso delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale per l'anno 2015 è pari a **1.488 milioni di €**, sono ripartiti come segue:

Figura 3.2.5



Le realizzazioni più significative interessano i Core Network Corridors, ed in particolare il potenziamento dei valichi, con il nuovo Tunnel del Brennero ed il Terzo valico dei Giovi, e l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, con il completamento dell'asse AV/AC Milano-Venezia, la realizzazione delle nuove linee Napoli-Bari ed il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della direttrice Tirrenica sud.

Una quota rilevante della spesa riguarda lo sviluppo infrastrutturale dei nodi e di alcune linee fondamentali non ricomprese nella Core Network (come ad esempio la direttrice Adriatica e Ionica), nonché interventi diffusi di ammodernamento delle linee regionali e opere di completamento di investimenti sostanzialmente ultimati e già in esercizio.

3.2.5.2 La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli

La spesa per il programma di sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli nel 2015 è stata complessivamente di **323 milioni di €** suddivisi tra opere (145 milioni di €) ed interessi (177 milioni di €).

Considerando le contabilizzazioni dell'anno 2015 per opere pari a **145 milioni di €**, il livello di avanzamento economico delle opere al 31.12.2015 si attesta su un totale di 29.873 milioni di €, con un avanzamento del 93% sul valore stimato dei costi totali (32.000 milioni di €). Il quadro complessivo delle contabilizzazioni in esame suddiviso per opere è riportato nella successiva tabella 3.2.8.

Tabella 3.2.8

AV/AC TO-MI-NA tratte/nodi	Costo a Vita Intera	Contabilizzazioni					
		al 31/12/2012	2013	2014	2015	al 31/12/2015	Avanzamento % al 2015
Tratta Torino-Milano	7.644	7.391	141	8	4	7.544	99%
Tratta Milano-Bologna	7.035	6.778	224	-36	10	6.976	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.645	15	9	6	5.675	99%
Tratta Roma-Firenze	519	123	5	7	4	139	27%
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.692	18	13	24	5.746	97%
Nodo di Torino	3	3	0	0	0	3	100%
Nodo di Milano	44	42	1	0	0	43	98%
Nodo di Bologna	2.019	1.604	128	88	50	1.870	93%
Nodo di Firenze	1.612	674	44	25	22	764	47%
Nodo di Roma	764	668	24	6	14	711	93%
Nodo di Napoli	504	361	8	9	11	388	77%
Materiali di scorta	11	11	0	0	0	11	100%
Contingencies	220	0	0	0	0	0	0%
Totale TO-MI-NA	32.000	28.991	609	127	145	29.873	93%
Oneri finanziari ed interessi		4.206	189	199	177	4.772	-

(valori in milioni di €)

3.3 Le opere attivate all'esercizio

Le principali attivazioni del 2015 hanno riguardato prevalentemente interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, sul Nodo di Roma, sul nodo di Firenze, sul Nodo di Palermo, sulla linea Bari-Lecce, sull'area veneto-friulana, sulla tirrenica nord e sull'AV/AC Milano-Bologna. Altri importanti attivazioni conseguite nel 2015 sono: il raddoppio della tratta Livorno Calambrone-Livorno Porto Nuovo, il ripristino della bretella merci di Foggia e la fermata S.Vitale del nodo di Bologna.

Nella successiva tabella 3.3.1 viene riportato il consuntivo delle opere attivate nel corso del 2015, distinte per tipologia (sistemi di circolazione e di sicurezza).

Tabella 3.3.1

Tipo di Opera	Unità di misura	Totale 2014	di cui: Rete		Totale 2015	di cui: Rete	
			Convenzionale	AV/AC		Convenzionale	AV/AC
Raddoppi	Km.	15	15	0	8	8	0
Nuove linee	Km.	0	0	0	3	3	0
Elettrificazione	Km.	4	4	0	0	0	0
SCC (<i>Sistema Comando e Controllo</i>)	Km.	228	195	33	338	327	11
CTC (<i>Comando Traffico Centralizz.</i>)	Km.	65	65	0	47	47	0
Blocco Automatico/Conta Assi	Km.	91	91	0	87	87	0
Banalizzazione	Km.	43	43	0	99	99	0
GSM-R	Km.	195	195	0	0	0	0
SCMT / SSC	Km.	35	35	0	20	20	0
ERTMS	Km.	0	0	0	0	0	0
P.L. Soppressi	n.	52	52	0	56	56	0
P.L. Automatizzati/Trasformati	n.	0	0	0	0	0	0
ACEI attivati/adeguati	n.	11	11	0	10	10	0
ACC	n.	2	2	0	4	3	1
ACC-M	n.	2	2	0	0	0	0

(valori in milioni di €)

I dati di cui sopra vengono di seguito disaggregati (Tabella 3.3.2.) per tratta e per Direzione Territoriale di Produzione (i Compartimenti territoriali del Gestore che sono competenti alla realizzazione delle opere)

3.4 I risultati del monitoraggio della produzione.

Il Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016 prevede 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 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.

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.

Nell’aggiornamento 2015 del CdP-I, in accordo a quanto indicato dalla IX Commissione Permanente della Camera nella seduta del 18 marzo 2015, in merito alla necessità di prevedere, negli aggiornamenti del Contratto stesso, adeguate sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di performance del Gestore dell’infrastruttura, l’originario art. 8 comma 2 del Contratto è stato modificato incrementando del 20% l’importo delle sanzioni applicabili, come di seguito riportato, precisando che non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti.

Tabella 3.4.1

Misura dello scostamento	Misura della sanzione	
	CdP-I 2012-16	Aggiornam. CdP-I 2012-16
tra il 15 ed il 20 per cento	15.000 euro	18.000 euro
tra il 20 ed il 25 per cento	30.000 euro	36.000 euro
superiore al 25 per cento	30.000 euro	120.000 euro

Con nota RFI-AD\A0011\P\2016\1348 del 30/06/2015 – sono stati comunicati i dati di consuntivo 2015 ed il conseguente valore dell’indicatore sintetico di risultato, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell’esercizio 2016.

Coerentemente sono stati calcolati:

- l’Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi, risultato pari al 6,5%;
- l’Indicatore di performance riferito agli scostamenti attribuiti a RFI, risultato pari al 3,3%;

- entrambi sono risultati compresi nel margine di approssimazione ammesso contrattualmente pari al 15%.

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 3.4.2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Indicatore sintetico di performance riferito agli scostamenti complessivi	8,5	11,1	8,3	3,2	12,1	7,9	11,6	6,5

(valori espressi in percentuale)

Le attività relative alla misurazione delle performance registrate negli anni dal 2008 al 2015, 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 2015, 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 6,5%, inferiore al valore del 15% ammesso contrattualmente.

Infine, sulla base dei dati di consuntivo del 2015, sono stati individuati gli obiettivi per il 2016.

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

Successivamente all'approvazione del CIPE dell'aggiornamento 2015 del CdP-I è stata emanata la Legge di Stabilità 2016 (Legge n° 208 del 28 dicembre 2015) che ha stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI. Ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente Contratto 2012-2016 e al fine di tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto si procede, pertanto, ad avviare l'iter di approvazione di un nuovo atto di aggiornamento.

Le risorse finanziarie da contrattualizzare consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione della cosiddetta “Cura del Ferro” e delle azioni individuate nel Piano Industriale di RFI.

In ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE con la delibera 112/2015 di approvazione dell'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 parte investimenti, che richiedeva la presentazione dell'Atto entro un mese dalla data di pubblicazione della delibera stessa, il Gestore ha provveduto in data 13 aprile 2016 a presentare un primo schema di aggiornamento 2016 che ha tenuto conto del nuovo quadro finanziario definito a seguito dell'emanazione della Legge di Stabilità 2016.

Ad esito del confronto tra MIT, Regioni ed RFI per il cosiddetto “Piano Ferro” in data 23 maggio 2016 è stata trasmessa al MIT una versione aggiornata dell'Atto, nel rispetto dei tempi stabiliti dalla citata delibera CIPE n° 112/2015 e secondo il cronoprogramma concordato con il MIT.

Infine, a seguito del recepimento di alcuni perfezionamenti formali richiesti dal MIT, in data 8 giugno è stata trasmessa l'ultima versione dell'atto, che è stato siglato dal MIT e da RFI in data 17 giugno 2016. L'aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, è stato poi esaminato nella seduta del 10 agosto 2016 dal CIPE, il quale si è espresso con parere favorevole, ed approvato con Legge n.225 del 1 dicembre 2016 di conversione del c.d. *Decreto Fiscale*.

Tale aggiornamento include, rispetto al 2015, nuove risorse finanziarie pari a circa 9 miliardi di euro che consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione della “cura del ferro” secondo le seguenti aree di intervento:

Tale aggiornamento include, rispetto al 2015, nuove risorse finanziarie pari a circa 9 miliardi di euro che consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione della “cura del ferro” secondo le seguenti aree di intervento:

Le nuove risorse dell'Aggiornamento 2016 del CdP-I, in continuità con il 2015, permetteranno l'avvio di nuovi interventi per complessivi 8.934 milioni di euro, secondo le seguenti aree di intervento:

- **648 milioni di €** per il proseguimento dei programmi di “sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge” con interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia; nonché per nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento;
- **344 milioni di €** finalizzati all'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti;

- **381 milioni di €** per interventi di upgrading per il superamento dei “colli di bottiglia” nelle aree metropolitane di: Torino, Milano, Venezia e Palermo nonché per la prosecuzione del Piano Stazioni finalizzato a migliorare l’accessibilità e i servizi nelle Stazioni oltre che a elevare gli standard di qualità ed efficienza delle reti in corrispondenza delle aree metropolitane;
- **255 milioni di €** per il miglioramento della regolarità di esercizio e velocizzazione assi viaggiatori, le azioni individuate per il rilancio dei servizi ferroviari puntano ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema ferroviario, la qualità dell’offerta e l’intermodalità. I principali interventi infrastrutturali e tecnologici sono previsti sulle linee Genova-Torino, Milano-Genova e Roma-Napoli;
- **355 milioni di €** per l’adeguamento prestazionale delle linee merci con specifico riferimento al Corridoio Reno-Alpi, Scandinavia-Mediterraneo, Mediterraneo e Baltico-Adriatico e per il potenziamento delle connessioni con porti (Ravenna) e terminali (Milano smistamento e altri minori) al fine di rendere più competitiva la modalità ferroviaria;
- **1.019 milioni di €** per investimenti di sviluppo a carattere regionale per il rilancio del trasporto pubblico locale e per rispondere alle esigenze avanzate dalle Regioni e valutate congiuntamente dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e da RFI;
- **3.231 milioni di euro** per lo sviluppo dei corridoi europei, tra cui si segnala il Lotto 1 di potenziamento della linea di accesso al valico del Brennero tratta Fortezza-Ponte Gardena, il primo lotto funzionale del completamento del raddoppio Messina-Catania tratta Giampileri-Fiumefreddo, il completamento del raddoppio della direttrice Adriatica tratta Termoli-Ripalta ed ulteriori fasi di potenziamento degli itinerari Napoli-Bari (tratta Frasso Telesino-Telese) e Venezia-Trieste;
- **2.701 milioni di €** per l’estensione del sistema Alta Velocità e Alta Capacità, con il finanziamento del 4° lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi, del 4° lotto costruttivo della galleria di base del Brennero ed il completamento del 1° lotto funzionale della tratta Apice-Orsara nell’ambito del programma di investimenti per il potenziamento dell’itinerario Napoli-Bari.

4. Conclusioni

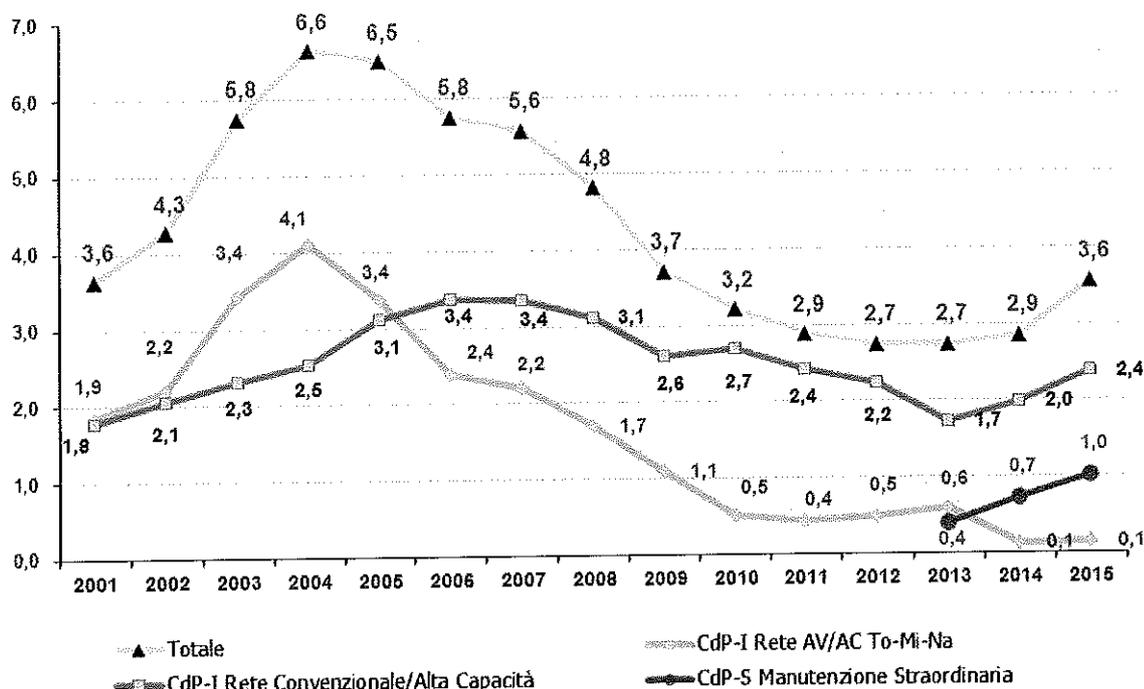
Con riferimento ai due contratti di Programma vigenti (parte Servizi e parte Investimenti) ed agli investimenti in corso di realizzazione (quelli ricompresi nelle Tabelle A e B del CdP-I e gli interventi di manutenzione straordinaria del CdP-S), nel corso del 2015 i dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale pari a **3.553 milioni di €**, con la seguente ripartizione:

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

Da tale ripartizione emerge come, in continuità con la rilevazione al 2014, il contributo ai valori della produzione dovuto alla rete AV/AC TO-MI-NA sia stato minimo, essendo il complesso dei progetti ormai praticamente ultimati.

Ciononostante, il volume globale degli investimenti risulta in netta crescita rispetto a i consuntivi registrati nell'ultimo triennio, con un incremento di circa **737 milioni di euro** rispetto all'esercizio 2014.

Nella successiva figura è riportata la serie storica delle contabilizzazioni.



Tali dinamiche sono evidenziate nelle tabelle successive che mostrano l'avanzamento economico dell'insieme delle Opere in Corso per Contratto, tipologia rete e classe di investimento.

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	Costo fase finanziaria in corso	Contabilizzazioni							Avanzamento % al 2015
		al 2011	2012	2013	2014	2015	al 2015	al 2015 netto ultimati	
Rete Convenzionale /Alta Capacità	44.516	12.411	2.184	2.100	2.689	3.408	22.793	20.332	46%
<i>di cui:</i>									
<i>CdP 2012-2014 - Servizi</i>	2.880	-	0	396	734	1.027	2.157	2.157	75%
<i>(*) CdP 2012-2016 - Investimenti</i>	41.636	12.411	2.184	1.704	1.955	2.381	20.635	18.175	44%
Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000	28.493	498	609	127	145	29.872	29.872	93%
Totale Investimenti	76.516	40.904	2.682	2.709	2.816	3.553	52.665	50.204	66%

Per memoria, si riporta il valore del costo di realizzazione della nuova linea Torino-Lione e delle relative contabilizzazioni che sono stati espunti dalla tabella, in quanto il progetto sarà oggetto di specifico contratto di Programma. In tal senso la riga (*) relativa al CdP-I è depurata da tali valori.

	Costo fase finanziaria in corso	al 2011	2012	2013	2014	2015	al 2015
Partecipazioni Societarie (Torino-Lione)	3.275	301	26	41	37	(Non più in CdP-I)	405

Il volume globale degli investimenti parte **CdP-I** risulta in ripresa rispetto al dato dell'esercizio precedente, con un incremento di **389 milioni di euro** rispetto al 2014. Per quanto riguarda il valore complessivo delle coperture finanziarie del **CdP-I**, si constata una differenza in aumento rispetto alla rilevazione precedente: le considerazioni sulle variazioni intervenute con l'aggiornamento 2015 al CdP-I sono state espresse, in merito, al precedente paragrafo 3.1.

La colonna "*al netto degli ultimati*" riporta il valore complessivo delle contabilizzazioni, depurato del valore delle opere ultimate e messe in esercizio.

Si registra la contrazione dei volumi di spesa sulla manutenzione straordinaria ciclo 2007-2011, dovuta alla sostanziale conclusione del programma. Parimenti si registra l'accelerazione degli interventi di sviluppo infrastrutturale sulla Rete Convenzionale (tabella A04), l'avvio di nuovi interventi "leggeri" nonché una notevole accelerazione degli investimenti per la sicurezza e gli obblighi di legge.

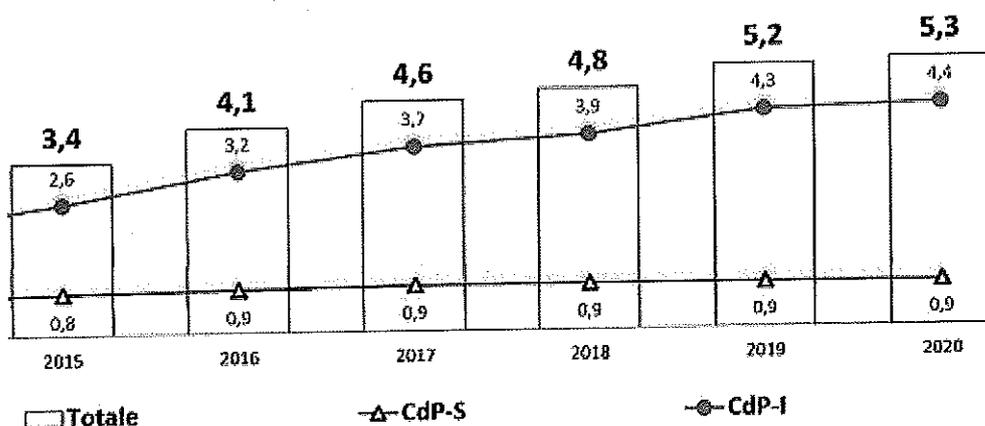
Con particolare riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale facenti parte del paniere di progetti oggetto di misurazione delle performance del Gestore si segnala che, nel complesso, la produzione registrata nell'anno 2015 è risultata superiore al valore obiettivo, in coerenza con il dato complessivo della tabella A04.

Tra le puntuali difficoltà operative registrate sulle singole iniziative, oggetto di specifica comunicazione in adempimento a quanto previsto all'articolo 8 del **CdP-I**, assumono particolare rilevanza le difficoltà finanziarie di alcuni appaltatori che hanno comportato il rallentamento della produzione, imprevisti geologici che hanno comportato la

riprogrammazione di attività di scavo gallerie, espropri nonché difficoltà nell'approvvigionamento materiali di armamento.

Per quanto riguarda gli obblighi derivanti dal 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 rilevati rispettano i limiti-soglia contrattualmente definiti. 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" regionale e cargo. Mentre il servizio a mercato/AV e quello lunga percorrenza/servizio universale non raggiungono, in termini di puntualità, la "soglia di performance" prestabilita.

Per quanto riguarda la capacità di spesa del Gestore per i due Contratti di Programma, si fa riferimento alle curve prodotte da RFI in occasione della scorsa rilevazione, che riportano le previsioni proiettate nel medio periodo (valori in miliardi di €), stimate sulla base della capacità industriale della Società, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.



Si rileva che la spesa realizzata da RFI nel 2015 ha segnato risultati superiori alle previsioni, registrando, come visto, un valore di circa 3,4 miliardi di euro (rispetto ad una previsione di 2,6 Mld) per il CdP-I e di circa 1 miliardo di € (rispetto ad una previsione di 0,8 Mld) per il CdP-S.

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 anche nel 2015 confermano la bontà e l'efficacia delle azioni messe in campo nel perseguire tali scopi, attestandosi su risultati di eccellenza, anche nel confronto con i risultati dei principali paesi europei. Rimane confermata, nel perseguimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza del sistema, anche la difficoltà per gli operatori ferroviari, di mitigare fenomeni derivanti da comportamenti intenzionali e non prevedibili delle persone che interagiscono con il sistema stesso, attuati non rispettando le norme di sicurezza, come nel caso, ad esempio, degli incidenti ai passaggi a livello e di quelli relativi a persone introdotesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria.

Il Direttore Generale
(Dott. Antonio Marante)