RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE PERMANENTE
TRASPORTI POSTE E TELECOMUNICAZIONI

Schema di Aggiornamento 2009
Contratto di Programma 2007-2011
per la gestione degli investimenti ferroviari

tra
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
e
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Audizione dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Ing. Michele Mario Elia

Roma, 23 novembre 2010

Audizione dell'Amministratore Delegato
di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Ing. Michele Mario Elia

Allegati n. 2

1) Premessa

L'art. 3 comma 2 del Contratto di Programma (CdP) 2007 – 2011, parte investimenti, stabilisce che, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscano eventuali modifiche ai contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al Contratto stesso, per tenere conto delle variazioni alle coperture finanziarie disposte dalla Legge Finanziaria e dalle leggi ad essa collegate per l'anno di riferimento.

Per l'aggiornamento 2009, il termine contrattuale fissato è stato prorogato, al fine di definire gli aspetti rilevanti evidenziati nel corso dell'interlocuzione tecnica tra il Ministero ed RFI, a valle delle sedute del CIPE (6 marzo, 26 giugno, 15 luglio, 31 luglio e 22 settembre 2009) in materia di programmazione e finanziamento delle opere strategiche. **(slide 3)**

A tale riguardo la situazione attuale del CdP 2007 – 2011 è la seguente: malgrado il CdP preveda che le modifiche annuali siano perfezionate entro il mese di gennaio, non è stato ancora approvato l'aggiornamento 2009; l'iter per l'aggiornamento 2010 è nella sua fase iniziale e saremmo già prossimi alla scadenza dell'aggiornamento 2011. **(slide 4)**

2) La struttura ed il contenuto del Contratto di Programma, parte investimenti

Con l'aggiornamento 2009 gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle programmatiche (B, C e D), sono stati riuniti in un unico documento denominato "Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale" con la relativa pianificazione indicativa dei fabbisogni finanziari di competenza.

Il gestore è impegnato nella realizzazione delle opere ricomprese nella Tabella A che mantiene la denominazione di "Opere in corso", in essa sono ricompresi unicamente interventi dotati di copertura finanziaria e articolati in classi, come di seguito rappresentato:

- manutenzione straordinaria, manutenzione migliorativa/evolutiva (upgrading) ed adeguamento agli obblighi di legge;
- tecnologie per la sicurezza, la circolazione, nonché per l'efficientamento gestionale;
- potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, ivi compreso il potenziamento degli impianti di stazione, degli impianti merci, degli impianti industriali, nonché delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei porti;
- sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità;
- sviluppo infrastrutturale rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli.

Per tutti gli investimenti presenti nella tabella A sono state iscritte risorse in misura da garantire la copertura di intere opere o di fasi funzionali. **(slide 5)**

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto, ai sensi del'art. 2 comma 232 della Legge Finanziaria 2010, è stata introdotta una nuova categoria di opere, aventi il requisito di opere strategiche, di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante, che vengono ricomprese nella Tabella A1: **(slide 6 e 7)**

- AV/AC Treviglio – Brescia,

- Tunnel di Base del Brennero - quota italiana,
- AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.

Per tali interventi è stata prevista dallo Stato una modalità di finanziamento "a tranches" per consentirne l'avvio e la realizzazione tramite l'esecuzione di "lotti costruttivi" anche non funzionali, a fronte di una serie di formali condizioni autorizzative essenziali così come stabilito dall'art. 2 commi 233 e 234 della stessa Legge Finanziaria 2010. Nel Contratto, per questi progetti, vengono indicati gli impegni programmatici che lo Stato assume a garanzia della completa realizzazione delle opere che complessivamente ammontano a 8.446 milioni di euro, così ripartiti:

- 919 milioni di euro per il completamento della linea AV/AC Treviglio-Brescia;
- 2.847 milioni di euro per il completamento del nuovo tunnel di base del Brennero;
- 4.680 milioni di euro per il completamento della linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.

Nella seduta del 18 novembre 2010 il CIPE ha autorizzato l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del Progetto Definitivo delle suddette opere.

3) Il definanziamento a norma di legge

Il rallentamento nel processo di aggiornamento del Contratto di Programma è stato inoltre determinato dalle misure di definanziamento degli investimenti. **(slide 8, 9 e 10)**

In particolare, nel 2009 (come effetto della relativa Legge Finanziaria e di altri atti normativi quali il DPCM 9/2008 e il DL 180/2008) si è verificata una complessiva riduzione delle coperture finanziarie già contrattualizzate pari a 3.677 milioni di euro, di cui 3.669 milioni di euro per la Rete Convenzionale (capitolo 7122) ed 8 milioni di euro per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (capitolo 7124).

Per far fronte a tale definanziamento, RFI ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), hanno proceduto concordemente ad individuare i progetti che disponevano di risorse finanziarie, "immobilizzate" nelle tabelle del CdP cosiddette "programmatiche", non già impegnate con atti negoziali con terzi, sulla base dei criteri contenuti nella delibera CIPE n. 10 del 6 marzo 2009.

Tuttavia, poiché il definanziamento, riguardante unicamente gli stanziamenti sul capitolo 7122 del bilancio dello Stato, non ha trovato piena capienza nelle risorse iscritte nella parte programmatica, la riduzione è stata estesa anche alla Tabella A per interventi previsti oltre l'arco temporale di validità del Contratto.

Per quanto riguarda le opere **(slide 10)** su cui incidono le variazioni in riduzione, si rimanda all'apposito allegato; si riportano qui di seguito comunque i principali:

- il completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia (- 576,7 milioni);
- il raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo, l'itinerario Messina - Siracusa (- 1.711,8 milioni);
- il raddoppio Spoleto-Terni (-511,4 milioni);
- le disponibilità residue per la copertura degli oneri finanziari Alta velocità relativi al sistema di finanziamento ISPA - Società Infrastrutture S.p.a. (- 346 milioni);
- il potenziamento del collegamento tra porti e rete ferroviaria (quota parte, -133 milioni).

4) *I finanziamenti aggiuntivi da contrattualizzare e la relativa allocazione*

Con l'aggiornamento 2009 sono state iscritte coperture aggiuntive a valere su fonti con vincolo di destinazione su investimenti ben individuati (Legge Obiettivo, FAS, TEN, FESR, ecc), per un importo pari a 3.778 milioni di euro. **(slide 11e 12)**

Le principali opere che risultano beneficiarie delle nuove risorse contrattualizzate sono le seguenti **(slide 13)**:

- tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano - Verona (565 milioni),
- Terzo Valico dei Giovi (500 milioni),
- Tunnel di base del Brennero (443 milioni), nuova linea Torino - Lione (470,7 milioni),
- adeguamento rete ferroviaria meridionale (391 milioni),
- potenziamento Gallarate - Rho (292,5 milioni),
- raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo (234,6 milioni),
- partecipazione Ponte sullo Stretto di Messina (133 milioni), a
- deguamento Siracusa - Ragusa - Gela (120 milioni),
- itinerario Napoli - Bari (107 milioni),
- Nodo di Torino: tratta Susa - Stura (52,7 milioni),
- ammodernamento infrastrutturale (95,2 milioni).

In ogni caso nell'aggiornamento 2009 del CdP, per assicurare l'integrale copertura dei fabbisogni prioritari, in taluni casi improcrastinabili, di opere che non hanno trovato capienza nelle nuove fonti, è stata effettuata, in via eccezionale, una significativa riallocazione di risorse già previste nel vigente contratto per un importo complessivo di 1.069 milioni di euro.**(slide 14)**

La riallocazione ha interessato fasi di programmi (soppressione passaggi a livello, barriere antirumore, ecc.) che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, in

conseguenza dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo esterno al Gestore o rinviabili in quanto fasi modulari di interventi di upgrading e ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale. Tale operazione non ha riguardato interventi relativi al settore della sicurezza. Gli investimenti rinviati sono stati trasferiti nella parte programmatica del Contratto, a beneficio delle esigenze prioritarie.

5) Considerazioni finali

La situazione finanziaria per la futura programmazione degli investimenti si presenta critica particolarmente per i prossimi anni. **(slide 15 e 16)**
Continuano, infatti, a non trovare copertura gli interventi definiti improcrastinabili, cioè quelli di manutenzione straordinaria (annualità 2010 e 2011) e quelli legati al Piano della Sicurezza definito dall'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria (es. Rilevamento Termico boccole, Portali multifunzionali, SSC, Pese dinamiche), che necessitano, nel periodo 2010-2013, di un fabbisogno medio annuo pari a circa 950 milioni di euro (di cui 860 milioni/anno per la sola manutenzione straordinaria della rete e degli impianti). Si tratta di un fabbisogno prioritario per esigenze irrinunciabili, essendo destinato al rinnovo o alla sostituzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di mantenerne o migliorarne affidabilità, sicurezza e produttività.

A quanto sopra si aggiunge la manovra finanziaria 2010 che, ai sensi della Legge n.122/2010, ha previsto la riduzione definitiva delle dotazioni finanziarie di cassa iscritte a legislazione vigente per gli anni 2011 e seguenti per un importo complessivo di 922 milioni di euro. Ciò comporterà, inevitabilmente, una pari riduzione delle risorse di competenza sulle Opere in Corso.
La conseguenza di quanto descritto è l'ulteriore contrazione degli investimenti con conseguenti flessioni nella capacità realizzativa e allungamento dei tempi di ultimazione delle opere, incidendo anche sulla situazione già critica relativa alla disponibilità di risorse per la manutenzione straordinaria. **(slide 17,18,19, 20 e 21)**

Tutto ciò premesso si ritiene necessario attribuire al Contratto di Programma il ruolo di strumento unico di formalizzazione tra Stato e Gestore dell'Infrastruttura di impegni certi ed esigibili.

La Corte dei Conti ha rilevato quanto segue: "…la sua struttura (*del CdP, ndr*) non è quella di un contratto vero e proprio bensì di un documento quadro la cui attuazione viene sottoposta alle indiscutibili esigenze di finanza pubblica." e "…i fabbisogni riportati nel Contratto di Programma non costituiscono impegni da parte dello Stato alla iscrizione in bilancio,….".

Allegato 1 : Approfondimento sul definanziamento a norma di legge

Nel corso del 2008 si sono succeduti una serie di atti normativi che hanno determinato, a valere sui capitoli del Bilancio dello Stato dedicati agli investimenti di RFI, una significativa riduzione di risorse per un totale di 3.677 milioni di euro, di cui 3.669 milioni di euro per la Rete Convenzionale (capitolo 7122) ed 8 milioni di euro per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (capitolo 7124).
Il suddetto definanziamento deriva dai seguenti provvedimenti:

- 3.561 milioni di euro per gli effetti del D.L. 112/2008;
- 40 milioni di euro di cui 32 mln sulla Rete Convenzionale e 8 mln sulla Rete AV/AC per gli effetti del D.P.C.M del 11.09.2008;
- 25 milioni di euro per gli effetti del D.L. 180/2008;
- 50 milioni di euro per la riduzione dalle dotazioni del Bilancio dello Stato di quanto accantonato e reso indisponibile per gli anni 2007 e 2008, ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007.

Per la concreta applicazione del definanziamento di legge si sono attese le indicazioni del CIPE che, con Delibera n° 10/2009, ha definito le linee di azioni da seguire: ridurre prioritariamente le disponibilità finanziarie degli interventi ricompresi nelle Tabelle programmatiche (Tab. B, C e D) non ancora oggetto di atti negoziali verso terzi e, ove fosse necessario, anche quelle delle opere incluse in Tabella A.

In linea con tali principi la riduzione è stata ripartita nel seguente modo:

- 346 milioni di euro relativi alle disponibilità residue 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);

- 3.068 milioni di euro su coperture finanziarie relative ad investimenti delle Tabelle Programmatiche (B-C-D);
- 255 milioni di euro su coperture finanziarie relative a progetti della Tabella A.

Preme evidenziare che si tratta di un definanziamento che non è in nessun modo associabile a volontà della Società RFI, in quanto deriva da disposizioni normative alle quali il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale deve obbligatoriamente attenersi.

Altro aspetto rilevante è rappresentato dalla circostanza che il definanziamento non ha in alcun modo pregiudicato le attività in corso sui singoli progetti di investimento, sia in termini di rescissione di atti negoziali, sia in termini di interruzione di progettazioni già avviate nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato. In questo senso si conferma la prosecuzione delle attività di progettazione relative ai seguenti investimenti:

- Raddoppio Spoleto-Terni;
- Completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale;
- Nodo di Novara;
- Completamento del raddoppio Messina-Catania: tratta Giampilieri-Fiumefreddo.

In sostanza il de finanziamento ha riguardato risorse destinate ad attività realizzative che erano previste oltre l'arco di Piano oppure sospese per vincoli di natura autorizzativa.

Di seguito si riporta l'elenco degli interventi interessati dalle suddette riduzioni ricompresi nelle "Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale":

- **Nuovo terminal intermodale di Sesto San Giovanni:** la riduzione delle risorse previste nella Tabella D è pari a 10,2 milioni di euro. Le analisi preliminari, rafforzate dagli esiti del piano di riorganizzazione dei terminali merci, hanno

indirizzato le scelte progettuali verso altre soluzioni di intervento. Visti i volumi di traffico presenti sulla tratta e le previsioni di sviluppo futuro, connesse anche al potenziamento del valico del Gottardo, si è infatti ritenuto opportuno tendere ad una fluidificazione del traffico sulla linea, privilegiando i servizi passanti anziché la realizzazione di un importante terminal con arrivi/partenze di treni merci. Si è inoltre ritenuto che le funzioni di scalo merci possano essere svolte dal vicino impianto di Milano Smistamento/Segrate.

- **Casalmaggiore: riallocazione scalo e polo logistico:** la riduzione delle risorse previste nella Tabella D è pari a 11,3 milioni di euro. Si ritiene che le esigenze alla base dell'investimento possano essere soddisfatte con altre soluzioni di intervento. In particolare, in alternativa al progetto in questione, è stata valutata più opportuna la realizzazione di una "dorsale" attraverso cui servire direttamente i terminal raccordati superando così l'esigenza di procedere ad un ampliamento dello scalo. Si precisa che per l'intervento alternativo è previsto un finanziamento a cura di terzi.

- **Potenziamento collegamento tra porti e rete ferroviaria:** la riduzione delle risorse previste nella Tabella C è pari a 133 milioni di euro. Si segnala che restano assicurate le risorse per la redazione delle progettazioni previste in Tabella A e delle connesse realizzazioni. L'investimento in questione, di cui si conferma la necessità per il miglioramento e lo sviluppo dei servizi ferroviari nel trasporto merci, resta classificato nelle "*Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale*". Appare opportuno segnalare che, nell'aggiornamento 2009 del Contratto, sono state allocate nuove risorse pari a 44 milioni di euro per il potenziamento di infrastrutture in porti ed interporti, a conferma della attenzione rivolta allo sviluppo dei terminali ferroviari.

- **Rete sarda: ulteriore fase di potenziamento Cagliari – Oristano:** la riduzione è pari a 23,3 milioni di euro e riguarda risorse di competenza previste in Tabella C,

non impegnate con atti negoziali con terzi. L'investimento in questione resta classificato nelle "*Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale*".

- **Itinerario Messina - Siracusa, raddoppio Giampilieri – Fiumefreddo:** la riduzione delle risorse previste in Tabella C è pari a 1.711,8 milioni di euro e riguarda finanziamenti non operativi destinati alla fase realizzativa dell'investimento. Pertanto il definanziamento non produce effetti nelle attività di redazione della progettazione del raddoppio Giampiliari-Fiumefreddo che sono in corso. Residuano dal definanziamento le risorse di competenza riferite al capitolo di spesa 7123, pari a 199 milioni di euro.

- **Nodo di Novara, Passante ferroviario merci:** la riduzione riguarda risorse previste in Tabella C pari a 45,4 milioni di euro, destinate alla fase realizzativa e non impegnate con atti negoziali con terzi. Sono state salvaguardate le risorse necessarie all'avvio della progettazione definitiva, di cui è stato proposto l'inserimento in Tabella A nell'ambito dell'aggiornamento 2009. Considerato lo stato di avanzamento delle attività progettuali ed i tempi previsti per il loro completamento, non si prefigura a breve termine la necessità di risorse per l'avvio della fase realizzativa e pertanto si ritiene sostenibile il definanziamento nei limiti proposti.

- **Nuova linea Ferrandina – Matera La Martella – Venusio (nell'arco di piano esclusa la realizzazione Matera La Martella – Venusio):** le criticità incontrate nella progettazione della tratta Matera La Martella-Venusio, connesse all'impossibilità di acquisire le autorizzazioni delle Regioni Puglia e Basilicata sulla soluzione tecnologica e infrastrutturale proposta nonostante la questione sia stata portata all'esame di un "Tavolo Tecnico" istituito presso il Ministero delle infrastrutture e Trasporti, inducono a concentrare le risorse finanziarie sulla sola tratta Ferrandina-Matera, per completarne le opere. Tenuto conto che per ultimare la fase funzionale del collegamento Ferrandina-Matera sono necessari 91 milioni di euro, è stato operato un definanziamento limitato a 39,5 milioni sulle risorse previste

in Tabella C e quindi non operative. Resta preservato dall'operazione un volume di risorse di competenza che viene stimato essere sufficiente al completamento degli interventi relativi alla sola tratta Ferrandina-Matera. L'investimento resta classificato tra le "*Opere programmatiche* per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale".

- **Completamento raddoppio Genova – Ventimiglia, tratta Andora – Finale**: la riduzione è pari a 576,7 milioni di euro, riguarda il completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia ed in particolare le risorse destinate a parziale copertura della fase realizzativa previste nella Tabella C. Restano assicurate le risorse allocate in Tabella A necessarie al completamento della fase di progettazione. Considerato che il progetto approvato dal CIPE con un tracciato che si discosta significativamente dalla linea attualmente in esercizio non prevede la possibilità di articolare il raddoppio secondo fasi funzionali, non si sono ravvisate nel breve periodo le condizioni per un utilizzo delle risorse finanziarie di competenza allocate nel programma d'opere.
- **Raddoppio Spoleto - Terni:** la riduzione è pari a 511,4 milioni di euro, interessa le risorse previste nella Tabella B e quindi non operative. Tali risorse, non impegnate con atti negoziali con terzi, risultavano destinate esclusivamente alla fase realizzativa, in quanto è già stata sviluppata la progettazione definitiva dell'intervento e sono in corso le attività propedeutiche all'inoltro della stessa secondo l'iter autorizzativo previsto dalla Legge Obiettivo. L'investimento in questione, di cui si conferma la necessità per il miglioramento del traffico ferroviario viaggiatori e merci rimane previsto nelle "*Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete Ferroviaria Nazionale*" tra gli interventi per lo sviluppo dell'Itinerario Orte – Falconara.
- **Altri interventi minori:** la riduzione si riferisce ad un importo complessivo di 5 milioni di euro.

Di seguito si riporta l'elenco degli interventi interessati dalle suddette riduzioni ricompresi in Tabella A al fine di raggiungere l'ammontare complessivo dell'importo definanziato:

- **Programma lunghe gallerie:** la riduzione per un importo di 28,9 milioni di euro si riferisce a risorse non attivabili nel breve periodo, in conseguenza dello stato di avanzamento dell'iter autorizzativo dell'investimento presso gli EELL, oppure a risorse destinate ad interventi rinviabili in quanto costituenti fasi modulari di un più ampio programma di upgrading e ammodernamento tecnologico ed infrastrutturale.
- **Raddoppio Milano – Mortara**: la riduzione per un importo di 175,7 milioni di euro si riferisce alle risorse di competenza relative al raddoppio Albairate/Vermezzo (Cascina-Bruciata)-Parona-Mortara; intervento già programmato oltre il 2011 nel precedente aggiornamento 2008 del Contratto. Tale riduzione non ha condizionato l'entrata in esercizio della fase funzionale Milano San Cristoforo - Albairate/Vermezzo, avvenuta nel 2009 e ritenuta di maggiore importanza in relazione alle possibilità di sviluppo dei servizi ferroviari.
- **Sviluppo flotta navale:** la riduzione per un importo di 50,5 milioni di euro si riferisce a risorse non attivabili nel breve periodo in conseguenza della ristrutturazione dei servizi della navigazione per i collegamenti ferroviari Sardegna–Continente e Stretto di Messina, che ha condotto ad una riorganizzazione della flotta esistente ed alla ridefinizione dei fabbisogni in termini di unità navali.